



PRESS RELEASE

Press release from the NGO Shipbreaking Platform

LISTE ALLE SCHROTTSCHIFFE 2016 VERÖFFENTLICHT

Europäische Reeder an der Spitze der ‚global dumpers‘: strengere Richtlinien dringend notwendig

Brüssel, 1. Februar 2017 – Die Liste aller Schrottschiffe 2016, welche die NGO Shipbreaking Platform zusammengestellt und analysiert hat, zeigt keinerlei Verbesserungen in der Verschrottungspraxis der Schifffahrtsindustrie. Die heute vorgestellten Daten belegen eine zunehmende Zahl von Schrottschiffen, die zur schmutzigen und gefährlichen Abwrackung auf die Strände Südasiens verkauft werden. Insgesamt landeten im vergangenen Jahr 668 Schiffe zur Verschrottung auf einem Gezeitenstrand, was 87% der weltweit verschrotteten Tonnage entspricht.

“Die Schifffahrtsindustrie ist weit von nachhaltigem Schiffrecycling entfernt. Letztes Jahr haben wir nicht nur einen wachsenden Marktanteil von schmutzigen und gefährlichen Verschrottungspraktiken erlebt, sondern auch mehr und mehr europäische Schrottschiffe auf den Abwrackstränden in Südasiens angetroffen. Atemberaubende 84% aller europäischen Schrottschiffe verendeten entweder in Indien, Bangladesch oder Pakistan. Die Abwrackstrände sind nicht nur dafür berüchtigt, internationale Umweltstandards nicht einzuhalten, sondern auch für die Verletzung grundlegender Arbeiterrechte sowie das Umgehen internationaler Gesetze zur Regelung des Giftmüllhandels,“ kommentiert Patrizia Heidegger, Geschäftsführerin der NGO Shipbreaking Platform.

Mehr Schrottschiffe in minderwertigen Abwrackanlagen bedeuten auch, dass die Arbeiter, die Umwelt und die lokale Bevölkerung wachsenden Gefahren ausgesetzt sind. Das Jahr 2016 erlebt die folgenschwerste Katastrophe in der Geschichte der Schiffsabwrackung: am 1. November starben bei einer Explosion und einem Feuer auf einem gestrandeten Öltanker in Gadani, Pakistan, mindestens 28 Arbeiter. Mehr als 50 Arbeiter wurden teils schwer verletzt. Die Zahl der Toten auf den Abwrackstränden in Bangladesch, welche die Plattform dokumentiert hat, erreichte im vergangenen Jahr 22 umgekommene Arbeiter; weitere 29 Arbeiter wurden schwer verletzt. Bei einer Zahl von 15.000 Arbeitern in den Werften bedeutet das: pro Jahr wird jeder 300ste Arbeiter entweder getötet oder schwer verletzt. Während die Unfallzahlen für Alang, Indien, nicht veröffentlicht werden, hat die Plattform von mindestens zwei tödlichen Unfälle erfahren.

DUMPERS 2016 – die schlimmsten Verschrottungspraktiken:

Es scheint überraschend für ein Land dessen Industrie ansonsten stolz ist auf grüne Technologien und seine Ingenieurskünste, aber **DEUTSCHLAND** ist verantwortlich für die schlimmsten Abwrackpraktiken unter allen Seefahrtsnationen weltweit, wenn man die Größe der Handelsflotte in Relation zur Zahl der unverantwortlich abgewrackten Schrottschiffe setzt. Deutsche Reeder, Banken und Schiffsfonds haben die niederschmetternde Zahl von 97 Schiffen auf Strände in Südasien auflaufen lassen – von insgesamt 99 Schrottschiffen. Das heißt: **98% aller zur Verschrottung verkauften Schiffen landen auf dem Strand!** Und wie also ob das noch nicht genug wäre: rund **40% der deutschen Schrottonnage ging nach Bangladesch**, wo die Abwrackpraktiken bekanntlich am schlimmsten sind. Zu den unverantwortlichsten Reedereien (teil gemeinsam mit ihren Banken oder Insolvenzverwaltern) gehören Hansa Mare (12 Schrottschiffe), Alpha Ship, F. Laeisz und Peter Doehle (je 7 Schiffe), und Dr. Peters, König & Cie, Norddeutsche Vermögen und Rickmers (je 6 Schiffe).

Die deutschen Abwrackpraktiken verlangen einen hohen Tribut. Während der Verschrottung der *RENATE N. bei Seiko Shipbreaking in Chittagong, Bangladesch*, kamen drei Arbeiter um und drei weitere wurden verletzt (siehe "Accidents" in unserem [South Asia Quarterly Update](#)). Das Schiff gehörte der Reederei Neu Seeschiffahrt und wurde über den cash buyer Wirana gehandelt. Selbst der UN-Sonderberichterstatter für Giftstoffe und Menschenrechte brachte seine Sorgen in einem [Schreiben](#) an die Bundesregierung zum Ausdruck, in dem er die minderwertigen Verschrottungspraktiken der deutschen Reeder kritisiert. Im November [starb ein weiterer Arbeiter in Bangladesch](#) bei der Verschrottung des nur 10 Jahre alten, defizitären Containerschiffs VIKOTRIA WULFF.

"Es ist nicht das erste Mal, dass die Arbeiter in den Abwrackwerfen mit ihrem Leben bezahlen für die verfehlten Geschäftspraktiken deutscher Reeder und Schiffsfonds. Auf Grund einer Vielzahl von Insolvenzen – Folge kurzsichtiger und hochriskanter Investments – versuchen die von Gerichten ernannten Insolvenzverwalter die unrentablen Schiffe so schnell wie möglich auf die Abwrackstrände nach Südasien zu transferieren. Die Rechnung für die Habgier der Schifffahrtsindustrie zahlen Menschen und Umwelt vor Ort", sagt Heidegger.

GRIECHENLAND war verantwortlich für die höchste absolute Zahl an Schiffen, die 2016 nach Südasien verkauft worden sind: 104 Schrottschiffe. Seit die Plattform seit 2009 Daten zu Schrottschiffen erhebt, haben griechische Reeder die Liste der Firmen, welche schmutzige und gefährliche Abwrackpraktiken wählen, angeführt. Mit Rückhalt in der griechischen Regierung lehnen es die Reeder weiterhin ab, Verantwortung für den Schaden an Menschen und Umwelt zu übernehmen. Ein griechisches Schiff, das im Dezember in Pakistan gestrandet worden ist, verursachte den [Tod von fünf Arbeitern](#) als ein Feuer an Bord der GAZ FOUNTAIN ausbrach, ein Schiff der Athener Reederei Naftomar.

Der [Negativpreis für den übelsten Verschrotter](#) geht für 2016 an die britische Reederei **ZODIAC**. Die Londoner Firma gehört **Eyal Ofer**, Sohn der verstorbenen Reederlegende Sammy Ofer. Zodiac hat allein 12 Schrottschiffe auf die Strände verkauft, hauptsächlich nach Bangladesch, wo die Reederei klar mit [Unfällen in Verbindung gebracht wird](#). Während der Verschrottung von Ofers Schiff SNOWDON, gestrandet in Pakistan im Oktober, kam ein weiterer Mann um. Eyals Bruder Idan Ofer, Besitzer der Reederei **QUANTUM PACIFIC GROUP** und maßgeblicher Anteilseigner der **ISRAEL CORPORATION** erhielt den Negativpreis im letzten Jahr für eine besonders hohe Zahl von Schrottschiffen nach Bangladesch – eine mehr als zweifelhafte Ehre für eine Familie, die ansonsten gerne für ihr wohltätiges Engagement bekannt ist.

“Es ist ein Skandal, dass die Bürde für Europas profitgierigen Schiffbauboom auf Arbeiter, Anwohner und die Umwelt in Südasien verlagert wird: erst schafft die Schifffahrtsindustrie eine gewaltige Überkapazität auf dem Markt, und versagt dann dabei, nachhaltige Lösungen für die überzähligen Schiffe zu finden,” sagt Heidegger. Im Jahr 2016 hat auch Maersk entschieden eine Kehrtwende zu seiner bisher fortschrittlichen Schiffrecyclingpolicy einzulegen: der dänische Containerschiffgigant ging zurück auf die Abwrackstrände in Indien, wo größere Profite möglich sind für seine überschüssigen Schiffe. Selbst einer der Katalysatoren der Überkapazität auf dem Schiffmarkt muss Maersk nun in den kommenden Jahren 75 – 100 alte Schiffe loswerden. *“Die Entscheidung den Firmenprofit auf diese Art zu steigern, führt nicht nur dazu, dass die Strandungsmethode auf alle Ewigkeit abgesegnet wird, sondern – und das ist besonders tragisch – bremst jeglichen echten Fortschritt in Indien aus, insbesondere Investments in moderne Schiffrecyclingsanlagen abseits der Strände”*, sagt Heidegger.

Die Daten der NGO Shipbreaking Platform zeigen ebenfalls, dass sich Reedereien weiterhin vor Verantwortung abschotten, in dem sie über so genannte cash buyer wie GMS oder Wirana gehen. Diese Schrotthändler wechseln die Flagge der Schrottschiffe, häufig zu typischen Flaggen für letzte Reisen wie Palau, die Komoren oder St Kitts und Nevis, und verkaufen die Schiffe dann zu den höchsten Preisen, welche in der Regel von den schlimmsten Werften angeboten werden. *“Wenn man sich die Flaggen am Lebensende von Schiffen anschaut, wird klar, dass Gesetze, die auf die Umsetzung durch den Flaggenstaat vertrauen, nicht in der Lage sein werden wirklich etwas zu verändern: wer glaubt denn, dass die Flagge eines pazifischen Steuerparadieses und ein anonymer Schrotthändler, der von den minderwertigen Praktiken profitiert, Verbesserung in der Schiffabwrackung umsetzen werden?”*, fragt Ingvild Jenssen, Policy-Verantwortliche und Gründerin der Platform. *“Die weltweite Krise des Schiffrecycling kann nur doch Maßnahmen angegangen werden, die über das verkorkste System der Billigflaggen hinausgehen. Aus diesem Grund setzen wir uns auf europäischer Ebene für eine Schiffrecyclinglizenz ein, die für alle Schiffe gilt, welche EU-Häfen anlaufen”*.

Im Jahr 2017 wird die EU eine Liste von Schiffrecyclingsanlagen in der ganzen Welt, welche mit hohen Standards für Umweltschutz und Arbeitssicherheit konform gehen, veröffentlichen. Die Liste wird die erste ihrer Art sein und eine wichtige Referenz für sicheres und sauberes Schiffrecycling darstellen. Die deutsche Containerschiffreederei Hapag-Lloyd hat bereits zugesagt ihre alten Schiffe ‘off the beach’ zu recyceln und die europäische Liste zu verwenden. Ein finanzieller Anreiz für Schiffe, welche mit Europa Handel betreiben, ist notwendig, um unverantwortliche Reedereien in die Richtung der zulässigen Abwrackbetriebe zu führen. Derzeit wird die Idee einer Schiffrecyclinglizenz diskutiert. Die vielen Skandale um europäische Reeder sind auch Anlass für andere Akteure aus der Wirtschaft, insbesondere Banken und Finanzinstitutionen, sich am Thema Schiffrecycling interessiert zu zeigen: Sie entwickeln nun selbst Kriterien für die zukünftige Finanzierung von Reedereien, und orientieren sich dabei an der europäischen Schiffsrecyclingsverordnung mit ihrer Liste zulässiger Recycler.

Sie finden detaillierte Zahlen und eine Analyse zu allen Schrottschiffen 2016 [hier](#).

Die Liste aller 2016 verschrotteten Schiffe finden Sie [hier](#).

Für Hintergrundinformationen zu den weltweiten Verschrottungspraktiken klicken Sie [hier](#).

KONTAKT:

Allgemeine Presseanfragen (auf English):

Nicola MULINARIS

Communications and Legal Advisor

Tel.: +32 (0)2 6094 418

nicola@shipbreakingplatform.org

Für Statements und Interviews (auch auf Deutsch):

Patrizia HEIDEGGER

Executive Director

Tel.: +32 (0)2 6094 419

patrizia@shipbreakingplatform