„Grünes“ Schiffsrecycling

Durch die sogenannte „Hong Kong Convention“ wird das umweltschonende Recycling von Schiffen geregelt. Das Übereinkommen verlangt von den Reedereien u.a. die Erstellung einer Inventarliste für Gefahrstoffe (IHM), die auf dem neuesten Stand gehalten werden muss. Noch sind viele Unternehmen darauf zu wenig vorbereitet. Text: Dirk Ruppik. Fotos: Henning Gramann

SCHIFFSGRAB: Abwrackwerften – wie hier in China – müssen künftig die Regeln der Hongkong-Konvention befolgen.

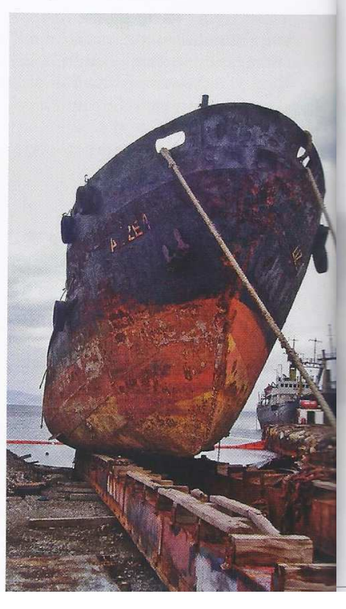
Äußerst volatile Märkte, der Auslastung nicht angemessene Frachtraten auf vielen Handelsrouten sowie in vielen Segmenten zu niedrige Charterraten bestimmen aktuell wieder die weltweite Schifffahrt. Schon während der globalen Krise 2008/09 wurde in einer ähnlichen Situation eine große Anzahl von Schiffen außer Dienst gestellt.

Noch immer kommen viele Neubauten auf den Markt – darunter Mega-Containerschiffe –, die zu Boomzeiten bestellt worden waren. Diese drängen nun im Rahmen der Kaskadierung genannten Verdrängung kleinere und ältere Schiffe aus dem Markt. Es kann sich daher wieder rechnen, zunehmend Schiffe zu Recycling-Werften in Indien, China, der Türkei sowie in Bangladesch und Pakistan zu überführen. Der aktuell relativ hohe Schrottpreis für den wertvollen Rohstoff Stahl ist häufig höher als die zu erwartenden Einnahmen der wenigen technisch möglichen verbleibenden Lebensjahre eines Schiffes. Laut Alphaliner wächst die Anzahl der stillgelegten Schiffe seit Juni 2011 wieder: „Wir erwarten einen Anstieg der stillgelegten Flotte auf über 500.000 TEU bis Ende des Jahres im Vergleich zu 360.000 TEU im Dezember 2010.“ In der Folge dürfte das Recycling älterer Einheiten zunehmen.

Auch das Abwrackgeschäft mit Massenguttransportschiffen boomt. 2011 wurden nach Analysen von Braemar bis Jahresmitte bereits mehr Bulker verschrottet als je zuvor in einem ganzen Jahr. Ursache hierfür sind bestehende Überkapazitäten und die Überalterung der Flotte. Seit der Krise 2008/2009 boomt das Schiffsrecycling, und die Zahlen des Rekordjahres 2010 wurden bereits im Herbst diesen Jahres erreicht.

Strengere Standards

Die Recycling-Werften handhaben den Umgang mit Schadstoffen und die Arbeitssicherheit häufig noch recht nachlässig. Durch die im Mai 2009 verabschiedete „International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships“ oder kurz „Hong Kong Convention“ (HKC) sollen nun Standards für das umweltfreundliche Recycling festgelegt werden. Reeder müssen in diesem Rahmen eine Inventarliste für Gefahrstoffe (Inventory for Hazardous Materials, IHM) erstellen und auf dem neuesten Stand halten. Die zu beachtenden Gefahrstoffe sowie die Art der Erstellung sind bei Neubauten und existierenden Schiffen unterschiedlich.



SICHERHEIT: Neben dem Umweltschutz spielt beim Abwracken auch die Abschirmung der Arbeiter vor gefährlichen Schadstoffen eine große Rolle.

Druck auf ältere Einheiten

Nach Angaben des Schiffsrecycling-Experten Henning Gramann, Geschäftsführer des Unternehmens GSR Services, ist das Durchschnittsalter der Flotte in Deutschland gering, da in den vergangenen Jahren viele Neubaubestellungen getätigt wurden. „Das erhöht den Druck auf ältere Einheiten, da diese mit ökonomischer operierenden Schiffen konkurrieren müssen und häufig geringere Charterraten erzielen.“ →

RESSOURCE: Insbesondere Stahl ist ein begehrtes „Abfallprodukt" des Recyclings.

→ Doch gebe es auch in Deutschland einige Schiffe, die potenzielle „Recycling-Kandidaten" seien. Der Verwertungsanteil sei hoch: „Generell können zwischen 90 und 97 Prozent eines Schiffes recycelt werden."

Reichweite der HKC

Die HKC umfasst den Entwurf, Bau und Betrieb sowie die Vorbereitung von Schiffen für das umweltschonende Recycling. Zudem werden Maßnahmen für den sicheren und umweltfreundlichen Betrieb von Schiffsrecycling-Werften festgeschrieben. Die Einführung von geeigneten Maßnahmen für Recycling, Zertifizierung, Prüfung und Berichtswesen ist Bestandteil der Konvention. Nach dem Inkrafttreten muss auf Schiffen eine aktuelle Inventarliste für Gefahrstoffe (Inventory for Hazardous Materials, IHM) mitgeführt werden. Im Anhang der HKC findet sich eine Liste von Gefahrstoffen, deren Gebrauch oder Verbau (z.B. Asbest, PCB etc.) bereits heute durch z.B. SOLAS nicht mehr zulässig ist. Die Recycling-Werften in den Ratifizierungsländern müssen einen Schiffsrecycling-Plan erstellen, in dem das Recycling des jeweiligen Schiffes genau spezifiziert wird. Für die Überwachung der Recyclingwerften entsprechend den Auflagen der Konvention sind die Behörden des jeweiligen Landes verantwortlich.

Inkrafttreten der HKC

Ein Inkrafttreten der Hongkong-Konvention bis 2015 ist laut Gramann zumindest unter dem Dach der IMO unwahrscheinlich. Die Regeln dafür wurden während der Diplomatischen Konferenz in Hongkong insbesondere auf Betreiben Panamas und der Bahamas verschärft. Doch da die EU eigene Vorgaben plant, ist das nicht mehr so relevant.

Weltweit würde die HKC rund 50.000 Schiffe über 500 GT sowie Bauwerften, Hersteller, Zulieferer, Reeder und Abwrackwerften betreffen. Von der Initiative der EU, die alle einlaufenden Schiffe unabhängig von der Flagge ins Visier nimmt, wären etwa 30.000 Schiffe betroffen. Bisher hat noch kein Land die HKC unterzeichnet. Es liegen lediglich „Signierungen" u.a. von Italien, den Niederlanden, Saint Kitts and Nevis und der Türkei vor. China und Frankreich wollen offenbar im nächsten Jahr ratifizieren. Auch Norwegen, die Türkei, Japan und weitere Länder arbeiten daran. Deutschland wird sich erst nach der Ratifizierung der Ballastwasserkonvention (2012 erwartet) um das Thema kümmern.

Zahlreiche Herausforderungen

Vergleichbare Vorgaben wurden in anderen Industrien bereits vor Jahren umgesetzt – Erfahrungen, die sich nutzen lassen. Die jeweiligen Länder müssen ihre Gesetzgebung auf mögliche Konflikte mit der HKC überprüfen und gegebenenfalls Entscheidungen über zusätzliche Maßnahmen und Anforderungen treffen. Sache der Klassifikationsgesellschaften wird es sein, sich auf ein einheitliches Vorgehen zu einigen. Dazu zählen auch grundsätzliche Anforderungen wie das Training der Besichtiger.

Ein völlig neuer Aspekt für die maritime Industrie ist, dass nun Zulieferer, Hersteller und Bauwerften alle relevanten Schadstoffe erfassen müssen. Dazu sind eine Dokumentation und ein Datenaustausch erforderlich. Laut Recycling-Experte Gramann kann das nur auf Basis einer global vereinheitlichten Plattform geschehen – sonst sei der Aufwand viel zu hoch.

Bei den angelieferten Waren sind Qualitätskontrollen nötig, da Zusagen von Lieferanten oder Werften nicht ausreichen – so werden immer noch verbotene Materialien an Bord von (neuen) Schiffen gefunden. Durch die globalen Zuliefer-

SCHIFFSSTAU: Die großen Recycling-Standorte haben derzeit viel zu tun.

EXPERTE: Henning Gramann, Geschäftsführer von GSR Services (www.gsr-services.com).

strukturen ist das Risiko groß, dass Rohstoffe, Materialien und Bauteile verbotene Schadstoffe enthalten. Ein Schiff mit einem Asbestfrei-Zertifikat zu ordern, ist bereits langjährige Praxis, allerdings wird es von der Bauwerft nicht immer ausreichend kontrolliert. Laut Gramann wurden schon Schiffe zwecks Dekontamination zurück an die Werft geschickt. In einem Fall mussten 5.000 Flanschdichtungen ausgetauscht werden. Die Kosten beliefen sich auf rund zehn Prozent des Baupreises.

Die Schiffseigner sind für die Implementierung der IHM-Pflege und die Informationsbeschaffung bei den Zulieferern verantwortlich. Viele Lieferanten stehen hier noch vor großen Aufgaben. ■

INTERVIEW

„Der VDR hat mit ICS die Übergangsmaßnahmen erarbeitet."

DS: Da in Deutschland verhältnismäßig wenige Schiffe recycelt werden, geht es für deutsche Reeder in Sachen HKC hauptsächlich um die Erstellung einer Inventory of Hazardous Materials (IHM). Wie ist da der Stand?

HENNING GRAMANN: Der VDR hat in Zusammenarbeit mit der International Chamber of Shipping (ICS) und anderen Interessenvertretern die Übergangsmaßnahmen erarbeitet und setzt sich nun für deren Verbreitung ein. Zusätzlich wurde das Unternehmen GSR Services zu vier Vorträgen im Rahmen der alljährlichen Inspektorenseminare des VDR eingeladen, um das Thema vorzustellen. Außerdem planen wir einen gemeinsamen Workshop zu diesem Thema.

DS: Wie hilft der VDR deutschen Reedern bei der Umsetzung der HKC?

GRAMANN: Der VDR stellt die Informationen zur Verfügung, appelliert an deutsche Reeder, das Thema anzugehen und umzusetzen. Der Fokus bezüglich der HKC und der IHM verschiebt sich derzeit jedoch, da seitens der EU für Anfang 2012 weitere Regeln angekündigt sind.

Bereits heute werden in den Niederlanden und Australien Schiffsbegehungen von der Hafenstaatenkontrolle, begleitet von Spezialisten, durchgeführt. Dort wird die Einhaltung des Asbestverbotes durch die International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) an Bord überprüft. Bei Beanstandungen werden Schiffe häufig festgehalten oder aus nationalen Gewässern verwiesen. Dies hat neben Verzögerungen weitere erhebliche Auswirkungen für die Reeder, da Häfen nicht mehr angelaufen werden dürfen, bis zum Beispiel Dekontaminationsmaßnahmen durchgeführt wurden.

Aus technischer Sicht sind diese nicht immer notwendig. Doch die in diesem Falle wenig fundierten Maßgaben der SOLAS lassen rechtlich kaum Bewegungsfreiheit. In Charterverträgen wird häufig das Verkehrsgebiet festgehalten und die Zweckdienlichkeit des Schiffes nachgewiesen („fit for purpose"). Bei einer Festhaltung entsteht ein erheblicher wirtschaftlicher Schaden, bei einer „Verbannung" droht sogar die Aufhebung von Charterverträgen – selbst wenn der Reeder nichts vom Vorhandensein des Asbests weiß. So können die Folgen gravierend sein, zumal es in der aktuellen Marktlage oft schwierig und zeitaufwendig ist, einen neuen Chartervertrag zu bekommen – ganz abgesehen von den häufig damit verbundenen geringeren Tarifsätzen.

DS: Welche Aufgaben hat die IMO-Korrespondenzgruppe zum Ship Recycling-Abkommen, und welche Resultate wurden bisher erzielt?

GRAMANN: Die Correspondence Group (CG) erarbeitet zwischen den Sitzungen des Maritime Environmental Protection Committee (MEPC) der International Maritime Organization (IMO) die entsprechenden Richtlinien zur HKC. Die Richtlinien für die Schiffsrecycling-Werften (Erstellung des Schiffsrecycling-Plans, Autorisierung, Schiffsrecycling-Facility-Management, Besichtigungen und Kontrolle von Schiffen) wurden weitgehend ausformuliert. Ohne die CG würde die Erstellung der Richtlinien wesentlich länger dauern, da in den Arbeitsgruppen teilweise bis weit über 100 Vertreter sitzen und gemeinsam die Inhalte diskutieren.

DS: Wer wird am Umbau der Recycling-Werften zu HKC-konformen Werften beteiligt sein – und wer überwacht diesen Prozess?

GRAMANN: Es ist zwischen Planung und Bau sowie Betrieb zu unterscheiden. Die Anlagen müssen so beschaffen sein, dass ein sicherer Betrieb möglich ist. Dazu sind neben der Demontageausrüstung auch Bereiche zur Entfernung von Schadstoffen an Bauteilen, Schadstofflagerung oder -behandlung nötig. Erste-Hilfe- und sanitäre Einrichtungen gehören auch dazu. Hinzu kommt der operative Aspekt wie die schiffsspezifische Recycling-Planung, Training der Arbeiter, Überwachung und Koordinierung der Arbeiten sowie Trennung vermarktungsfähiger und zu entsorgender Materialien. Die Besitzer bzw. Betreiber haben dafür die Grundlagen zu schaffen. Eine Beurteilung erfolgt dann durch die zuständigen Behörden oder vielleicht EU-Experten.