Europäisches Parlament
2024-2029

ANGENOMMENE TEXTE

P10_TA(2026)0405

Europäische Liste von Abwrackeinrichtungen für Schiffe

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 25. November 2026 zu dem Entwurf eines Durchführungsbeschlusses der Kommission zur Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2016/2323 in Bezug auf Aktualisierungen der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen (2026/2922(RSP))

Das Europäische Parlament,

– unter Hinweis auf den Entwurf eines Durchführungsbeschlusses der Kommission zur Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2016/2323 in Bezug auf Aktualisierungen der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen (D117805/01),

– gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG, insbesondere auf Artikel 16 Absatz 1,

- gestützt auf Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren[1],

– gestützt auf Artikel 115 Absätze 2 und 3 seiner Geschäftsordnung,

– unter Hinweis auf den Entwurf einer Entschließung des Ausschusses für Umwelt, Klima und Lebensmittelsicherheit,

Hintergrund

A. in der Erwägung, dass in Artikel 39 Absatz 1 der Verordnung (EU)

---

[1] ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj.

2024/1157 des Europäischen Parlaments und des Rates[2] ein Verbot der Ausfuhr gefährlicher Abfälle, die zur Verwertung bestimmt sind, aus der Union in Nicht-OECD-Länder festgelegt ist, wodurch das im September 1995 von den Vertragsparteien des Basler Übereinkommens über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung[3] („Basler Übereinkommen“) beschlossene Verbot umgesetzt wird, das am 5. Dezember 2019 in Kraft trat, nachdem die erforderliche Anzahl von Ratifizierungen eingegangen war;

B. in der Erwägung, dass ausgediente Handelsschiffe nach internationalem Umweltrecht wie dem Basler Übereinkommen in der Regel als gefährliche Abfälle eingestuft werden und unter die entsprechenden Vorschriften fallen, da die Schiffe, wenn sie zu Abfall werden, giftige Stoffe und Materialien enthalten, etwa Asbest, das zu Brandschutz- und Isolierungszwecken eingesetzt wurde, polychlorierte Biphenyle in Farben und Dichtstoffen, Schwermetalle wie Blei, Quecksilber und Cadmium, die sich in zahlreichen Anwendungen finden, giftige Bewuchsschutzanstriche und Altöle;

C. in der Erwägung, dass der Begriff „Abfall“ in Artikel 3 Nummer 1 der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[4] definiert ist als Stoff oder Gegenstand, dessen sich sein Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss; in der Erwägung, dass sich ausgediente Schiffe insofern von anderen Abfällen unterscheiden, als sie fahrbar sind und weltweit verkehren können; in der Erwägung, dass ein Schiff zu Abfall werden kann, während es nach dem Seerecht gleichzeitig ein Schiff bleibt[5]; in der Erwägung, dass Schiffseigner jederzeit und an jedem beliebigen Ort beschließen können, ein Schiff abzuwracken; in der Erwägung, dass Schiffseigner daher das Verbot der Ausfuhr gefährlicher Abfälle dadurch umgehen können, dass sie ein Schiff ausmustern, wenn es sich außerhalb der

---

2 Verordnung (EU) 2024/1157 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. April 2024 über die Verbringung von Abfällen, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1257/2013 und (EU) 2020/1056 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 (ABl. L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

3 ABl. L 39 vom 16.2.1993, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/convention/1993/98/oj.

4 Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien (ABl. L 312 vom 22.11.2008, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj).

5 Siehe Beschluss VII/26 über das umweltverträgliche Abwracken von Schiffen, angenommen auf der Siebten Konferenz der Vertragsparteien des Basler Übereinkommens, https://www.basel.int/Portals/4/download.aspx?d=UNEP-CHW-COP-PUB-CompilationOfDecisions.English.pdf.

Unionsgewässer befindet;

D. in der Erwägung, dass die weltweit vorherrschende Praxis des Recyclings ausgedienter Schiffe nach wie vor darin besteht, sie an Stränden in Indien, Pakistan und Bangladesch nach ökologischen und sozialen Standards abzuwracken, die in der Union undenkbar wären; in der Erwägung, dass die niedrigeren Standards dieser Strandungsanlagen es den Betreibern dieser Anlagen ermöglichen, Schiffseignern einen höheren Preis für ausgediente Schiffe anzubieten[6] als eine Anlage, die im Einklang mit Unionsstandards betrieben wird, was zu unlauterem Wettbewerb auf Kosten eines hohen Schutzniveaus für die menschliche Gesundheit und die Umwelt führt;

E. in der Erwägung, dass mit der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 – wie aus deren Erwägung 7 hervorgeht – erreicht werden sollte, dass die Ungleichheiten zwischen den Betreibern in der Union, in OECD-Staaten und in den einschlägigen Drittländern abnehmen, was die Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz und Umweltnormen angeht, und dass Schiffe, welche die Flagge eines Mitgliedstaats führen, zu Abwrackeinrichtungen geleitet werden, die sichere und umweltgerechte Abwrackmethoden anwenden, und nicht zu Standorten, die nicht den Normen genügen, wie es derzeit erfolgt; in der Erwägung, dass in Erwägung 7 ferner ausgeführt wird, dass die Wettbewerbsfähigkeit sicherer und umweltgerechter Verfahren für das Recycling und die Behandlung von Schiffen in Abwrackeinrichtungen, die sich in einem Mitgliedstaat befinden, dadurch ebenfalls gesteigert würde; in der Erwägung, dass die Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 aus diesem Grund die Erstellung einer europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen (im Folgenden „europäische Liste“) vorsieht, die die in der genannten Verordnung festgelegten Anforderungen erfüllen, um den Schutz der Umwelt, die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer und die umweltgerechte Bewirtschaftung der beim Schiffsrecycling anfallenden Abfälle zu gewährleisten;

F. in der Erwägung, dass in Erwägung 7 außerdem darauf hingewiesen wird, dass bei Abwrackeinrichtungen in Drittländern mit den Anforderungen ein hohes Schutzniveau für die menschliche Gesundheit und für die Umwelt erreicht werden sollte, das weitgehend mit dem Schutzniveau in der Union übereinstimmt, und dass Abwrackeinrichtungen, die diese Mindestauflagen nicht erfüllen, daher nicht in die europäische Liste aufgenommen werden sollten;

Entwurf eines Durchführungsbeschlusses der Kommission

---

6 Europäische Kommission: Bewertung der EU-Verordnung über das Recycling von Schiffen, SWD(2025)0040. Brüssel, 19. Februar 2025, S. 12.

G. in der Erwägung, dass die derzeitig geltende 15. Ausgabe der europäischen Liste, die am 27. Februar 2026 mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2026/448 der Kommission[7] angenommen wurde, 21 Einrichtungen in neun Mitgliedstaaten (nämlich in Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Frankreich, Italien, Litauen, den Niederlanden und Spanien) sowie sieben Einrichtungen in Norwegen, zehn in der Türkei, zwei im Vereinigten Königreich und eine in den Vereinigten Staaten umfasst;

H. in der Erwägung, dass dem Entwurf eines Durchführungsbeschlusses der Kommission zufolge alle Einrichtungen, die sich auf der aktuellen Liste befinden – mit Ausnahme einer Einrichtung in Frankreich (die auf Ersuchen der Einrichtung aufgrund von Umstrukturierung gestrichen wurde) und von zwei Einrichtungen in der Türkei (von denen eine wegen Einstellung der Tätigkeit und die andere wegen Nichteinhaltung der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 gestrichen wurde) – auf der Liste verbleiben und zwei indische Strandungsanlagen (Shree Ram Vessel Scrap Pvt. Ltd („Shree Ram“) and YSI Recyclers LLP („YSI“)), die sich beide in Alang im indischen Bundesstaat Gujarat befinden, neu hinzugefügt werden;

I. in der Erwägung, dass diese Entschließung die Aufnahme der beiden indischen Strandungsanlagen in die europäische Liste betrifft;

J. in der Erwägung, dass die nachfolgende Argumentation in Bezug auf die Nichteinhaltung für beide indischen Strandungsanlagen gilt, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes angegeben ist;

Die Strandungsmethode und die allgemeinen Bedenken

K. in der Erwägung, dass die Strandungsmethode darin besteht, ein ausgedientes Schiff bei Flut absichtlich auf Schlickwatt zu setzen, wo es bei Ebbe abgewrackt wird; in der Erwägung, dass maximaler Kraftaufwand erforderlich ist, um den Stahlrumpf während des Strandungsvorgangs über Hunderte Meter Schlick bis zu einer Stelle nahe der Küstenlinie zu schleppen, wo es schließlich aufläuft;

L. in der Erwägung, dass es breite Kritik an der Strandungsmethode gibt, da sie keine ausreichenden Garantien für ein sicheres und umweltverträgliches Schiffsrecycling bietet; in der Erwägung, dass die Strandungsmethode in den Mitgliedstaaten weder erlaubt ist noch praktiziert wird;

M. in der Erwägung, dass die Aufnahme einer Anlage, in der ausgediente Schiffe mithilfe der Strandungsmethode abgewrackt

---

[7] Durchführungsbeschluss (EU) 2026/448 der Kommission vom 27. Februar 2026 zur Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2016/2323 in Bezug auf Aktualisierungen der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen (ABl. L, 2026/448, 2.3.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2026/448/oj).

werden, in die europäische Liste dem Geist und dem Wortlaut der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 zuwiderlaufen würde;

N. in der Erwägung, dass der Geist des neuen Gesetzes in der Pressemitteilung des Europäischen Parlaments aus dem Jahr 2013, die im Anschluss an die vorläufige Einigung des Rates und des Parlaments über die Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 veröffentlicht wurde, klar zum Ausdruck gebracht wurde und demnach darin besteht, dass Strandungsanlagen die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllen können[8];

O. in der Erwägung, dass das gleiche Verständnis vom Geist der Verordnung auch in der Erklärung des irischen Ministers Phil Hogan zum Ergebnis der unter dem irischen Ratsvorsitz ausgehandelten vorläufigen Einigung zum Ausdruck kam[9];

Die Inspektionsberichte

P. in der Erwägung, dass die Aufnahme der beiden indischen Strandungsanlagen in die europäische Liste auf der Bewertung der Anlagen durch die Kommission beruht, die wiederum auf den jüngsten Inspektionsberichten für diese Anlagen aus dem Jahr

---

8 In der Pressemitteilung des Europäischen Parlaments vom 10. Juli 2013 heißt es sinngemäß: „Die Mitglieder des Umweltausschusses haben am Mittwoch einen neuen Rechtsakt gebilligt, auf den sich Unterhändler des Europäischen Parlaments und die EU-Mitgliedstaaten vorläufig geeinigt haben und der vorsieht, dass die Verschrottung ausgedienter Schiffe aus der EU sauberer abläuft, und sicherstellt, dass die wiedergewonnenen Materialien in von der EU anerkannten weltweiten Einrichtungen wiederverwertet werden. Um die Gesundheit der Arbeitnehmer wie auch die Umwelt zu schützen, soll mit dem Rechtsakt gewährleistet werden, dass diese Schiffe nicht an Stränden von Drittländern verschrottet werden.“ https://www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20130708IPR16831/environment-committee-backs-law-to-halt-reckless-scrapping-of-old-ships?quizBaseUrl=https%3A%2F%2Fquizweb.europarl.europa.eu.

9 Erklärung des Umweltministers Phil Hogan vom 28. Juni 2013: „Bisher wurden EU-Schiffe in der Regel an unzulänglichen Standorten abgewrackt und recycelt, die in Drittländern nach niedrigen Standards betrieben werden. Ab dem Geltungsbeginn dieser Verordnung muss diese Praxis für Schiffe unter EU-Flagge nun eingestellt werden. Stattdessen müssen die Schiffe in zugelassenen Anlagen, die hohen Umweltstandards und hohen Sicherheitsstandards für die Arbeitnehmer genügen, ordnungsgemäß recycelt werden.“http://www.eu2013.ie/news/news-items/20130627shiprecycling/.

2024[10] beruht;

Q. in der Erwägung, dass diese Inspektionsberichte teilweise nicht den geltenden Rechtsvorschriften entsprechen, entweder weil sie eine Schlussfolgerung dahin gehend enthalten, dass die Anlagen mit den Vorschriften konform sind, obwohl offensichtliche Verstöße festgestellt wurden oder obwohl eingeräumt wurde, dass die Konformität nicht bestätigt werden kann, oder weil die einschlägigen rechtlichen Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 falsch angewandt wurden;

R. in der Erwägung, dass in dem Inspektionsbericht zu YSI insgesamt geschlussfolgert wird, dass die Einrichtung nachgewiesen hat, dass sie in der Lage ist und sich uneingeschränkt verpflichtet hat, die Anlage im Einklang mit allen einschlägigen Anforderungen der EU-Verordnung über das Recycling von Schiffen zu betreiben[11]; in der Erwägung, dass in dem Inspektionsbericht zu Shree Ram insgesamt geschlussfolgert wird, dass die Anlage nachgewiesen hat, dass sie sich uneingeschränkt dafür einsetzt, alle einschlägigen Anforderungen der EU-Verordnung über das Recycling von Schiffen einzuhalten[12]; in der Erwägung, dass die Selbstverpflichtung zur Einhaltung allein – wie im Fall von Shree Ram – nicht gleichbedeutend mit der Einhaltung ist;

S. in der Erwägung, dass bei YSI zum Zeitpunkt der letzten Inspektion im Oktober 2024 kein Schiffsrecycling stattfand[13]; in der Erwägung, dass die Inspektoren der Union infolgedessen in jüngster Zeit nicht in der Lage waren, den eigentlichen Betrieb zu überprüfen; in der Erwägung, dass sich im Rahmen von Inspektionen, bei denen kein aktiver Betrieb herrscht, die Einhaltung der Vorschriften nicht ordnungsgemäß überprüfen lässt;

Bestimmte in Artikel 13 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 vorgesehene und in den entsprechenden technischen Leitlinien näher ausgeführte Kriterien nicht erfüllt

---

10 Der neueste Inspektionsbericht zu Shree Ram ist hier abrufbar: https://circabc.europa.eu/ui/group/636f928d-2669-41d3-83db-093e90ca93a2/library/8b6ccded-8b05-4b3a-8dc8-f816ef1d0e06/details?download=true; der neueste Inspektionsbericht zu YSI Recyclers LLP ist hier abrufbar: https://circabc.europa.eu/ui/group/636f928d-2669-41d3-83db-093e90ca93a2/library/dd41f6e0-73fb-4e9b-9ee6-7340e35eb892/details?download=true.

11 Inspektionsbericht zu YSI, Zusammenfassung, letzter Absatz (keine Seitenzahl angegeben, Seite 7 des elektronischen Dokuments).

12 Inspektionsbericht zu Shree Ram, Zusammenfassung, letzter Absatz (keine Seitenzahl angegeben, Seite 8 des elektronischen Dokuments).

13 Inspektionsbericht zu YSI, S. 2.

T. in der Erwägung, dass Abwrackeinrichtungen die Anforderungen nach Artikel 13 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 erfüllen müssen, um in die europäische Liste aufgenommen werden zu können; in der Erwägung, dass in den von der Kommission im Jahr 2016 angenommenen Vermerk mit technischen Leitlinien gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 über das Recycling von Schiffen näher ausgeführt wurde, welchen Stellenwert die Anforderungen hinsichtlich der Aufnahme von in Drittländern befindlichen Einrichtungen haben[14];

Angemessene Infrastruktur zur Verhütung von Leckagen fehlt

U. in der Erwägung, dass aus den Inspektionsberichten für YSI und Shree Ram hervorgeht, dass die primäre Zerlegung des Schiffs in der Gezeitenzone erfolgt[15]; in der Erwägung, dass im Fall von Shree Ram berichtet wird, dass auch der Doppelboden des Rumpfes in der Gezeitenzone aufgeschnitten wird, wobei eine Reihe operativer Maßnahmen ergriffen wird, um das Eindringen von Meerwasser zu verhindern, und Methoden zur Sammlung von Schlacke angewandt werden;

V. in der Erwägung, dass gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Abwrackeinrichtungen auf sichere und umweltverträgliche Weise konzipiert und gebaut sein und betrieben werden müssen; in der Erwägung, dass gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe f der genannten Verordnung Abwrackeinrichtungen nachteilige Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt vermeiden müssen, wobei auch nachgewiesen werden muss, dass etwaige Leckagen, insbesondere in Gezeitenzonen, unter Kontrolle gebracht werden;

W. in der Erwägung, dass in diesem Zusammenhang in Nummer 2.2.1 des Vermerks mit technischen Leitlinien klargestellt wird, dass in der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 mit der Vorgabe, dass die Abwrackeinrichtung nachteilige Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt vermeiden muss, die Prävention priorisiert wird und dass in einer Einrichtung, die auf sichere und umweltschonende Weise konzipiert und gebaut wurde und auf ebendiese betrieben wird, entsprechende Maßnahmen und Infrastrukturen vorhanden sind, um Leckagen in die Umwelt zu vermeiden;

X. in der Erwägung, dass sowohl aus der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 als auch aus dem Vermerk mit technischen Leitlinien klar hervorgeht, dass es sowohl infrastruktureller als auch betrieblicher Maßnahmen bedarf, um Leckagen zu verhindern, und

---

14 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0412(01).

15 Inspektionsbericht zu Shree Ram, S. 13, und Inspektionsbericht zu YSI, S. 1.

dass somit betriebliche Maßnahmen allein nicht ausreichen; in der Erwägung, dass eine in der Gezeitenzone liegende Schlickfläche weder dafür konzipiert noch gebaut wurde, geschweige denn einen sicheren und umweltschonenden Betrieb ermöglicht; in der Erwägung, dass es sich bei in der Gezeitenzone liegenden Schlickflächen auch nicht um „Infrastruktur“ handelt; in der Erwägung, dass Tätigkeiten auf in der Gezeitenzone liegenden Schlickflächen die Gefahr von Leckagen in die Umwelt bergen; in der Erwägung, dass das Abwracken von Schiffen auf in der Gezeitenzone liegenden Schlickflächen somit einen Verstoß gegen Artikel 13 Absatz 1 Buchstaben b und f der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 darstellt;

Y. in der Erwägung, dass die Leckage, die mit Tätigkeiten auf in der Gezeitenzone liegenden Schlickflächen verbunden ist, auch durch die Feststellung belegt wird, dass beobachtete Metallrückstände künstlich gering ausfallen könnten, weil abgelagerte Rückstände durch die Gezeiten ins Meer gespült werden[16];

Wichtige betriebliche Maßnahmen zur Verhütung von Leckagen fehlen

Z. in der Erwägung, dass es beim Abwracken von Schiffen an Stränden nicht möglich ist, Ölrückstände sicher aufzufangen, und dass sich dies jüngst bei einer großen Ölkatastrophe gezeigt hat, die sich im Juni 2026 an einer anderen Strandungsanlage in Alang ereignet hat und bei der der Umstand, dass das Schiff aufgrund mangelnder Infrastruktur nicht ordnungsgemäß festgemacht war, dazu geführt hat, dass aus einem auf den Strand gesetzten Schiff 63 Tonnen Öl ausgelaufen sind, wobei sich der Ölteppich auf eine Länge von mindestens zehn Kilometern entlang der Küste erstreckte[17];

AA. in der Erwägung, dass in Nummer 2.2.1 des Vermerks mit technischen Leitlinien präzisiert wird, dass zum Nachweis der Kontrolle über Leckagen die Einrichtung in der Lage sein sollte, diese im Falle eines Versagens der Prävention zu verhindern und darauf zu reagieren, unter anderem durch den Einsatz von

---

16 Inspektionsbericht zu YSI, S. 6.

17 https://shipbreakingplatform.org/massive-oil-spill-at-indias-best-shipbreaking-yard-raises-serious-concerns-over-hong-kong-convention-certification/.

Ölabscheidern und Ölsperren[18];

AB. in der Erwägung, dass im Inspektionsbericht zu Shree Ram darauf hingewiesen wird, dass Ölabscheider und Ölsperren nicht für die Verwendung an Orten mit großer Gezeitenamplitude geeignet sind[19]; in der Erwägung, dass in keinem der Inspektionsberichte gleichwertige Eindämmungsmaßnahmen genannt werden; in der Erwägung, dass Strandungsanlagen, die auf Schlickwatt betrieben werden, daher naturgemäß nicht in der Lage sind, Ölverschmutzungen zu beherrschen, und daher nicht mit Artikel 13 Absatz 1 Buchstaben b und f der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 im Einklang stehen;

AC. in der Erwägung, dass gemäß Erwägung 14 des Entwurfs eines Durchführungsbeschlusses der Kommission das Fehlen einer Ölsperre rund um das Schiff als einer der Gründe dafür genannt wurde, dass der türkischen Anlage Avsar Gemi Söküm San, die die Kommission im Rahmen der jetzigen Aktualisierung von der europäischen Liste zu streichen beabsichtigt, die Konformität abgesprochen wurde; in der Erwägung, dass analog dazu eine Anlage, die keine Ölsperre einsetzen kann, weil sie auf Schlickwatt betrieben wird, in dieser Hinsicht ebenfalls als nicht konform eingestuft werden sollte;

Starke Kontamination und unzureichende Überwachungssysteme zur Verhütung von Leckagen

AD. in der Erwägung, dass eine Einrichtung gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d Ziffer ii der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Bewirtschaftungs- und Überwachungssysteme, Verfahren und Techniken anwenden muss, mit denen nachteilige Auswirkungen des Schiffsrecyclings auf die Umwelt vermieden, gemindert, minimiert

---

18 Technische Leitlinien, Nummer 2.2.1: „Zudem ist vorgesehen, dass ‚nachgewiesen wird, dass etwaige Leckagen […] unter Kontrolle gebracht werden', d. h., dass die Abwrackeinrichtung nachweisen muss, dass sie in der Lage ist, jede Art von Leckage (Auslaufen von Gefahrstoffen, Emissionen in die Luft usw.) zu vermeiden und – sollte Vermeidung trotz vorschriftsmäßigen Entwurf, Bau und Betrieb nicht möglich sein – zu reagieren und Leckagen jeder Art einzudämmen. Als Beispiele für Kontrollsysteme können unter anderem Folgende angeführt werden: vorherige Bewertung der noch an Bord des Schiffs befindlichen Schadstoffe, Schnelleinsatzteams, Ölabscheider, Ölsperren (26); Abflusskanäle und undurchlässige Böden".

19 Im Inspektionsbericht zu Shree Ram heißt es auf S. 29, dass die Anlage ein Dokument vorgelegt habe, in dem die Ergebnisse einer im Jahr 2015 durchgeführten Studie zur Verwendung von Ölsperren in Verbindung mit dem Abwracken von Schiffen in Gezeitenzonen präsentiert werden. Die Studie habe ergeben, dass sich herkömmliche Ölsperrensysteme für den Einsatz an Orten mit großer Gezeitenamplitude nicht eignen.

und – soweit praktisch möglich – eliminiert werden sollen;

AE. in der Erwägung, dass aus den Inspektionsberichten hervorgeht, dass im Meerwasser an beiden Standorten Kupfer, Chrom, Cadmium und Quecksilber in „ungewöhnlich hohen Konzentrationen“ gefunden wurden, die deutlich über den im Unionsrecht für diese Stoffe vorgesehenen Schwellenwerten lagen[20];

AF. in der Erwägung, dass aus dem Inspektionsbericht zu YSI hervorgeht, dass bei allen vier Sedimentproben, die in der Gezeitenzone rund um das Gebiet, in dem das Schiffsrecycling stattfindet, entnommen wurden, die Schwellenwerte für Blei und Kupfer überschritten wurden und dass die Messgrenzen für die Bewertung von polychlorierten Biphenylen (PCB), polybromierten Biphenylen (PBB), polybromierten Diphenylethern (PBDE), Hexabromcyclododecan (HBCDD), Perfluoroctansulfonsäure (PFOS) und Tributylzinn (TBT) über der mittleren/schlechten Sedimentqualität lagen und dass mit der angewandten Methode daher nicht bestätigt werden konnte, ob diese toxischen Stoffe faktisch vorhanden waren oder nicht[21];

AG. in der Erwägung, dass aus dem Inspektionsbericht zu Shree Ram hervorgeht, dass bei allen vier entnommenen Sedimentproben hohe Gehalte an Chrom, Kupfer, Blei, Nickel und Zink festgestellt wurden, die alle über den jeweiligen kanadischen Grenzwerten lagen, die vom Inspektor als Referenz herangezogen wurden, und dass die Messgrenzen für die Bewertung von PFOS und bromierten Flammschutzmitteln so hoch waren, dass ein erheblicher Kontaminationsgrad vorhanden sein kann, ohne nachgewiesen zu werden[22];

AH. in der Erwägung, dass die Kommission eingeräumt hat, dass Messergebnisse unterhalb der Messgrenze für PFOS, PBB, PBDE und verwandte Parameter nicht abschließend deren Abwesenheit belegen, da einige analytische Messgrenzen vergleichsweise hoch waren[23];

AI. in der Erwägung, dass diese hohen Schwermetallgehalte zeigen, dass es den Einrichtungen nicht gelungen ist, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zu verhindern, und dass sie nicht über die erforderlichen Überwachungssysteme verfügen, um nachteilige

---

20 Inspektionsbericht zu Shree Ram, S. 15, und Inspektionsbericht zu YSI, S. 3.

21 Inspektionsbericht zu YSI, S. 5 f.

22 Inspektionsbericht zu Shree Ram S. 17 f.

23 Fragen der Mitgliedstaaten und Antworten der Kommissionsdienststellen zur vorgeschlagenen Aufnahme von zwei indischen Werften vom 9. Oktober 2026, S 11, https://ec.europa.eu/transparency/comitology-register/core/api/integration/ers/548171/118413/1/attachment.

Auswirkungen wesentlicher toxischer Stoffe zu verhindern oder zu mindern, da ihre Messgrenzen übermäßig hoch sind und es daher nicht einmal möglich ist, Stoffe, die für ihre nachteiligen Auswirkungen bekannt sind, ordnungsgemäß zu messen; in der Erwägung, dass diese Einrichtungen daher nicht mit Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 im Einklang stehen;

Fehlen undurchlässiger Böden zur Verhinderung von Leckagen

AJ. in der Erwägung, dass Schiffe am Ende ihrer Lebensdauer zahlreiche gefährliche Stoffe und Materialien wie Öle, Asbest und giftige Chemikalien und viele von ihnen nach wie vor giftige Bewuchsschutzanstriche enthalten;

AK. in der Erwägung, dass eine Anlage gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe g Ziffer i der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 eine sichere und umweltgerechte Behandlung und Lagerung von Gefahrstoffen und Abfällen gewährleisten muss, einschließlich der Sicherung der an Bord befindlichen Gefahrstoffe während des gesamten Schiffsrecyclingprozesses, um jegliche Freisetzung dieser Gefahrstoffe in die Umwelt zu verhindern, sowie die Handhabung der Gefahrstoffe und der beim Vorgang des Schiffsrecyclings anfallenden Abfälle ausschließlich auf undurchlässigen Böden mit einwandfrei funktionierenden Ableitungssystemen;

AL. in der Erwägung, dass in Punkt 2.2.2 der technischen Leitlinien klargestellt wird, dass der Schiffsinnenraum selbst als undurchlässiger Boden angesehen werden kann, wobei dieser Ansatz von den beiden Einrichtungen verwendet wird; in der Erwägung, dass dies den technischen Leitlinien zufolge jedoch an verschiedene Bedingungen geknüpft ist, darunter unter anderem, dass die Unversehrtheit des Bodens nicht beeinträchtigt wurde, dass vor jeder umweltgefährdenden Tätigkeit Ölsperren zwischen Schiffsrumpf und Ufer/Kai errichtet werden und dass das Herabfallen von Anstrichsplittern und toxischen Beschichtungen ins Meer/auf durchlässige Flächen gemäß Punkt 2.2.1 der technischen Leitlinien unter Kontrolle gebracht wird (siehe Fußnote 18 dieser Entschließung);

AM. in der Erwägung, dass aus den Inspektionsberichten hervorgeht, dass die Bewerter generell Bedenken hinsichtlich einer möglichen Freisetzung schädlicher Stoffe aus Bewuchsschutzanstrichen (TBT und Cybutryn) in Sedimente haben, wenn Schiffe, die diese Stoffe enthalten, beim Ziehen mit dem Meeresboden der Gezeitenstrände in Alang in Kontakt kommen[24];

AN. in der Erwägung, dass durch das anfängliche Strandungsverfahren, d. h. das Anlanden eines Schiffes an einem Strand nach dem

---

24 Inspektionsbericht zu Shree Ram, S. 18.

Verkeilen des Stahlrumpfes über die in der Gezeitenzone liegende Schlickfläche mit voller Geschwindigkeit für Hunderte von Metern, zusätzlich dazu, dass es für nachfolgende Tätigkeiten (z. B. mögliches Ziehen über undurchlässige Böden am Strand) über den Meeresboden gezogen wird, unweigerlich toxische Anstriche abgetragen werden und somit gegen Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe f und Buchstabe g Ziffer i der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 verstoßen wird;

AO. in der Erwägung, dass in der Anlage Shree Ram dem Inspektionsbericht zufolge darüber hinaus Doppelbodenrümpfe auf der in der Gezeitenzone liegenden Schlickfläche geschnitten werden[25]; in der Erwägung, dass dadurch der Rumpfboden beschädigt wird und somit die Anforderung nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe g Ziffer i der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 nicht erfüllt wird, wonach die Handhabung von Gefahrstoffen stets auf undurchlässigen Böden zu erfolgen hat;

AP. in der Erwägung, dass die mangelnde Eignung von Ölsperren in der in der Gezeitenzone liegenden Schlickfläche bereits in einem der Inspektionsberichte bestätigt wurde und daher der Schiffsinnenraum selbst nicht als undurchlässiger Boden gemäß den technischen Leitlinien angesehen werden kann;

AQ. in der Erwägung, dass im Anhang des Entwurfs eines Durchführungsbeschlusses der Kommission in Fußnote 40 in Bezug auf Shree Ram auf die Möglichkeit verwiesen wird, ein Schiff auf eine undurchlässigen Oberfläche zu ziehen, auf der der Doppelboden des Schiffes nach der Ableitungsrinne geschnitten wird; in der Erwägung, dass diese Möglichkeit nach Angaben der Kommission nur bei einer der beiden Parzellen der Anlage Shree Ram besteht[26];

AR. in der Erwägung, dass der Verweis auf eine bloße Möglichkeit darauf hindeutet, dass die Kommission dies nicht als Voraussetzung für die Einhaltung der Vorschriften betrachtet, weshalb alle oben genannten Bedenken hinsichtlich des Fehlens eines undurchlässigen Bodens bestehen bleiben;

AS. in der Erwägung, dass laut dem Inspektionsbericht und Fußnote 42 im Anhang des Entwurfs eines Durchführungsbeschlusses der Kommission von YSI Doppelbodenrümpfe auf undurchlässigen Böden geschnitten werden; in der Erwägung, dass dies bei der letzten Inspektion nicht bestätigt werden konnte, da zu diesem Zeitpunkt keine Recyclingverfahren durchgeführt wurden; in der Erwägung, dass Fotos, die von YSI im Zusammenhang mit einer früheren Operation vorgelegt wurden, nicht als Nachweis dafür dienen

---

25 Siehe ebd. S. 13.

26 Fragen der Mitgliedstaaten und Antworten der Kommissionsdienststellen zur vorgeschlagenen Aufnahme von zwei indischen Werften vom 9. Oktober 2026, S. 6.

können, dass dies systematisch geschehen wird, und dass der Entwurf des Durchführungsrechtsakts diesbezüglich keine Bedingung enthält; in der Erwägung, dass Satellitenbilder von YSI zeigen, dass beschädigte Doppelböden auf der in der Gezeitenzone liegenden Schlickfläche liegen[27], was gemäß den Klarstellungen in den technischen Leitlinien einen Verstoß gegen Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe g Ziffer i der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 darstellt;

Fehlende Einhaltung der Kriterien nach Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013

AT. in der Erwägung, dass große Schiffe am Ende ihrer Lebensdauer im Durchschnitt zu 85 % aus Metall, zu 8 % aus anderen Elementen und zu 7 % aus nicht wiederverwertbarem Material bestehen[28];

AU. in der Erwägung, dass in der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Anforderungen an die nachgelagerte Bewirtschaftung von Abfällen aus Abwrackwerften festgelegt sind; in der Erwägung, dass gemäß Artikel 15 Absatz 5 dieser Verordnung vorgeschrieben ist, dass nur dann von einer umweltgerechten Behandlung ausgegangen werden kann, wenn das Schiffsrecyclingunternehmen nachweisen kann, dass die den Abfall übernehmende Abfallbehandlungsanlage nach Gesundheits- und Umweltschutzstandards betrieben wird, die weitgehend den einschlägigen internationalen und Unionsstandards entsprechen;

AV. in der Erwägung, dass aus den Inspektionsberichten eindeutig hervorgeht, dass nicht überprüft wurde, ob alle nachgelagerten Anlagen die Abfälle tatsächlich gemäß Normen behandeln, die im Großen und Ganzen den einschlägigen Unionsstandards entsprechen[29]; in der Erwägung, dass die Einhaltung von Artikel 15

---

27 https://shipbreakingplatform.org/wp-content/uploads/2026/10/YSI-dismantling-operation-V2-2.pdf

28 Europäische Kommission, Generaldirektion Umwelt: *Support study for the evaluation of Regulation (EU) No 1257/2013 on ship recycling: Final report*. Studie durchgeführt von Ecorys, Ramboll und Grimaldi, Luxemburg: Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2025. Tabelle 3.14 (https://doi.org/10.2779/7175498).

29 Im Inspektionsbericht zu Shree Ram Recyclers LLP heißt es auf S. 89, dass es, um Schlussfolgerungen hinsichtlich des Umfangs zu ziehen, in dem andere nachgelagerte Abfallbehandlungsanlagen, die nicht in dem Bericht erörtert und als „angenommen“ eingestuft werden, Verfahren anwenden, die im Großen und Ganzen den internationalen und EU-weiten Normen entsprechen, nötig wäre, dass Shree Ram Untersuchungen und Besichtigungen durchführt und ausreichende Unterlagen aufbewahrt, um nachzuweisen, dass in diesen Anlagen Abfälle nach Normen behandelt werden, die den einschlägigen EU-Normen weitgehend entsprechen. Ein nahezu identischer Wortlaut findet sich im Inspektionsbericht zu YSI auf S. 68.

Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 somit nicht nachgewiesen wurde;

AW. in der Erwägung, dass die Einhaltung der Vorschriften bestenfalls eine Hypothese wäre; in der Erwägung, dass das Gericht in der Rechtssache T-837/16[30] entschieden hat, dass die Kommission einen Genehmigungsbeschluss nicht auf der Grundlage bloßer Hypothesen erlassen kann; in der Erwägung, dass dies von der Kommission im Rechtsmittelverfahren C-389/19 P[31] nicht bestritten wurde; in der Erwägung, dass die Kommission der ständigen Rechtsprechung folgen und keine Genehmigungen auf der Grundlage bloßer Hypothesen erteilen sollte;

AX. in der Erwägung, dass in den Inspektionsberichten auch festgestellt wird, dass beide Anlagen Elektro- und Elektronik-Altgeräte in eine Behandlungsanlage in einem anderen Bundesstaat Indiens verbringen, dass Abfälle außerhalb des indischen Bundesstaates Gujarat nicht verfolgt werden und dass die Bewerter daher nicht in der Lage sind, festzustellen, ob die Verfahren Normen entsprechen, die im Großen und Ganzen jenen der Richtlinie 2008/98/EG entsprechen[32];

Minderwertiges Stahlrecycling – die Kommission scheint entschlossen, zu beschließen, dass Indien keinen Eisen- und Nichteisenmetallschrott aus der Union entgegennehmen sollte

AY. in der Erwägung, dass es sich bei dem Großteil der zur Verwertung bestimmten Abfälle von Schiffen um Stahl handelt; in der Erwägung, dass beide Antragsteller eine relativ lange Liste von Stahlwerken vorgelegt haben, an die die Abwrackanlage Stahlschrott verkaufen kann, was aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht zu einer individuellen Bewertung aller möglichen Kunden geführt hat[33]; in der Erwägung, dass daher nicht nachgewiesen wurde, dass diese Einrichtungen Standards einhalten, die im Großen und Ganzen den Standards der Union entsprechen;

AZ. in der Erwägung, dass Stahlabfälle aus Alang in der Regel in lokale

---

30 Urteil des Gerichts vom 7. März 2019, Königreich Schweden/Kommission, Rechtssache T-837/16, ECLI:EU:T:2019:144.

31 Urteil des Gerichtshofs vom 25. Februar 2021, Kommission/Königreich Schweden, C-389/19 P, ECLI:EU:C:2021:131.

32 Inspektionsbericht zu Shree Ram, S. 76, und Inspektionsbericht zu YSI, S. 59.

33 Inspektionsbericht zu Shree Ram, S. 88-89, und Inspektionsbericht zu YSI, S. 67-68.

Walzwerke verbracht werden[34]; in der Erwägung, dass das direkte Auswalzen von Stahl bedeutet, dass Stahl erhitzt und verarbeitet wird, ohne darin eingebettete gefährliche Stoffe zu entfernen, wodurch giftige Dämpfe und Staub freigesetzt werden und somit Arbeitnehmer und die umliegenden Gemeinschaften Blei und anderen Schadstoffen ausgesetzt werden[35];

BA. in der Erwägung, dass das Auswalzen von wiederverwertetem Schiffsstahlblech direkt in Betonstabstahl sowohl nach den Normen der Union als auch nach den Normen Indiens ausdrücklich ausgeschlossen ist[36]; in der Erwägung, dass die Inspektoren keine einzelnen Walzwerke bewertet und auch keine Informationen darüber vorgelegt haben, ob oder wo giftige Anstriche vor dem Auswalzen entfernt werden; in der Erwägung, dass das Versäumnis, alle Walzwerke zu bewerten, gleichbedeutend ist mit dem Versäumnis, die Einhaltung dieser Normen durch diese Anlagen nachzuweisen;

BB. in der Erwägung, dass es in Ermangelung einer ordnungsgemäßen Bewertung der vielen Stahlwerke, die die Abfälle der Abwrackwerften entgegennehmen könnten, wichtig ist, auf eine allgemeine Bewertung des derzeitigen Stands des Stahlrecyclings in Indien zu verweisen;

BC. in der Erwägung, dass die Kommission am 18. September 2026 den Entwurf einer delegierten Verordnung der Kommission zur Erstellung einer Liste der Staaten, für die der OECD-Beschluss nicht gilt und in die Ausfuhren bestimmter nicht gefährlicher Abfälle und Gemische nicht gefährlicher Abfälle aus der Union zur Verwertung zugelassen sind, und eine entsprechende Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen veröffentlicht hat;

BD. in der Erwägung, dass Indien in diesem Zusammenhang unter

---

34 In den Fragen der Mitgliedstaaten und Antworten der Kommissionsdienststellen zur vorgeschlagenen Aufnahme von zwei indischen Werften vom 9. Oktober 2026 heißt es auf S. 16, dass es derzeit scheint, dass die Schiffsabwrackanlagen in Alang keinen Schrott an Anlagen bereitstellen, die diesen für Prozesse in BF-BOF-Anlagen (Sauerstoffkonverter bzw. Sauerstoffblaskonverter) oder EAF-Anlagen (Elektrolichtbogenöfen) verwenden.

35 NGO Shipbreaking Platform, Sandbag und Università degli Studi della Tuscia: „*Scrap Steel at Sea: How Ship Recycling Can Help Decarbonisation European Steel Production*“. Brüssel: NGO Shipbreaking Platform, November 2025 (https://shipbreakingplatform.org/wp-content/uploads/2025/11/NGO_ScrapSteel_FullReport.pdf).

36 Abschnitt 6.4 der Norm EN 10080 besagt, dass die Herstellung von Betonstabstahl durch Weiterwalzen von Fertigerzeugnissen (z. B. Blechen oder Schienen) nicht zulässig ist. Die Norm IS 1786:2008 enthält eine nahezu identische Klausel.

anderem die Entgegennahme von Eisen- und Nichteisenmetallen beantragt hatte; in der Erwägung, dass die Kommission in dieser Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zahlreiche erhebliche Bedenken in Bezug auf das Stahlrecycling in Indien aufführt[37] und daher zu dem Schluss kommt, dass Indien nicht in die erste Liste der nicht der OECD angehörenden Drittländer aufgenommen werden kann, in die unter anderem Ausfuhren von Eisen- und Nichteisenmetallabfällen sowie von Schiffen und schwimmenden Vorrichtungen zugelassen sind[38];

BE. in der Erwägung, dass in Ermangelung eindeutiger Nachweise dafür, dass die aufnehmenden Anlagen Standards befolgen, die im Großen und Ganzen denen der Union entsprechen, die von der Kommission geäußerten Bedenken, die Nichtaufnahme Indiens in die erste Liste der nicht der OECD angehörenden Drittländer, in die Ausfuhren unter anderem von Eisen- und Nichteisenmetallabfällen sowie Schiffen und schwimmenden Vorrichtungen zugelassen sind, zu rechtfertigen, überwiegen sollten, was darauf hindeutet, dass die Stahlrecyclinganlagen, die den zur Verwertung bestimmten Stahlabfall erhalten, nicht im Einklang mit Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 arbeiten;

Nicht normgerechte Abfallverbrennungsanlagen

BF. in der Erwägung, dass in den Inspektionsberichten darauf hingewiesen wird, dass die nachgelagerte Abfallverbrennungsanlage, die von diesen beiden Anlagen genutzt wird, nicht den Normen entspricht, die im Großen und Ganzen den Emissionsgrenzwerten der Union für Staub, Schwefeldioxid (SO_2), Chlorwasserstoff (HCl)

---

37 Die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zur Bewertung der nicht der OECD angehörenden Länder und Gebiete, die darum ersucht haben, in die Liste gemäß Artikel 41 der Verordnung (EU) 2024/1157 zur Ausfuhr nicht gefährlicher Abfälle aus der EU in nicht der OECD angehörende Länder aufgenommen zu werden, besagt, dass im Antrag Indiens in Bezug auf Eisen- und Nichteisenabfälle nicht ausreichend nachgewiesen ist, dass bei Behandlungsvorgängen die Verschmutzung eingedämmt wird. Es gebe weder eine umfassende Regelung für die Verringerung der Emissionen von Schwermetallen, Staub, Dioxinen, Furanen und PCB in die Luft noch detaillierte Anforderungen an die Stufen der Abwasserbehandlung auf der Grundlage der besten verfügbaren Techniken. Der Rechtsrahmen enthalte keine zentralen Bestimmungen zur Energieeffizienz, einschließlich Anforderungen an eine stabile Schreddereinspeisung, Energieeffizienzpläne und Energiebilanzaufzeichnungen. Darüber hinaus würden nicht alle wichtigen Schadstoffe im Zusammenhang mit diesen Abfallströmen genannt. (S. 105).

38 Ebenda, S. 112.

und Fluorwasserstoff (HF) sowie Gesamtkohlenstoff[39] entsprechen würden, wobei einige Grenzwerte bis zu fünfmal höher sind als die Emissionsgrenzwerte der Union[40];

BG. in der Erwägung, dass in den Inspektionsberichten festgestellt wird, dass die Abwrackwerften noch nicht über eine Verbrennungsanlage für persistente organische Schadstoffe (POP) und gefährliche Bewuchsschutzanstriche verfügen, dass bis Ende 2025 jedoch eine derartige Anlage installiert werden soll[41] (zu der aktuellen Lage siehe den Abschnitt zu Artikel 15 Absatz 4);

BH. in der Erwägung, dass aus den Inspektionsberichten hervorgeht, dass derartige Verbrennungsanlagen entweder nicht vorhanden sind oder keine Normen erfüllen, die im Großen und Ganzen den in der Union geltenden Normen entsprechen, sodass mit den Anlagen gegen Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 verstoßen wird;

Unzureichende und nicht den Normen entsprechende Abwasserbehandlung

BI. in der Erwägung, dass sich die beiden indischen Abwrackwerften in einer Region befinden, in der während des Monsuns erhebliche Regenfälle auftreten; in der Erwägung, dass die Inspektoren eine jährliche theoretische Menge von ca. 18 500 Tonnen Regenwasser für Shree Ram (mehr als das Tausendfache der 30 Tonnen kontaminierten Regenwassers, die innerhalb eines Zeitraums von zwei Jahren zur Behandlung verbracht wurden) und eine jährliche Menge von 370 Tonnen Regenwasser für YSI (mehr als das Zehnfache der 63 Tonnen, die innerhalb eines Zeitraums von zwei Jahren zur Behandlung verbracht wurden) errechnet haben; in der Erwägung, dass die Inspektoren ferner festgestellt haben, dass die in Gujarat geltenden Schwellenwerte für die Ableitung nicht kontaminierten Regenwassers von 1986 nicht als den Normen der

---

39 Im Inspektionsbericht zu Shree Ram Recyclers LLP heißt es auf S. 69, dass auf der Grundlage der den Bewertern derzeit vorliegenden Informationen der Eindruck besteht, dass der Betrieb der Verbrennungsanlage mit Ausnahme der Emissionskontrolle in Bezug auf Staub, SO_2, HCl, HF und Gesamtkohlenstoff, bei denen die Schwellenwerte den Vorschriften Indiens zufolge höher sind, im Großen und Ganzen den Normen gemäß Kapitel IV der Richtlinie der EU über Industrieemissionen entspricht. Der Inspektionsbericht zu YSI enthält auf S. 52 einen identischen Wortlaut.

40 Inspektionsbericht zu Shree Ram, S. 67, und Inspektionsbericht zu YSI, S. 50.

41 Inspektionsbericht zu Shree Ram, S. 70, und Inspektionsbericht zu YSI, S. 52.

Union weitgehend gleichwertig angesehen werden[42];

Fehlende Einhaltung der Kriterien nach Artikel 15 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013

BJ. in der Erwägung, dass gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 die Aufnahme in die europäische Liste voraussetzt, dass die Einhaltung der in Artikel 13 genannten Anforderungen durch Abwrackeinrichtungen in Drittländern nach einer Vor-Ort-Inspektion durch eine unabhängige Prüfstelle mit entsprechenden Qualifikationen bescheinigt wird;

BK. in der Erwägung, dass der Bau eines speziellen Gefällesystems, das es ermöglicht, Schiffe auf einer der beiden Parzellen von Shree Ram auf einen undurchlässigen Boden zu ziehen, der Kommission erst im August 2026 gemeldet und noch nicht unabhängig überprüft wurde[43]; in der Erwägung, dass Informationen, die der Kommission im Sommer 2026 nach der Veröffentlichung des Entwurfs der Liste zur öffentlichen Konsultation bilateral übermittelt wurden, nicht als Nachweis für die Einhaltung der Vorschriften gelten können; in der Erwägung, dass selbst gemeldete und nicht kontrollierte Angaben nicht als gleichwertig mit unabhängig überprüften Informationen angesehen werden können;

BL. in der Erwägung, dass die Verbrennungsanlage den der Kommission übermittelten Informationen zufolge seit dem 27. August 2026 voll funktionsfähig ist und die ersten Messwerte der Gasanalysatoren seit dem 5. September 2026 Berichten zufolge allesamt unter den Grenzwerten der Union liegen; in der Erwägung, dass der Kommission zufolge am 17. September 2026 eine unabhängige Überwachung durch Dritte stattfand, wobei die Laborergebnisse später (Oktober oder November 2026) erwartet werden[44]; in der Erwägung, dass die Kommission daher bis zum Eingang der Überwachung durch unabhängige Dritte noch nicht in der Lage ist, die Konformität der Verbrennungsanlage festzustellen;

Kapazitätsbedarf und strategische Chancen für das Stahlrecycling in der Union

BM. in der Erwägung, dass ein zentrales Argument der Schifffahrtsindustrie für die Aufnahme der beiden indischen Strandungsanlagen laut einem offenen Brief an alle Umwelt- und

---

42 Inspektionsbericht zu Shree Ram, S. 31, und Inspektionsbericht zu YSI, S. 16.

43 Zusammenfassung der Rückmeldungen der Öffentlichkeit zur 16. Fassung der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen und Abschnitte der Antwort der Kommissionsdienststellen, S. 6.

44 Fragen der Mitgliedstaaten und Antworten der Kommissionsdienststellen zur vorgeschlagenen Aufnahme von zwei indischen Werften vom 9. Oktober 2026.

Verkehrsminister der Union vom 17. September 2026 darin besteht, ausreichende konforme Kapazitäten auf der europäischen Liste sicherzustellen[45]; in der Erwägung, dass die Schifffahrtsindustrie in diesem offenen Brief jedoch einräumt, dass die Aufnahme in die europäische Liste ausschließlich darauf beruhen sollte, ob eine Anlage auf der Grundlage einer objektiven Bewertung und Inspektion die Sicherheits- und Umweltanforderungen der EU-Richtlinie über das Recycling von Schiffen erfüllt; in der Erwägung, dass der Kapazitätsbedarf in der Tat kein Kriterium gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 ist und daher *de jure* irrelevant ist;

BN. in der Erwägung, dass das Argument in Bezug auf die Kapazität darüber hinaus inhaltlich fehlerhaft ist, da die Anlagen auf der derzeitigen europäischen Liste eine theoretische Gesamthöchstkapazität von 2 347 000 Tonnen Leergewicht aufweisen, was mehr als ausreichend gewesen wäre, um nicht nur alle Schiffe unter Unionsflagge, die in den letzten Jahren zu Abfall geworden sind, sondern auch alle Schiffe von Eigentümern aus der Union zu recyceln[46]; in der Erwägung, dass die Recyclingwerften in der EU derzeit mit etwa 30 % ihrer Kapazität arbeiten[47], was zeigt, dass es viele ungenutzte Kapazitäten gibt;

BO. in der Erwägung, dass es zutrifft, dass mit einem erheblichen Anstieg der Zahl der Schiffe gerechnet wird, die das Ende ihrer Lebensdauer erreichen, dass dies jedoch kein triftiger Grund für die Aufnahme von nicht den Normen entsprechenden Anlagen in die europäische Liste sein kann, sondern vielmehr ein Anreiz sein sollte, dafür zu sorgen, dass mehr konforme Kapazitäten geschaffen werden;

BP. in der Erwägung, dass die europäische Stahlindustrie, europäische Recyclingunternehmen, europäische Gewerkschaften und nichtstaatliche Umweltorganisationen argumentieren, dass die

---

45 Der offene Brief der Schifffahrtsindustrie vom 17. September 2026 an alle Umwelt- und Verkehrsminister der EU besagt, dass angesichts der Schätzungen der Industrie, die auf einen erheblichen Anstieg der Zahl der Schiffe am Ende ihrer Betriebsdauer hindeuten, die Aufnahme der beiden indischen Anlagen ein wichtiger Schritt zur weiteren Sicherung ausreichender konformer Kapazitäten auf der europäischen Liste ist (https://www.ics-shipping.org/statement/ship-recycling-joint-industry-open-letter/).

46 Die Anlagen auf der aktuellen Liste haben die folgende jährliche theoretische Gesamthöchstkapazität für das Recycling von Schiffen: Anlagen in der Union und Norwegen: 1 367 000 Tonnen Leergewicht (light displacement tonnes, LDT) pro Jahr; Anlagen in der Türkei: 815 000 LDT pro Jahr; Anlagen im Vereinigten Königreich: etwa 45 000 LDT pro Jahr; Anlagen in den USA: 120 000 LDT pro Jahr; insgesamt 2 347 000 LDT pro Jahr.

47 Der von Recycling Europe angegebene Prozentsatz beruht auf der 15. europäischen Liste der Schiffsrecyclinganlagen.

europäische Flotte angesichts der Tatsache, dass sich die Anzahl der Schiffe, die in den nächsten zehn Jahren das Ende ihrer Lebensdauer erreichen werden, verfünffachen dürfte, eine strategische Chance für die europäische Stahlindustrie darstellt, Zugang zu vorhersehbaren und erheblichen Mengen an Sekundärrohstoffen zu erhalten, zumal die Nachfrage nach diesen Materialien voraussichtlich erheblich steigen wird, da Elektrolichtbogenöfen einen Teil der Primärkapazität ersetzen werden[48];

BQ. in der Erwägung, dass einer der wirksamsten Wege zur Dekarbonisierung der Stahlerzeugung darin besteht, die Verwendung von Stahlschrott zu erhöhen, da die CO_2-Emissionen und der Energieverbrauch dadurch drastisch gesenkt werden können[49];

BR. in der Erwägung, dass die europäische Stahlindustrie, europäische Recyclingunternehmen, europäische Gewerkschaften und nichtstaatliche Umweltorganisationen auch argumentieren, dass die Entscheidung, Strandungsanlagen auf der EU-Liste zuzulassen, verantwortungsbewussten Schiffrecyclingunternehmen schaden würde, die erhebliche Investitionen getätigt haben, um hohe Umwelt-, Gesundheits-, Sicherheits- und Arbeitsnormen zu erfüllen, und sie einem unlauteren Wettbewerb durch nicht den Normen entsprechende Anlagen aussetzen würde, und dass dies gegen die Industriestrategie der EU für die maritime Wirtschaft und den Deal für eine saubere Industrie verstößt, in denen gefordert wird, die europäischen Schiffsrecyclingkapazitäten zu erhöhen und die strategische Materialautonomie zu sichern;

1. ist der Ansicht, dass die Aufnahme der beiden indischen Strandungsanlagen in die europäische Liste rechtswidrig wäre, da damit gegen die folgenden Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 verstoßen würde:

   a) Artikel 13 Absatz 1 Buchstaben b und f aufgrund des Fehlens einer angemessenen Infrastruktur für einen sicheren und umweltschonenden Betrieb und aufgrund der Unmöglichkeit, in der Gezeitenzone Ölsperren zu nutzen;

   b) Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d aufgrund der nachgewiesenen hohen Kontamination des Gebiets und des Einsatzes von

---

48 Offener Brief von IndustriAll, Eurofer, EEB, Recycling Europe, NGO Shipbreaking Platform und T&E vom 15. September 2026, https://cdn-shipbreakingplatform-org-pui3.b-cdn.net/wp-content/uploads/2026/09/LetterRoswallSejourne16thList_-1.pdf.

49 „*Steel scrap at sea – How ship recycling can help decarbonise European steel production*“, Studie von NGO Shipbreaking Platform, Sandbag und Università degli Studi della Tuscia, 2025, https://shipbreakingplatform.org/wp-content/uploads/2025/11/NGO_ScrapSteel_FullReport.pdf.

Überwachungssystemen mit Messgrenzen, die so hoch sind, dass eine erhebliche Kontamination unentdeckt bleiben würde;

c) Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe f und Buchstabe g Ziffer i aufgrund des Schneidens doppelter Böden auf der in der Gezeitenzone liegenden Schlickfläche (Shree Ram) und/oder aufgrund der fehlenden Gewissheit, dass dies auf undurchlässigen Böden geschieht (beide Anlagen);

2. ist der Ansicht, dass die Aufnahme der beiden indischen Strandungsanlagen in die europäische Liste darüber hinaus rechtswidrig wäre, da damit gegen die Anforderungen gemäß Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 in Bezug auf die nachgelagerte Abfallbehandlung verstoßen würde, da

   a) festgestellt wurde, dass dies nicht unter Einhaltung von Normen erfolgt, die den einschlägigen internationalen und unionsweiten Normen weitgehend gleichwertig sind (in Bezug auf Abfallverbrennung sowie Abwasserbehandlung und -entsorgung), oder

   b) diese von den Inspektoren nicht ordnungsgemäß bewertet wurde und in einem parallelen Kontext festgestellt wurde, dass derart erhebliche Probleme bestehen, dass die Kommission beabsichtigt, Indien von der Übernahme entsprechender Abfälle (Eisen- und Nichteisenmetalle) aus der EU auszuschließen;

3. ist der Ansicht, dass die Aufnahme der beiden indischen Strandungsanlagen in die europäische Liste darüber hinaus rechtswidrig wäre, da damit gegen die Anforderungen gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 verstoßen würde, da sie sich auf selbst gemeldete und ungeprüfte Behauptungen anstelle von unabhängig überprüften Informationen stützen würde;

4. ist daher der Ansicht, dass der Entwurf eines Durchführungsbeschlusses der Kommission über die in der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 vorgesehenen Durchführungsbefugnisse hinausgeht, da damit gegen Artikel 13 Absatz 1 Buchstaben b, d und f sowie Buchstabe g Ziffer i und gegen Artikel 15 Absätze 4 und 5 der genannten Verordnung verstoßen würde;

5. fordert die Kommission auf, ihren Entwurf eines Durchführungsbeschlusses zurückzuziehen und dem Ausschuss einen neuen Entwurf vorzulegen, in dem die beiden indischen Strandungsanlagen nicht enthalten sind;

6. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.