

**Verband der deutschen Lack- und Druckfarbenindustrie e. V.,
Fachgruppe Schiffsfarben**

Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V.

Deutscher Boots- und Schiffbauer Verband e. V.

**Gemeinsame Stellungnahme zur Bewertung der Auswirkungen
kritischer Entscheidungen während der Risikobewertung von
Antifoulingfarben**

Problemstellung

Antifoulinganstriche von Schiffsrümpfen enthalten Biozide, die den Bewuchs von Rümpfen verhindern und somit dazu beitragen, dass Schiffe durch höheren Wasserwiderstand nicht an Energieeffizienz verlieren.

Bei den Werftaufenthalten zur Wartung und Instandsetzung lassen die Reeder alles Notwendige durchführen, was zum reibungslosen Betrieb des Schiffes nötig ist. Dazu gehört auch die regelmäßige Erneuerung des Antifoulinganstrichs. Für die deutschen Reparaturwerften, insbesondere in Hamburg und Bremerhaven ist dieses Geschäft essentiell.

Die Verwendung von Antifoulingfarben (AF) soll gemäß der Biozid-Produkte-Richtlinie (98/8/EG) sowie der Verordnung (EU 528/2012) neu geregelt werden. Dafür wurden im Rahmen der Zulassung von erlaubten Wirkstoffen Verfahren für die Risikobewertung von bioziden Wirkstoffen in Antifoulingfarben eingeführt. Parallel dazu erarbeitet man zur Zeit Verfahren zur Bewertung der AF, der Produkte, selbst. AF enthalten bislang mehrere verschiedene Wirkstoffe, um gegen unterschiedliche Arten des Bewuchses wirksam sein zu können. In der Vergangenheit gab es mehrere deutsche Hersteller von Wirkstoffen und AF.

Übervorsichtige Risikobewertungen im Rahmen der Zulassung von Wirkstoffen und Produkten werden als Ergebnis unwirksame AF zur Folge haben. Unwirksame AF führen zur Verringerung der Nutzungsdauer der AF-Beschichtung und zu stärkerem Bewuchs der Schiffsrümpfe, was wiederum den Treibstoffverbrauch der Schiffe erhöht und zu erheblich stärkerem Eintrag von unerwünschten Wasserspezies (invasive species) führt.

Wenn wirksame AF in der EU nicht mehr zur Verfügung stehen, wird dies zu leeren Werften führen, da europäische Werften keine Aufträge mehr akquirieren können und damit nicht mehr am Reparaturmarkt teilhaben können. Dies würde auch das Ende für viele weitere Produkte und Instandhaltungsarbeiten nach sich ziehen, die während eines Aufenthalts im Trockendock mit erledigt werden. Damit besteht die konkrete Gefahr, dass wir uns nach der Verlagerung vieler Schiffsneubauten im Schifffahrtsbereich in Europa auch von vielen Reparatur- und Wartungsunternehmen verabschieden müssen.

Auch für die Neubauwerften würde die fehlende Verfügbarkeit wirksamer Antifoulinganstriche zu einem weiteren Wettbewerbsnachteil führen, da sie ihre Neubauten nicht mehr optimal beschichten könnten bzw. die Anstricharbeiten an außereuropäische Unterauftragnehmer vergeben müssten, was eine zusätzliche Kostenbelastung zur Folge hätte.

Die Schifffahrt ist international. Auch wenn künftig die meisten AF nicht mehr zugelassen würden, könnte die EU das Einfahren von Schiffen mit hier nicht zugelassenen AF nicht verhindern. D. h. vernünftigerweise ließen Reeder ihre Schiffe außerhalb der EU instandsetzen und warten. Das Schutzziel der Biozid-Richtlinie für die Umwelt wird damit verfehlt. Deutschland und Europa würden jedoch als maritimer Standort massiv geschädigt.

Wirkstoff- und Produktzulassungen

Die Wirkstoffzulassungen laufen bis Ende 2015. Es zeichnet sich ab, dass von ehemals 48 Wirkstoffen, am Ende des Zulassungsprozesses nur noch 8 Wirkstoffe übrigbleiben werden.

Bis Ende 2017 müssen alle Produktzulassungsanträge gestellt sein, deren Zulassung dann bis Ende 2019 entschieden sein sollen.

Die sehr konservativen Risikobewertungen im Rahmen der Zulassungen deuten darauf hin, dass es künftig nur AF geben wird mit einem Wirkstoff, die dann nicht mehr gegen alle notwendigen Zielorganismen wirken.

Zulassungsbehörde in Deutschland ist die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA). Aufsichtsbehörde ist das Bundesministerium für Arbeit und Soziales/BMAS. Dort werden aber nur die Auswirkungen auf Menschen geprüft, ihr wird zugearbeitet vom Umweltbundesamt (UBA) für die Auswirkungen auf die Umwelt (Aufsicht: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit/BMUB) und vom BfR (Bundesinstitut für Risikobewertung; Aufsicht: Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft /BMEL).

Die derzeitige Methodik der Risikobewertung, wie sie von den nationalen Behörden angewandt wird, ist in ihrer Ausgestaltung übertrieben konservativ, indem sie für die Festlegung ihrer Schutzziele das Szenario „im Hafen oder Jachthafen“ sowie überzogene Sicherheitsmargen annimmt. Wirkstoffe durchlaufen nur einzeln, „gerade noch so“ die Risikobewertung erfolgreich, wenn überhaupt. Folglich besteht für Antifouling-Produkte mit mehreren Wirkstoffen keine Aussicht, die vorgeschlagenen kumulativen Risikobewertungen zu bestehen. Eine kürzlich erfolgte Folgenabschätzung zeigte, dass je nach Ökoregion bis zu 90% der AF ihre Zulassung verlieren werden. Nur kupferbasierte Produkte könnten wohl noch mit einer Zulassung rechnen. Angesichts dieser Problematik, haben etwa Lanxess und Bayer für viele Wirkstoffe erst gar keine Zulassung beantragt.

Schlussfolgerungen

Dreh- und Angelpunkt sind die Risikobewertungen bei der Zulassung. Wir denken nicht, dass die bereitgestellten Produkte derart hohe Risiken aufweisen, wie sie sich aus der Anwendung der gegenwärtigen Methodik der Risikobewertung ergeben und die genutzt würden, um ein Verbot zu rechtfertigen.

Unseres Wissens wurden derartige Wirkungen weder beobachtet noch dokumentiert. Überdies besteht bei einer weiteren Anwendung der derzeitigen Methodik die reale Gefahr, dass kaum eines der gegenwärtig verfügbaren Antifouling-Produkte eine Zulassung für die Anwendung erlangt. Das hätte zur Konsequenz, dass eine Bedrohung für die Meeresumwelt entsteht, weil die Produkte für EU-Schiffe von außerhalb der EU bezogen werden. Gleichzeitig würde die europäische Farbindustrie empfindliche Einbußen verzeichnen, ein Schrumpfen der maritimen Wirtschaft eintreten und die Zahl der in EU-Gewässern operierenden Schiffe ansteigen, die Antifouling-Produkte mit Ursprung außerhalb des Kontrollbereiches der EU-Behörden einsetzen.

Dieses Problem kann nur gelöst werden, wenn auf die ausführenden Behörden Einfluss genommen wird, damit die Risikobewertungen unter Bedingungen „außerhalb von Häfen und Yachthäfen“ und ohne weitere Sicherheitsmargen durchgeführt werden.

Hamburg 11.11.2014