

28.06.93**Empfehlungen
der Ausschüsse**VP - Uzu Punkt der 659. Sitzung des Bundesrates am 9. Juli 1993

Sechste Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (6. MARPOL-ÄndV)

A.

1. Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP)** und der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)** empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

B.

Ferner empfehlen der federführende Ausschuß für Verkehr und Post und der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit dem Bundesrat die Annahme nachstehender Entschlüsse:

U
(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 3)

2. Der Bundesrat stellt fest, daß auch mit der 6. MARPOL-ÄndV die Vorkehrungen zum Schutz der Meeresumwelt nicht ausreichen, um Meeresverschmutzungen zu verhüten und die Meeresumwelt und die Küstenbewohner vor den katastrophalen Folgen von Unfällen und Störfällen durch die Schifffahrt zu schützen. Schiffsunfälle sind vor allem in wasseraustauscharmen Meeren wie der Nord- und Ostsee mit besonders hohen Risiken behaftet.

Ausgeliefert am 29. JUNI 1993

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene noch stärker als bisher für wirksame rechtliche und technische Maßnahmen einzusetzen, um Umweltgefährdungen auf das unvermeidbare Maß zu verringern.

Schwerpunkte sind:

- Verbesserung der Schiffssicherheit
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- internationale Verkehrsverbote für Schiffe, die die Sicherheitsvorschriften nicht erfüllen,
- Haftungsregelungen mit voller Haftung des Verursachers
- Beitritt zum Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen .

Der Bundesrat begrüßt daher die Beschlüsse des Sonderrates der Verkehrs- und Umweltminister der europäischen Gemeinschaften vom 25.01.1993 mit den Zielen einer gemeinsamen Sicherheitspolitik für den Seeverkehr und der Verhütung von Meeresverschmutzungen in der Gemeinschaft. In diesem Zusammenhang verweist der Bundesrat auf seinen Beschluß vom 26.03.1993, BR-Drs. 75/93 (Beschluß). Die EG als größter Wirtschaftsraum und einer der wichtigsten Welthandelspartner hat eine besondere Verpflichtung, hohe Maßstäbe im Meeresumweltschutz mit internationaler Geltung durchzusetzen und muß dazu die Initiative ergreifen. Die Verschärfung von Bestimmungen über die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhinderung der Meeresverschmutzung sowie die Umsetzung dieser Bestimmungen darf daher nicht länger von der zögerlichen Haltung von Entwicklungsländern abhängig sein, die an diesen Fragen wenig interessiert sind, aber noch immer aufgrund ihrer Flottengröße für die technischen Sicherheitsbestimmungen in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation ausschlaggebend sind. Der Bundesrat hält gemeinschaftsweite einheitliche Regelungen zur Verbesserung des Meeresschutzes für unverzichtbar. Er fordert die Bundesregierung auf, sich bei der EG dafür einzusetzen, daß

- Meeresumweltschutz ein Schwerpunkt der Umweltpolitik der Gemeinschaft wird und die Anforderungen an die Energie- und Rohstoffversorgung der Gemeinschaft, soweit diese von der Seeschifffahrt gewährleistet werden, auf die Erfordernisse des Meeresumweltschutzes abgestellt werden;
- die EG-Seehäfen ab einem noch festzulegenden Zeitpunkt für Schiffe gesperrt werden, die nicht über einen erhöhten schiffbaulichen Sicherheitsstandard, z. B. Doppelhülle, Begrenzung des Ladevolumens und der Ladetanks sowie nicht über die organisatorischen Vorsorgemaßnahmen zur Schadensverhütung und -minderung sowie ausreichendes qualifiziertes Fachpersonal verfügen;
- Seeschiffe vor dem Verlassen von EG-Häfen generell auf die technische Sicherheit der Schiffe und die erforderliche Besatzungsstärke und -qualifikation überprüft werden;
- Öl- und Gefahrguttransporte in enger Zusammenarbeit auf EG-Ebene kontrolliert werden und eine wirksame Verfolgung von Umweltverstößen auf See gewährleistet ist;
- Ausbildungsanforderungen an Schiffspersonals, das europäische Gewässer befährt, erarbeitet werden, die sich an den Ausbildungsanforderungen für Flugpersonal orientieren;
- die Ausdehnung der Hoheitsgewässer im gesamten EG-Bereich auf 12 Seemeilen erfolgt und "ausschließliche Wirtschaftszonen" gem. Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen ausgewiesen werden, in denen für den Umweltschutz die Freiheit der Meere eingeschränkt ist;
- im EG-Meer küstenferne verbindlich vorgeschriebene Schifffahrtsrouten für Öl- und Gefahrguttransporte festgesetzt werden, um die empfindlichen Küstenregionen besonders zu schützen und diese Verkehrswege anhand von land- und luftgestützten Meldesystemen intensiv zu überwachen.

Im übrigen sollte die EG für das EG-Meer Haftungs Vorschriften erarbeiten, die in Anlehnung an den Oil Pollution Akt 1990 in den USA, eine uneingeschränkte Verursacherhaftung für Unfälle vorsehen. In diesem Zusammenhang sollte die EG für Tanker, die das EG-Meer befahren oder EG-Häfen anlaufen, die Übergangsfristen für die sicherheitstechnische Nachrüstung der Öltankschiffe (entsprechend der 6. MARPOL-ÄndV) auf 5 Jahre reduzieren.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung angesichts der aufgezeigten Umweltrisiken auf, ihre eigenen Handlungsmöglichkeiten voll auszuschöpfen und umgehend folgende nationale Maßnahmen durchzusetzen:

Ausweitung des Hoheitsgebietes auf 12 Seemeilen und Ausweisung einer ausschließlichen Wirtschaftszone vor der deutschen Küste, um bessere Eingriffsmöglichkeiten gegenüber Seeschiffen zu erreichen.

Einführung eines obligatorischen Lotsendienstes für die Schiffsrouten entlang der Küsten.

Überprüfung aller Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Sicherheit der Schiffsfahrtswege im deutschen Hoheitsbereich in Nord- und Ostsee stehen, einschließlich der Verbesserung des Lotsenwesens in Anlehnung an die Lotsenregelungen der Luftfahrt.

Intensivierung der Vorsorgemaßnahmen zur sofortigen Bekämpfung von Schiffsunfällen, insbesondere von Tankerunfällen durch Erweiterung der Bekämpfungseinrichtungen und -geräte, Intensivierung der Überwachung, Einführung einer Sofortmeldepflicht bei Störfällen und Unfällen.

Einrichtung eines Schiffbauprogramms für den Bau von Öltankern mit verbessertem Sicherheitsstandard.

Intensivierung der verkehrslenkenden Maßnahmen und der Überwachung der Seewasserstraßen.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung weiter auf, in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) dafür zu sorgen, daß der Stand der Technik, der heute an Land gilt, schneller im Bereich der Seeschifffahrt umgesetzt wird. Der Bundesrat empfiehlt, die Delegationsleitung im Umweltausschuß (MEPC) der IMO dem Bundesumweltministerium zu übertragen. Die wichtigsten Aktivitäten in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation sind:

- Ausweisung der Nordsee zum Sondergebiet nach MARPOL
 - Anlage I
- Verkürzung der Übergangsfristen für Sicherheitsanforderungen an Tanker gem. 6. MARPOL-ÄndV
- Weitere Verbesserung der Sicherheitsvorschriften und Konstruktionsvorschriften an Öltanker und Gefahrgutschiffe. (Anforderungen an Brennstoffe und Brennstofftanks, Anforderungen an Redundanz der Systeme wie Schiffsantrieb, Ruder, Navigationseinrichtungen u. ä., Verringerung der zulässigen Schiffsgrößen für Öltanker und deren Ladungstanks usw.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung um einen Zwischenbericht innerhalb eines Jahres.

VP
(entfällt bei
Annahme
von
Ziffer 2)

3. Der Bundesrat weist darauf hin, daß er die Bundesregierung am 26. März 1993 aufgefordert hat, zur Verbesserung der Schiffssicherheit und zum Schutz der Meeresumwelt vor Öltanker-Unfällen eine Reihe von vordringlichen Maßnahmen zu ergreifen - BR-Drs. 75/93 (Beschluß) -. Die Ziffern 1 und 2 dieses Maßnahmenkatalogs stehen im Zusammenhang mit Artikel 1 Buchstabe d der vorliegenden Verordnung.

Aus Anlaß der mit der Verordnung bezweckten Inkraftsetzung von Änderungen des MARPOL-Übereinkommens wird daran erinnert, daß der Bundesrat angesichts der katastrophalen Unfallfolgen den Beschluß des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation vom 6. März 1992 hinsichtlich der Fristen zur Umstellung der Öltankschiffe auf die Doppelhüllenbauweise oder gleichwertige Technik sowie hinsichtlich zusätzlicher sicherheitsfördernder Bau- und Ausrüstungskriterien nicht für ausreichend hält. Der Bundesrat drängt daher auf die Einleitung weitergehender Schritte der Bundesregierung bei der Europäischen Gemeinschaft sowie bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation.

Die Bundesregierung wird gebeten, den Bundesrat über die von ihr beabsichtigten und unternommenen Schritte zu unterrichten.