

07.07.93

Antrag

des Landes Niedersachsen

zur

Sechsten 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)

Punkt 55 der 659. Sitzung des Bundesrates am 9. Juli 1993

Der Bundesrat möge beschließen:

I.

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.

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,

...

383/2/93

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

II.

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 nicht in jedem Fall von der Haltung anderer Staaten außerhalb der EG abhängig gemacht werden, 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;
- Öltankschiffe Seehäfen in der EG ab einem noch festzulegenden Zeitpunkt nur anlaufen dürfen, wenn sie über einen erhöhten schiffsbaulichen Sicherheitsstandard, z. B. Doppelhülle, Begrenzung des Ladevolumens und Unterteilung der Laderäume sowie weitere technische und organisatorische Vorsorgemaßnahmen zur Schadensverhinderung und -minderung und ausreichend qualifiziertes Personal verfügen;

- Öltankschiffe, die über diesen Sicherheitsstandard nicht verfügen, Häfen der EG nur ohne Ladung anlaufen bzw. verlassen dürfen. Vor dem Verlassen eines Hafens sind generell durch verschärfte Kontrollen die technische Sicherheit der Schiffe, die erforderliche Besatzungsstärke sowie die Qualifikationsnachweise der Besatzung zu überprüfen;
- Öl- und Gefahrguttransporte in enger Zusammenarbeit auf EG-Ebene kontrolliert werden und eine wirksame Verfolgung von Umweltverstößen auf See gewährleistet ist;
- europäische Regeln für die Qualifikation des Schiffspersonals aufgestellt werden, das europäische Gewässer befährt, wobei sich insbesondere die Qualität des Schiffsleitungspersonals an den Ausbildungsanforderungen für Flugpersonal zu orientieren hat;
- zum Schutz der ökologisch empfindlichen Küstenregionen Europas eine Ausdehnung der Hoheitsgewässer auf 12 Meilen geprüft wird;
- 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.

III.

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

1. Einführung eines obligatorischen Lotsendienstes für die Schifffahrtsrouten entlang der Küsten,
2. Überprüfung aller Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Sicherheit der Schifffahrtswege im deutschen Hoheitsbereich in Nord- und Ostsee

...

stehen, einschließlich der Verbesserung des Lotsenwesens in Anlehnung an die Lotsenregelungen der Luftfahrt,

3. 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,
4. Einrichtung eines Schiffbauprogramms für den Bau von Öltankern mit verbessertem Sicherheitsstandard,
5. Intensivierung der verkehrslenkenden Maßnahmen und der Überwachung der Seewasserstraßen.

IV.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung weiter auf, in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (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 Seeschifffahrtsorganisation 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. a., Verringerung der zulässigen Schiffsgrößen für Öltanker und deren Ladungstanks usw.).

V.

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