

25.03.93

Antrag

der Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern,
Niedersachsen und Schleswig-Holstein

zur

a) Entschließung des Bundesrates zur Verbesserung der Schiffs-
sicherheit

- Antrag der Freien Hansestadt Bremen -

und zur

b) Entschließung des Bundesrates über verstärkte Maßnahmen zum Schutz
der Meeresumwelt vor ltanker-Unfällen

- Antrag des Landes Niedersachsen -

Punkt 12 a, b der 654. Sitzung des Bundesrates am 26. März 1993

Der Bundesrat mge beschließen:

Der Bundesrat stellt fest, daß die gegenwärtigen Vorkehrungen zum Schutz der Meeresumwelt im Hinblick auf die Sicherheit von ltransporten, Schadenshaftung und Schadensbekmpfung bei lunfllen nicht ausreichen, um Meeresumwelt und Küstenbewohner vor den katastrophalen Folgen eines lunfalles zu schtzen bzw. nach dem Eintritt des Schadens die Folgen für Tier- und Pflanzenwelt wirksam zu bekämpfen. Vor allem wasseraustauscharme Meere wie Nord- und Ostsee sowie das Mittelmeer sind durch hohes Risiko bedroht.

Angesichts der Tankerhavarien der vergangenen Monate hält es der Bundesrat für dringend geboten, Küstenbewohner und Meeresumwelt wirksamer vor verheerenden Folgen eines lunfalles zu schtzen.

Der Bundesrat begrüßt die von der Bundesregierung ergriffenen Initiativen und fordert sie auf,

...

- besonders auf europäischer und internationaler Ebene mit Nachdruck auf beschleunigte Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit hinzuwirken,
- vordringlich innerhalb der EG sicherzustellen, daß die von der IMO beschlossenen Sicherheitsvorschriften strikt beachtet und konsequent kontrolliert sowie notwendige Sanktionsmaßnahmen ergriffen werden.

Der Bundesrat hält folgende Maßnahmen für vordringlich:

1. Das Befahren der EG-Gewässer darf spätestens ab dem Jahr 2.000 für Öltanker und andere Schiffe zum Transport wassergefährdender Ladung nur noch zugelassen werden, wenn sie zumindest den Sicherheitsanforderungen der IMO (Beschlüsse vom März 1992) entsprechen, d. h. Doppelhüllenbauweise oder gleichwertige Konstruktionen (Regel 13 F).
2. Der Sicherheitsstandard von Öltankern und anderen Schiffen zum Transport wassergefährdender Ladung muß über die IMO-Beschlüsse vom März 1992 hinaus durch zusätzliche bau- und ausrüstungstechnische Anforderungen weiter verbessert werden, wie insbesondere
 - Verringerung der Volumina der Ladetanks,
 - Vorkehrungen zur Schnell-Leichterung der Ladung bei Unfällen,
 - Schaffung zusätzlicher Redundanzen zur Gewährleistung der Manövrierfähigkeit.
3. Verschärfte Überwachung der Einhaltung des STCW-Übereinkommens (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers);

höhere Qualifikation der Besatzungen von Öltankern und anderen Schiffen zum Transport wassergefährdender Ladung; Festlegung einer einheitlichen Arbeitssprache an Bord der Schiffe, Sicherstellung der Verständigungsmöglichkeiten zwischen der Schiffsführung und den landseitigen Verkehrsüberwachungseinrichtungen.

4. Einrichtung verbindlicher küstenferner Schifffahrtswege insbesondere für Öltanker und andere Schiffe zum Transport wassergefährdender Ladung sowie Einrichtung von Verkehrssystemen zunächst für Schifffahrtswege in Nähe der Küsten und anderen ökologisch besonders sensiblen Gebieten und im Bereich verkehrsreicher Gewässer.
5. Intensivierung der Hafenstaatkontrollen bei Öltankern und anderen Schiffen zum Transport wassergefährdender Ladung; Sonderkontrollen für Schiffe, die kein Zertifikat einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nachweisen und Verschärfung von Sanktionen bei Verstößen gegen Sicherheitsbestimmungen; Gewährleistung einheitlicher Vorgehensweisen zumindest in den EG-Mitgliedstaaten.
6. Aufstellung eines Förderprogramms der EG zur Entwicklung und Umsetzung von Lösungen, die beim Transport von Öl und anderen wassergefährdenden Gütern die Vermeidung und Begrenzung von Unfällen sowie die Beseitigung ihrer Unfallfolgen ermöglichen und/oder erleichtern.
7. Für die EG-Gewässer müssen spätestens ab 1995 für alle Öltanker und anderen Schiffe zum Transport wassergefährdender Ladung zumindest ausreichende Haftpflichtversicherungen und Entschädigungsmöglichkeiten gemäß

...

Haftungs-Übereinkommen von 1969 und Fonds-Übereinkommen von 1971 in der Fassung der Protokolle von 1992 nachgewiesen werden.

8. Fortentwicklung der Haftung und Entschädigung bei Öltankern und anderen Schiffen zum Transport wassergefährdender Ladung in Richtung auf einen vollständigen Ersatz aller durch Unfälle entstandenen Schäden, verbunden mit einem Anreiz zum Einsatz von Schiffen mit höheren Sicherheitsstandards.
9. Intensivierung der Vorsorgemaßnahmen zur Bekämpfung von Schiffsunfällen.
10. Darüber hinaus fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, weitere Maßnahmen zu prüfen, die der Verbesserung der Schiffssicherheit und dem Schutz der Meereserhaltung dienen können, z.B.
 - Erweiterung der Lotsenpflicht im Küstennahbereich und beim Anlaufen der Häfen in Europa bzw. Ausbau der Radarleitsysteme
 - Ausdehnung der Hoheitsgewässer zum Schutz der ökologisch empfindlichen Küstenregionen Europas.