

09.02.93

**Antrag**

des Landes Niedersachsen

Entschließung des Bundesrates über verstärkte Maßnahmen zum  
Schutz der Meeresumwelt vor ltanker-Unfällen

DER NIEDERSÄCHSISCHE MINISTERPRÄSIDENT

Hannover, den 9. Februar 1993

- 11/14 Nr. -

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Oskar Lafontaine

Sehr geehrter Herr Präsident,

das Niedersächsische Landesministerium hat beschlossen, dem Bundesrat den  
in der Anlage beigefügten Antrag für eine

Entschließung des Bundesrates über verstärkte Maßnahmen  
zum Schutz der Meeresumwelt vor ltanker-Unfällen

zuzuleiten.

Ich bitte Sie, den Antrag gemäß § 36 Absatz 2 der Geschäftsordnung des  
Bundesrates auf die Tagesordnung der Bundesratssitzung am 12.2.1993 zu  
setzen.

Mit freundlichen Grüßen

*W  
H. W.*

### **Entschließung des Bundesrates über verstärkte Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt vor ltanker-Unfällen**

#### **I.**

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.

Die Ksten Europas waren in den letzten 15 Jahren wiederholt Schauplatz von lunfllen mit verheerenden Wirkungen für Fauna und Flora. Dabei wurden flächenhaft Seevgel, Fische und Schalentiere gettet. Die kologischen Auswirkungen eines lunfalles in der Deutschen Bucht lassen sich auch nicht annähernd abschätzen. lunflle von Supertankern in diesem Bereich würden den Naturlandwirtschaft des äußerst empfindlichen, in dieser Art weltweit einmaligen Wattenmeeres über Jahrzehnte aus dem Gleichgewicht bringen und die "Kinderstube des Lebens" für einige Fisch- und Seevogelarten eines einzigartigen Biotops zerstren.

Der Bundesrat erinnert an die noch ausstehende Unterzeichnung der UN-Seerechtskonvention aus dem Jahre 1982, in der im Teil XII, Art. 192 - 237, der Schutz und die Erhaltung der Meeresumwelt aufgenommen sind. Diese global geltenden Verpflichtungen haben bisher über 100 UN-Mitgliedstaaten unterzeichnet, darunter ist allerdings noch kein Industriestaat.

Es müssen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene umgehend wirksame rechtliche und technische Maßnahmen ergriffen werden, um die Gefährdungen empfindlicher Küstenregionen, der Meeresumwelt und der Küstenbewohner auf das unvermeidbare Maß zu verringern.

Die USA haben aus dem "Exxon Valdez"-Unglück nationale Konsequenzen gezogen und kurzfristig den "Oil Pollution Act '90" beschlossen, ein Gesetz, das auch für den Umweltschutz neue Akzente setzt. Schwerpunkte sind:

- Vermeidungsstrategien (z.B. technische Regelungen für Schiff und Besatzung und die Forderung, Tanker nur noch als Doppelhüllenschiff zu bauen),
- Anlandeverbote für Schiffe, die bestimmte Bauvorschriften nicht erfüllen,
- Haftungsregelungen mit einer fast unbegrenzten Haftung des Verursachers.

Der Bundesrat begrüßt die schnelle Einberufung der Sondertagung des Rates Umwelt/Verkehr der Europäischen Gemeinschaften am 25.01.1993 in Brüssel und seine Ergebnisse. Die EG als größter Wirtschaftsraum und wichtiger Welthandelspartner hat eine besondere Verpflichtung, Maßstäbe für den Meeresumweltschutz mit internationaler Geltung zu setzen und dazu die Initiative zu 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.

Der Bundesrat hält gemeinschaftsweite einheitliche Regelungen für unverzichtbar. Er fordert die Bundesregierung auf, darüber hinaus alle Handlungsmöglichkeiten auf nationaler Ebene auch vor einer Einigung über Regelungen im Rahmen der Gemeinschaft auszuschöpfen. Die Prinzipien eines höchstmöglichen umweltpolitischen Standards und der Subsidiarität im Rahmen der EG machen es außerdem notwendig, Gemeinschaftsregelungen so zu fassen, daß weitergehende nationale Bestimmungen möglich bleiben und sie eine Absenkung der nationalen Standards aufgrund von Gemeinschaftsregelungen ausschließen.

II.

Der Bundesrat fordert angesichts der aufgezeigten Umweltrisiken die Bundesregierung auf, umgehend folgende nationale Maßnahmen zu ergreifen:

1. Die Vorsorgemaßnahmen zur sofortigen Bekämpfung von Schiffsunfällen, insbesondere von Tankerunfällen, sind zu intensivieren. Vorrangig sind:
  - unverzüglicher Abschluß eines neuen Bund-Länder-Verwaltungsabkommens unter Einbeziehung Mecklenburg-Vorpommerns über gemeinsame Ölunfallbekämpfung,
  - Einführung einer Sofort-Meldepflicht bei Störfällen auf Schiffen und sofortiger Aufbau eines modernen computergestützten Unfall-Managementsystems auf der Grundlage von REMUS (Informationsvernetzung von Schiffs- und Ladungsdaten, Sensitivität der betroffenen Region und der vorhandenen Bekämpfungskapazität),
  - Erweiterung der Bekämpfungseinrichtungen und -geräte, insbesondere der küstennahen Bekämpfungskapazitäten,
2. einen obligatorischen Lotsendienst einzuführen, wenn Schiffsrouten nahe der Küste vorbeiführen,
3. Überprüfung aller Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Sicherheit der Schifffahrtswege im deutschen Hoheitsbereich in Nord- und Ostsee stehen sowie Verbesserung des Lotsenwesens entsprechend den Regelungen der Luftfahrt,
4. Auflage eines Bund-/Länderprogrammes für den Bau von Öltankern mit verbessertem Sicherheitsstandard.

III.

Der Bundesrat stellt fest, daß ein wirksames europaweites Überwachungssystem für die Sicherheit der Schifffahrtswege fehlt. Ebenso fehlen wirkungsvolle europäische Bestimmungen, um den Schutz der Meeresumwelt im Zusammenhang mit Öltransporten auf See sicherzu-

stellen. Auch die EG muß dafür Sorge tragen, daß die Erfordernisse des Meeresumweltschutzes durchgesetzt und die Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele der Ministererklärung der Dritten Internationalen der Nordseeschutz-Konferenz vom 8. März 1990 in Den Haag vorangetrieben werden.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, ihre weitergehenden umweltpolitischen Forderungen auch in Zukunft im Rat zur Geltung zu bringen und sich insbesondere dafür einzusetzen, daß

1. der Meeresumweltschutz ein Schwerpunkt der Umweltpolitik der Gemeinschaft wird und die Anforderungen für die Energie- und Rohstoffversorgung der Gemeinschaft - soweit diese von der Seeschifffahrt gewährleistet wird - auf die Erfordernisse des Meeresumweltschutzes abgestellt werden,
2. 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,
3. Öltankschiffe, die über diesen Sicherheitsstandard nicht verfügen, dürfen Häfen der EG nur ohne Ladung anlaufen bzw. verlassen. 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,
4. auf europäischer Ebene Regelungen für eine enge Zusammenarbeit bei der Kontrolle der Öl- und Gefahrguttransporte erarbeitet sowie die Verfolgung und Ahndung von Verkehrs- und Umweltverstößen auf See wirksamer organisiert werden,

5. 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,
6. zum Schutz der ökologisch empfindlichen Küstenregionen Europas eine Ausdehnung der Hoheitsgewässer auf 12 Meilen zu prüfen,
7. sichere Schifffahrtsrouten festgelegt und Öl- und Gefahrguttransporte von besonders geschützten und empfindlichen Küstenbereichen ferngehalten werden; es hat Überwachung durch land- und luftgestützte Meldesysteme zu erfolgen,
8. Öltankschiffe europäische Häfen nur noch mit Lotsenhilfe unabhängig von der Wetterlage anlaufen dürfen,
9. die Kommission mit der Erarbeitung einer Richtlinie über das Schifffahrtsversicherungswesen beauftragt wird, um die Beteiligungen an den Schiffsversicherungen zu regeln und die Inanspruchnahme der Schiffsversicherer und des Flaggenstaates zu ermöglichen,
10. die Mitgliedstaaten in konzertierter Form die UN-Seerechtskonvention von 1982 unterzeichnen.

#### IV.

Darüber hinaus stellt der Bundesrat fest, daß die vorliegenden internationalen Vereinbarungen der International Maritime Organization (IMO) über die Haftung bei Schiffsunfällen auf hoher See nicht ausreichen, dem umweltpolitischen Vorsorge- und Verursacherprinzip Geltung zu verschaffen; er fordert die Bundes-

81/93

regierung daher auf, sich dafür einzusetzen, daß

1. die IMO erneut eine Verbesserung der Haftungsregelung anstrebt, um eine unbegrenzte Haftung für Ölunfallschäden festzulegen und die Finanzmittel im Öl-Haftungsfonds durch Einbeziehung auch der Ölexportierenden Länder in die Fonds-Finanzierung zu erhöhen,
2. die IMO für eine Verschärfung der Sicherheitsstandards (z.B. Doppelhülle, technische und organisatorische Vorsorgemaßnahmen zur Schadensvermeidung und -verminderung) und eine Aktualisierung der Qualifikation sowie der erforderlichen Besatzungsstärke Sorge trägt,
3. die geltenden Nachrüstungsfristen für Tankschiffe mit Ziel der Verkürzung der Fristen neu verhandelt werden,
4. in der IMO künftig die Vertretung der Umweltressorts gestärkt wird,
5. die Nordsee zum Sondergebiet nach MARPOL erklärt wird.