

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Tankersicherheitsbericht der Bundesregierung
- Bericht der interministeriellen Arbeitsgruppe "Tankersicherheit" -

Parlamentarischer Staatssekretär
beim
Bundesminister für Verkehr

Bonn, den 30. November 1993

An den
Herrn Präsidenten
des Bundesrates
Herrn Präsidenten des Senats
Bürgermeister Klaus Wedemeier

Sehr geehrter Herr Präsident,

die interministerielle Arbeitsgruppe "Tankersicherheit" unter Federführung meines Hauses, die nach den jüngsten Tankerunfällen vom Bundeskabinett im Januar dieses Jahres eingesetzt worden war, hat den als Anlage beigefügten Bericht erstellt. Das Bundeskabinett hat den Bericht am 29. September 1993 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Bundesrat hat in seinen Entschlüssen (BR-Drucksache 75/93 vom 26. März 1993 und 383/93 vom 26. Juli 1993) zur Sicherheit des Tankerverkehrs die Bundesregierung gebeten, ihn über die von ihr beabsichtigten und unternommenen Schritte zur Verbesserung der Schiffssicherheit und zum Schutz der Meeresumwelt vor Öltankerunfällen zu unterrichten. Anliegend übersende ich unter Bezugnahme auf diese Entschlüsse den Tankersicherheitsbericht zu Ihrer weiteren Verwendung. Wie Sie

...

aus dem Bericht entnehmen können, besteht hinsichtlich der aus den Tankerunfällen zu ziehenden Schlußfolgerungen weitgehende Übereinstimmung zwischen der Bundesregierung und den Ländern.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Manfred Carstens

Manfred Carstens

Bonn, den 17. September 1993

**Bericht der interministeriellen Arbeitsgruppe
"Tankersicherheit"**

Inhaltsverzeichnis

I.	Einleitung	S. 2
II.	Internationale Aktivitäten	S. 3
1.	<u>Bereits getroffene Maßnahmen</u>	
1.1	Im Rahmen der IMO	S. 3
1.2	Im Rahmen der EG	S. 5
1.3	Im Rahmen der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle	S. 8
2.	<u>Initiativen</u> der Bundesregierung und anderer Staaten in der IMO	S. 10
3.	<u>Aufträge</u> des EG-Rates an die EG-Kommission	S. 14
III.	<u>Vorschläge der Arbeitsgruppe</u> für zusätzliche nationale Maßnahmen	S. 16
1.	Vorbereitung einer Ausschließlichen Wirtschaftszone	
2.	Erweiterung des deutschen Küstenmeeres	
3.	Bedingungen für das Anlaufen deutscher Häfen und innerer Gewässer	
4.	Intensivere Kontrollen in den deutschen Häfen	
5.	Verkehrssicherungssystem "Deutsche Küste"	
6.	Deutsche Küstenwache	
7.	Bekämpfung von Meeresverschmutzungen	
8.	Ratifikation des OPRC-Übereinkommens	
9.	Ratifikation des Bergungsübereinkommens	
10.	Ratifikation der Protokolle von 1992 zu den Haftungsübereinkommen	
IV.	Zusammenfassung	S. 25

I Einleitung

Unter dem Eindruck der schweren Tankerunfälle, insbesondere vor La Coruña und den Shetland Inseln, die zu großflächigen Ölverschmutzungen geführt haben, hat das Bundeskabinett am 13. Januar 1993 die Einrichtung einer Arbeitsgruppe beschlossen, die "über notwendige Schlußfolgerungen aus dieser Umweltkatastrophe beraten und dem Kabinett Vorschläge machen soll".

Die Arbeitsgruppe "Verbesserung der Tankersicherheit", der Vertreter des BMV, BMU, AA, BMWi, BMF, BMI, BMJ, BMA, BMFT und BK angehören, hat das Sicherheitssystem für den Tankerverkehr untersucht und mit der Kabinetttvorlage vom 8. Februar 1993 ihren ersten Bericht vorgelegt. Hierin werden die Ergebnisse des gemeinsamen EG-Sonderrates der Verkehrs- und Umweltminister vom 25. Januar 1993 ausgewertet und erste zusätzliche Maßnahmen der Bundesregierung vorgeschlagen. Durch Beschluß vom 17. Februar 1993 hat das Bundeskabinett den Bericht zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Arbeitsgruppe legt hiermit ihren Abschlußbericht vor. Dieser berücksichtigt das Ergebnis der nicht-öffentlichen Anhörung von Sachverständigen durch den Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages am 28. Mai 1993, die Entscheidungen des Verkehrs- und Umweltministerrates der Europäischen Gemeinschaft vom 8. bzw. 28. Juni 1993, die Entschlüsse des Bundesrates vom 26. März und 09. Juli 1993 (BR-Drucksachen 75/93, 383/93), die Vorschläge der Norddeutschen Küstenländer (Bericht des Deutschen Maritimen Industrie-Forum) vom August 1993 sowie die Arbeiten in internationalen Gremien, insbesondere der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) und der Pariser Vereinbarung von 1982 über die Hafenstaatkontrolle (MOU).

Bei der Überprüfung des Sicherheitssystems für den Tankerverkehr sind Schwachstellen insbesondere beim Betrieb von Tankern, der Ausbildung ihrer Besatzungen und der Kontrolle der Einhaltung bestehender Vorschriften sichtbar geworden. In dem Bericht werden die zu ihrer Beseitigung auf internationaler Ebene bereits getroffenen oder vorbereiteten Maßnahmen erläutert und Vorschläge für zusätzliche nationale Maßnahmen vorgelegt.

II Internationale Aktivitäten

1. Bereits getroffene Maßnahmen

1.1 Im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrtorganisation (IMO)

1.1.1 Nach dem Tankerunfall der "Exxon Valdez" (1989 vor Alaska) hat die IMO am 6. März 1992 Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL 73/78) zur weiteren Verbesserung der Tankersicherheit beschlossen. Das Bundesverkehrsministerium hat diese Änderungen durch die 6. MARPOL-Änderungsverordnung vom 13. Juli 1993 (BGBl. II S. 993) innerstaatlich in Kraft gesetzt. Die wichtigsten Maßnahmen sind:

- Für neue Öltankschiffe größer als 5.000 tdw wird mit Wirkung vom 6. Juli 1993 die Doppelhüllenbauweise vorgeschrieben. Andere Konstruktionen gleichwertiger Sicherheit gegen Ölausfluß im Kollisions- und Strandungsfall können zugelassen werden.

- Mit Wirkung vom 6. Juli 1995 müssen vorhandene Tanker, die vor dem 1. Juni 1982 gebaut wurden, nach 25 Jahren, danach gebaute Öltanker nach 30 Jahren außer Dienst gestellt oder umgebaut werden. Der deutsche Vorschlag zur weiteren Verkürzung der Lebensdauer vorhandener Tanker wurde vom gemeinsamen EG-Ministerrat (25.01.1993) mit dem Hinweis abgelehnt, daß der Wartungszustand des Schiffes und die Qualifikation der Besatzungen maßgeblicher sind für die Sicherheit als das Alter.

Für vorhandene Öltanker wurde außerdem ein erweitertes Besichtigungsprogramm beschlossen, mit dem konstruktive Mängel besser erkannt werden sollen.

- Für alle Schiffe sind ab einer bestimmten Größe Notfallpläne für Ölverschmutzungen vorgeschrieben worden.

Die in Kraft getretenen Maßnahmen bieten in ihrer Gesamtheit ein vergleichbares Maß an Tankersicherheit wie die vom US-Kongreß 1990 durch den Oil Pollution Act (OPA '90) getroffenen Vorschriften.

1.1.2 Maßnahmen zur wirksamen Umsetzung der IMO-Übereinkommen

Der IMO-Vollversammlung werden im Herbst 1993 folgende Entschlüsse zum besseren Vollzug der IMO-Konventionen zur Annahme vorliegen:

- Richtlinie über die Unterstützung der Flaggenstaaten bei der Wahrnehmung ihrer Kontrollfunktionen,
- Richtlinie für die Übertragung von Kontrollfunktionen der Flaggenstaaten an Klassifikationsgesellschaften und andere Organisationen und

- Richtlinie über Mindestanforderungen an Klassifikationsgesellschaften.

1.2 Im Rahmen der EG:

1.2.1 EntschlieÙung des Sonderrates der Verkehrs- und Umweltminister am 25. Januar 1993

Der gemeinsame Sonderrat, der nach den jüngsten Tankerunfällen aufgrund einer Initiative der französischen und der deutschen Regierung einberufen wurde, hat ein Aktionsprogramm für die Sicherheit im Tankerverkehr und einen Zeitplan für dessen Umsetzung beschlossen. Im Anschluß daran hat die Kommission am 24. Februar 1993 eine Mitteilung über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr vorgelegt.

1.2.2 EntschlieÙung des Rates der Verkehrsminister vom 8. Juni 1993 und der Umweltminister vom 28. Juni 1993

Auf der Grundlage dieser Mitteilung der Kommission haben die Räte von der Kommission Vorschläge zu folgenden Maßnahmen angefordert:

- Meldepflicht für Gefahrgut-Schiffe im Transit
- Ermittlung von ökologisch sensiblen Meeresgebieten
- Kriterien für die Kontrolle und das Festhalten von Schiffen in den Häfen
- Günstigere Hafengebühren für umweltfreundliche Tanker
- Harmonisierte Zulassung der Schiffsausrüstung

- Verbesserung der Ausbildung der Schiffsbesatzungen
- Rasche Ratifizierung der Protokolle von 1992 zu den internationalen Ölhaftungs-Übereinkommen der IMO
- Prüfung einer möglichen Anwendung der für andere Großrisiken entwickelten Grundsätze der Risikobewertung auf den Seetransport.

Die Bundesregierung unterstützt solche Vorschläge; soweit internationale Vorschriften berührt sind, kann die EG vor allem für eine harmonisierte, wettbewerbsneutrale Anwendung dieser Vorschriften sorgen.

1.2.3 Richtlinie des Rates über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern (EG-Melderichtlinie)

Der Rat hat am 13. September 1993 eine Richtlinie beschlossen, nach der Schiffe, die in einen Seehafen eines Mitgliedstaates ein- oder auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Ladung befördern, verpflichtet sind, eine Meldung über die Zusammensetzung der Ladung der zuständigen Behörde des nächstgelegenen Mitgliedstaates abzugeben.

Hierdurch soll dafür gesorgt werden, daß die Mitgliedstaaten über die Bewegung von Schiffen, die gefährliche oder umweltschädliche Güter in der Nähe ihrer Küste befördern, unterrichtet werden und die erforderlichen Informationen, die sie für ein schnelles Eingreifen bei Unfällen auf See brauchen, ohne weiteres einholen können.

1.2.4 Vorschläge der Kommission:

1.2.4.1 Entwurf einer Richtlinie über gemeinsame Vorschriften und Normen für Klassifikationsgesellschaften.

Der Richtlinienvorschlag soll innerhalb der Gemeinschaft Qualitätsstandards für Klassifikationsgesellschaften, die den technischen Zustand von Schiffen prüfen, aufstellen und die Dienstleistungsfreiheit gewährleisten. Die Mitgliedstaaten müssen danach bestimmte Kriterien beachten, wenn sie Tätigkeiten im Rahmen staatlicher Überwachungsaufgaben (Überprüfung und Besichtigung von Schiffen sowie die Ausstellung bzw. Erneuerung von Zeugnissen) an Klassifikationsgesellschaften delegieren. Der EG-Richtlinienentwurf geht hinsichtlich der quantitativen Kriterien (Mindestzahl bereits klassifizierter Schiffe, Beschäftigung einer angemessenen Zahl von Besichtigern) über entsprechende vorläufige IMO-Vorschriften hinaus. Die laufenden Arbeiten sowohl in der EG als auch bei der IMO werden weiterhin intensiv durch die Bundesregierung unterstützt.

1.2.4.2 Entwurf einer Richtlinie über Mindestanforderungen für die Ausbildung in Berufen im Seeverkehr (KOM (93) 117 Ratsdok. 6938/93).

Durch diese Richtlinie will die EG-Kommission eine einheitliche Umsetzung des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommens) für Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsleute in der EG erreichen. Zusätzlich werden von Seeleuten an Bord von Schiffen, die Passagiere oder gefährliche

Ladung befördern, angemessene Fremdsprachenkenntnisse verlangt. Auch sollen Verfahrensregeln erarbeitet werden, die sich auf die Bewertung und Anerkennung von Befähigungszeugnissen aus Drittstaaten beziehen. Die Bundesregierung hält es für zweckmäßig, daß sich die EG-Kommission auf die internationalen Vorschriften der IMO abstützt und deren vorgesehene Überarbeitung berücksichtigt.

1.3 Im Rahmen der Pariser Vereinbarung von 1982 über die Hafenstaatskontrolle (MOU)

Eine wachsende Zahl von Ländern betreibt Schiffe unter ihrer Flagge, ohne über eine effektive Verwaltungsorganisation zu verfügen, die die Einhaltung der zwingenden internationalen Sicherheits- und Umweltvorschriften gewährleistet (Billigflaggen). Die Kontrolle dieser Schiffe durch die Hafenstaaten ist für die Gewährleistung der weltweiten Schiffssicherheit deshalb von besonderer Bedeutung, ohne daß dadurch die Hafenstaaten die vorrangige Verantwortlichkeit der Staaten für die unter ihrer Flagge betriebenen Schiffe ersetzen können.

Die von den 15 europäischen MOU-Staaten durchzuführenden Kontrollen sollen bis zu 25 % der ihre Häfen anlaufenden fremdflaggigen Schiffe erfassen. In erster Linie werden die nach den internationalen Übereinkommen der IMO (Schiffssicherheit und Umweltschutz) und der ILO (Internationale Arbeitsorganisation) (soziale Mindestnormen auf Handelsschiffen) erforderlichen Zeugnisse überprüft; erst bei triftigen Gründen erfolgt eine gründlichere Überprüfung, die zu einem vorübergehenden Festhalten des Schiffes führen kann, bis festgestellte

Mängel bei der Sicherheit des Schiffes behoben sind.

Eine qualitative Verbesserung der Hafenstaatkontrolle ist angesichts der Erfahrungen mit dem Ausbildungsstand der Besatzungen und der hierüber ausgestellten Zeugnisse notwendig. So wurde die Vereinbarung 1992 mit dem Ziel erweitert, die Kontrollen in Zukunft auf die Einhaltung der betrieblichen Anforderungen an Bord (z.B. Brandabwehrübungen, Übungen zum Verlassen des Schiffes) auszudehnen. Hierzu wird durch die IMO eine Anpassung der internationalen Vorschriften erarbeitet.

Auf der Sitzung des Hafenstaatkontrollausschusses im Mai 1993 in Bonn wurden folgende weitere Maßnahmen zur Intensivierung der Hafenstaatkontrollen beschlossen:

- Veröffentlichung einer Liste von Flaggenstaaten, deren Schiffe über einen Zeitraum von 3 Jahren hinweg überdurchschnittlich oft aufgrund von Mängeln festgehalten werden mußten. Es handelt sich hierbei um folgende Staaten: Rumänien, St. Vincent und Grenadinen, Honduras, Indien, Marokko, Malta, Ägypten, Iran, Syrien, Libanon, Panama, Zypern, Türkei, Algerien, Liberia, Bahamas, Niederländische Antillen, Antigua und Barbuda: Schiffe dieser Staaten sollen vorrangig in den Jahren 1993 und 1994 überprüft werden.
- Festlegung eines einheitlichen Verfahrens für das Festhalten von Schiffen nach objektiven Kriterien.

Neben diesen Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung auch den Vorschlag, ein dem MOU vergleichbares Kontrollsystem in den Häfen auch in anderen Regionen der Welt aufzubauen.

2. Initiativen der Bundesregierung und anderer Staaten in der IMO

2.1 Einführung verbindlicher küstenferner Schiffswege für bestimmte Schiffsklassen, die schädliche Substanzen als Massengut befördern.

Die deutsche und die niederländische Regierung haben der IMO einen Vorschlag zur verbindlichen Einführung küstenferner Schifffahrtswege unterbreitet. Dieser sieht vor, auf Antrag einzelner Mitgliedstaaten zum Schutz der Küsten und sensibler Meeresgebiete sowie in Gebieten hoher Verkehrsdichte in internationalen Gewässern die IMO zu ermächtigen, küstenferne Schiffswege und Meldepflichten für bestimmte Schiffsklassen (Tanker und sonstige Schiffe, die schädliche Substanzen als Massengut befördern) verbindlich zu beschließen. Diesem Vorschlag stimmten die IMO-Mitgliedstaaten auf der 62. Sitzung des Schiffssicherheitsausschuß im Mai 1993 im Grundsatz zu. Z. Z. werden die erforderlichen Kriterien und Verfahren für die Einrichtung solcher Schiffswege einschließlich der für die Überwachung notwendigen Schiffsmeldesysteme erarbeitet.

Hierauf aufbauend haben Deutschland und die Niederlande in der IMO den zwischenzeitlich vom Fachgremium gebilligten Vorschlag eingebracht, daß Chemikaliientankern unter bestimmten Voraussetzungen schon ab 5.000 BRT/BRZ (bisher galt die Schiffsgrö-

ße von 10.000 BRT/BRZ) zwischen dem Englischen Kanal und der Deutschen Bucht die Benutzung des küstenfernen Schifffahrtsweges empfohlen wird.

2.2 Einführung eines Sicherheitsmanagement-Kodex für den Schiffsbetrieb

Um der Hauptursache für Schiffsunfälle, dem "menschlichen Versagen", entschiedener zu begegnen, hat die IMO unter maßgeblicher Beteiligung Deutschlands ein Qualitätssicherungssystem für den sicheren Schiffsbetrieb und die Verhütung der Meeresverschmutzung, den sogen. "Sicherheitsmanagement-Kodex" (ISM-Kodex), entwickelt, der das Landmanagement in sicherheits- und umweltschutzbezogene Abläufe an Bord einbindet. Der Kodex macht Reedereien und Schiffsführungen für den sicheren Schiffsbetrieb verantwortlich.

Der Kodex soll, schrittweise nach Schiffstypen und Schiffsgröße gestaffelt, und zwar beginnend mit Fahrgast-, Tank- und sonstigen Massengutschiffen ab 1. Juni 1998, verbindlich für alle Schiffe eingeführt werden. Als Interimsmaßnahme soll der Kodex in Form einer Entschließung durch die IMO-Vollversammlung im Herbst 1993 den IMO-Mitgliedstaaten zur vorzeitigen Anwendung auf nationaler Ebene empfohlen werden.

2.3 Einführung einer einheitlichen Arbeitssprache an Bord

Der mit dem Strukturwandel in der Seeschifffahrt einhergehende häufige Wechsel und die mangelnde Homogenität (multinationale Zusammensetzung) der Schiffsbesatzungen ist eine Schwachstelle des

Schiffsbetriebs. Die hierdurch auftretenden sprachlichen Verständigungsschwierigkeiten können in Krisensituationen zu einem erheblichen Risikofaktor werden. Zur Erarbeitung einer international standardisierten Arbeitssprache an Bord und in der Schiff-Schiff/Schiff-Land-Kommunikation hat Deutschland einen ersten Gesamtentwurf einer Gliederung auf der Grundlage des bestehenden IMO-See-fahrtstandardvokabulars erstellt. Nach dem vorgesehenen Zeitplan könnte die IMO im Jahre 1995 die von Deutschland angestrebte verbindliche Einführung der Arbeitssprache an Bord treffen.

- 2.4 Überarbeitung des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen)

Im Zusammenhang mit den jüngsten Tankerunglücken ist ein unzureichender Ausbildungsstand von Tankerbesatzungen beanstandet worden. Die IMO hat daher beschlossen, das STCW-Übereinkommen bis Mitte 1995 an die heutigen Anforderungen des Schiffsbetriebs anzupassen. Dabei sollen auch die Anforderungen an die Ausbildung der Besatzungen von Öl-, Chemikalien- und Gastankschiffen angehoben werden.

- 2.5 Ausrüstung von Tankschiffen mit Notantrieb und Notrudieranlage

Deutsche und ausländische Statistiken belegen, daß ein Teil der Tankschiffsunfälle durch den Ausfall der Hauptantriebsanlage und/oder Rudieranlage verursacht wird. Deutschland wird deshalb in der IMO einen Vorschlag einbringen, Tankschiffe obligatorisch mit einem vom Hauptantrieb und der Hauptru-

deranlage unabhängigen Notantrieb und mit Notruderanlage auszurüsten.

2.6 Verbesserung der Sicherheit vorhandener Schiffe

Bisher wurden neue technische Vorschriften nicht auf vorhandene Schiffe angewandt (sogen. Großvaterklauseln). Dadurch hat sich der Unterschied der Sicherheitsstandards zwischen "neuen" und "vorhandenen" Schiffen ständig vergrößert. Die IMO will nunmehr diese Sicherheitslücke durch Angleichung der Vorschriften für vorhandene Schiffe verringern, indem die Vorschriften für vorhandene Schiffe unter diesem Gesichtspunkt überprüft und Interpretationsfreiräume geschlossen werden. Die Bundesregierung unterstützt diese Arbeiten.

2.7 Verbesserung der Zuverlässigkeit sicherheitsrelevanter Schiffskomponenten

In der IMO wird derzeit untersucht, wie die

- Sicherheit des Lenzpumpensystems und die
- Zuverlässigkeit der Steuerung von Verstellpropelleranlagen

verbessert werden kann.

Für Tankschiffe mit einer Tragfähigkeit von mehr als 20.000 tdw soll ferner eine Vorrichtung vorgeschrieben werden, die in Notfällen ein Schleppen/Bergen erleichtert. Die technischen Einzelheiten dieser Schleppeinrichtung, die sowohl am Bug als auch am Heck der Schiffe vorgesehen ist, werden derzeit in der IMO erarbeitet.

3. Aufträge des EG-Rates an die Kommission zur Vorlage von Vorschlägen über weitere Maßnahmen

3.1 Mindestanforderungen für Schiffe im Transit (Melde-richtlinie)

Der EG-Verkehrsministerrat hat am 8. Juni 1993 die Kommission beauftragt, zur Ergänzung der Melde-richtlinie (siehe Ziffer 1.2.3) dem Rat neue Vor-schläge für die Einführung eines umfassenderen Mel-desystems für die Gemeinschaft vorzulegen. Diese Vorschläge sollen Schiffe einbeziehen, die die Kü-ste eines Mitgliedstaates im Transit passieren, sowie elektronische Systeme des Datenaustausches zwischen Schiffen und landseitigen Einrichtungen vorsehen, um die Meldeverfahren zu vereinfachen.

3.2 Veröffentlichung der Ergebnisse der Hafenstaatkon-trolle

Die EG-Kommission schlägt vor, die Prüfergebnisse der Hafenstaatkontrollen zu veröffentlichen, um deren Wirksamkeit zu erhöhen. Eine Veröffentlichung von gravierenden Einzelfällen (schwarze Liste für "schwarze Schafe") wird von der Bundesregierung unterstützt.

3.3 Ermäßigung der Hafengebühren im Interesse des Meeresumweltschutzes

Die EG-Kommission beabsichtigt, auf der Grundlage der IMO-EntschlieÙung A.722 (Ermäßigung der Hafen-gebühren für umweltfreundliche Tanker) Vorschläge vorzulegen, die den Bau und den Einsatz von besser geschützten Öltankern (Doppelhüllen bzw. getrennte Ballastwassertanks) durch Ermäßigung der auf der

Grundlage der Schiffsvermessung festgesetzten Hafen- und sonstigen schiffahrtsrelevanten Gebühren fördern soll. Die Bundesrepublik hat eine entsprechende Regelung bereits bei den Lotsentgelten und den Entgelten in den bundeseigenen Häfen eingeführt. Für den Nord-Ostseekanal sind solche Maßnahmen ebenfalls geplant. Die norddeutschen Küstenländer werden einen solchen finanziellen Anreiz für umweltfreundliche Tanker ab 1. Oktober 1993 bei den Hafengebühren schaffen.

3.4 Risikoabschätzung

Der EG-Verkehrsministerrat beschloß zu prüfen, ob und gegebenenfalls wie die im Störfallrecht für gefährliche Industrieanlagen entwickelten Grundsätze der formalen Risikoabschätzung auf den Transport großer Mengen gefährlicher Güter auf See angewandt werden können. Ziel der Untersuchung soll es sein, mögliche Sicherheitsrisiken systematisch aufzudecken und konkrete Vorsorge- und Krisenmaßnahmen vorzubereiten. Die Bundesregierung begrüßte diesen Beschluß nachdrücklich. Sie wird die EG-Kommission bei ihren Untersuchungen aktiv unterstützen und dazu mit eigenen Untersuchungen beitragen.

3.5 Ökologisch sensible Gebiete

Der EG-Umweltministerrat hat am 28. Juni 1993 die besondere Bedeutung des Schutzes ökologisch sensibler Gebiete vor den Risiken des Seeverkehrs betont. Die Mitgliedstaaten sollen bis November 1993 anhand einheitlicher Kriterien ökologisch sensible Gebiete identifizieren. Die Kommission und die Mitgliedstaaten untersuchen anschließend, welche gebietspezifischen Sicherheitsanforderungen an den See-

verkehr in diesen Gebieten erforderlich sind. Ziel ist es, der IMO im ersten Halbjahr des Jahres 1995 entsprechende Maßnahmen zur Verabschiedung vorzuschlagen.

III Vorschläge für zusätzliche nationale Maßnahmen

1. Vorbereitung einer Ausschließlichen Wirtschaftszone

Das Kabinett hat am 17. Februar 1993 beschlossen, die Einrichtung einer Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) vorzubereiten (Ziffer B a). Die Durchsetzung internationaler Umweltschutzvorschriften im deutschen Küstenvorfeld kann hierdurch verbessert werden. Die Errichtung der AWZ soll erfolgen:

- nach Maßgabe des Seevölkerrechts und
- nach Konsultationen mit den betroffenen Nachbarstaaten im Regelfall dem Grenzverlauf des Festlandssockels entsprechend.

Mit Dänemark sind Konsultationen bereits vorbereitet und werden nach Möglichkeit noch in diesem Jahr durchgeführt. Die Fachressorts des Bundes und der Länder bereiten die für die innerstaatliche Umsetzung erforderlichen Maßnahmen vor.

2. Erweiterung des deutschen Küstenmeeres auf bis zu 12 sm.

Hierzu wird nach Abschluß der Beratungen der betroffenen Bundesressorts unter Einbeziehung der Küstenländer und nach Konsultationen mit den Nachbarstaaten - möglichst zeitgleich mit der Kabinettsvorlage hinsichtlich der Errichtung einer AWZ - eine entsprechende Kabinettsvorlage erarbeitet, die von folgender Bewertung ausgeht:

- a) Die Erweiterung des deutschen Küstenmeeres auf bis zu 12 sm entspricht grundsätzlich den Interessen von Bund und Ländern, insbesondere im Hinblick auf die durch Erweiterung der Gebietshoheit geschaffenen Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes. Außerdem werden dadurch einheitliche Verhältnisse vor der Küste der alten und neuen Bundesländer hergestellt und dadurch mehr Rechtssicherheit erreicht.
- b) Für bestimmte nahe gegenüberliegende Küsten zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Dänemark ist zur Vermeidung negativer völkerrechtlicher Folgewirkungen geplant, für die internationale Seeschifffahrt einen ausreichend schmalen Korridor mit dem Rechtsstatus einer Ausschließlichen Wirtschaftszone zwischen beiden Ländern offenzuhalten. Seine Einrichtung, Breite und genaue Lage sind mit Dänemark abzustimmen, um den Maßnahmen volle Wirksamkeit zu verleihen.

3. Bedingungen für das Anlaufen deutscher Häfen und innerer Gewässer

Mit der Ausdehnung der deutschen Hoheitsgewässer auf 12 sm soll die bestehende Regelung bei Helgoland (Boxenlösung) aufgehoben werden. Zur Zeit werden unter Beteiligung der IMO besondere Bedingungen für das Anlaufen deutscher Häfen und der inneren Gewässer aufgestellt. Dazu gehören z. B. die:

- Abgabe bestimmter Meldungen,
- Einhaltung bestimmter Schifffahrtswege,
- Annahme von Lotsen,

- Teilnahme an Verkehrssicherungsdiensten (Vessel Traffic Services - VTS-System) und an Hörwachen,
- Beachtung besonderer Vorfahrtserfordernisse.

Das fachlich zuständige Bundesministerium für Verkehr wird rechtzeitig vor der Entscheidung über die Auflösung der Box das Vorliegen der substantiellen Gleichwertigkeit des Sicherheitsstandards darlegen.

4. Intensivere Kontrollen in den deutschen Häfen

Die Intensivierung der Hafenstaatskontrollen ist ein wesentlicher Faktor zur Verbesserung der Sicherheit der internationalen Seeschifffahrt. Eine Vermehrung des Umfanges der Kontrollaufgaben mit dem Ziel, die Qualität der Kontrollen zu verbessern, kann allerdings nicht ohne entsprechende Personalverstärkung bei der Schiffssicherheitsbehörde bewältigt werden. Der personelle Mehrbedarf für intensivere Kontrollen in dem international vereinbarten Umfang umfaßt nach Angabe der See-Berufsgenossenschaft 8 bis 10 technische Aufsichtsbeamte (Besoldungsstufe A 12). Die dafür notwendigen Mittel für dieses Personal oder entsprechende Dienstleistungen müßten über den Haushalt des BMV ab 1995 zur Verfügung gestellt werden. Insoweit ist das Moratorium zu beachten.

5. Verkehrssicherungssystem "Deutsche Küste"

Der BMV hat im April 1993 das Forschungsvorhaben "Verkehrssicherungssysteme Deutsche Küste im Jahre 2000" in Auftrag gegeben. Die im Frühjahr 1994 vorliegende Studie soll generell das Verkehrssicherungssystem auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen im Bereich der deutschen Küste, bestehend aus

- Verkehrswegeführung,
- Schifffahrtspolizei,
- Verkehrssicherungsdienste (VTS) einschließlich
Seezeichenwesen,
- Seelotswesen

nach dem Stand der Technik auf seine Wirksamkeit untersuchen und die Grundlage für künftige Investitions- und Organisationsentscheidungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) bilden. Vorrangig gilt es, zusätzlich wirksame Präventivmaßnahmen gegen schwere Schiffsunfälle, insbesondere Tankerhavarien, herauszuarbeiten.

Vorschläge werden in folgenden Bereichen erwartet:

a) Seelotswesen

Die zu untersuchenden Verbesserungsvorschläge zum Lotswesen beziehen sich insbesondere auf die Aspekte qualifizierter Nachwuchs, Aus- und Fortbildung, Versetzdienste und allgemeine Betriebsorganisation. Die vorhandenen Einsatzmittel wie Schiffe, technische Hilfsmittel, schwimmende und landfeste Stationen, Hubschrauber und Kommunikationstechnik werden bewertet.

b) Verkehrssicherung und Radarberatung

Es sollen Konzepte entwickelt werden, um Schiffe zukünftig mehr als bisher von Land aus zu beraten. Dabei wird das Zusammenwirken aller Elemente des Verkehrssicherungssystems besonders untersucht werden.

c) Bergungsschlepper

Die Verfügbarkeit der an der deutschen Küste vorhandenen Bergungsschlepper ist u.a. durch eine Rahmenvereinbarung zwischen der WSV und

einem Pool von Bergung- und Schlepperfirmen sichergestellt. Die Forderung, Bergungskapazität an strategisch wichtigen Punkten vor der deutschen Küste vorzuhalten, wird im Rahmen des o. a. Forschungsvorhabens untersucht. Erste Ergebnisse zu diesem Teilaspekt werden im Oktober des Jahres 1993 erwartet.

d) Begleitschlepper

Es ist die Forderung erhoben worden, daß in bestimmten Seegebieten Öltanker ab einer bestimmten Größe mit Schleppern begleitet werden sollen. Die Zweckmäßigkeit dieser Maßnahme soll ebenfalls im o. a. Forschungsvorhaben untersucht werden. Ein Ergebnis wird im Oktober dieses Jahres erwartet.

6. Deutsche Küstenwache

An der Überwachung der Küstengewässer Deutschlands und der Hohen See beteiligen sich eine Reihe von Bundes- und Landesbehörden. Zur Senkung des damit verbundenen Koordinationsaufwandes haben die betroffenen Bundesministerien (BMV, BMI, BMF, BML unter Einbeziehung des BMU und des BMVg) für den Bereich der Vollzugsorgane des Bundes eine Arbeitsgruppe beauftragt, die Möglichkeit der Einrichtung einer gemeinsamen Einsatzkoordinierungsstelle unter dem Arbeitstitel "Deutsche Küstenwache" zu prüfen. Das Kabinett hat am 17. Februar 1993 (Ziffer B, d) zustimmend Kenntnis genommen.

Die Arbeitsgruppe befaßt sich z. Z. mit Detailfragen der beabsichtigten gemeinsamen Einsatzkoordinierung des Bundes zur Überwachung der deutschen Küstengewässer sowie mit Vorschlägen hinsichtlich

der Untersuchung weitergehender Maßnahmen im Hinblick auf eine "Deutsche Küstenwache". Als äußeres sichtbares Zeichen einer gemeinsamen Aufgabenerfüllung ist zunächst eine einheitliche Kennzeichnung der bei Überwachung und Vollzug eingesetzten Kräfte und Mittel des Bundes mit dem Symbol "Küstenwache" beabsichtigt. Die Arbeitsgruppe wird ihren Bericht vor Ende 1993 vorlegen.

7. Bekämpfung von Meeresverschmutzungen

a) Neue Bund/Länder-Verwaltungsvereinbarung

Das im Jahre 1975 mit den Küstenländern abgeschlossene Verwaltungsabkommen über eine gemeinsame Bekämpfung von Ölverschmutzungen soll auf andere Schadstoffe als Öl erweitert werden (Kabinettsbeschluß vom 17. Februar 1993, Ziffer B, g). Damit sollen auch Vorsorgemaßnahmen für die vom Seetransport von Chemikalien ausgehenden Gefahren getroffen werden. Die neue Verwaltungsvereinbarung liegt im Entwurf vor. Aus dem erweiterten Aufgabenbereich ergeben sich bis zum Jahr 1998 Beschaffungen mit einem Investitionsvolumen von etwa 180 Mio DM. Wegen unterschiedlicher Auffassungen über Prioritäten und Finanzierbarkeit hat der Bund im Interesse eines baldmöglichen Abschlusses der Verwaltungsvereinbarung vorgeschlagen, über die in den Zuständigkeitsbereichen des Bundes und der Küstenländer liegenden investiven Maßnahmen mit jeweils alleiniger Finanzierung selbstständig zu entscheiden. Nach der Vereinbarung von 1975 werden Maßnahmen je zur Hälfte vom Bund und den Küstenländern finanziert.

b) Neues Systemkonzept als Grundlage für Beschaffung und Einsatzstrategien

Durch die Einbeziehung der Küste Mecklenburg-Vorpommerns, die Erweiterung auf die Chemikalienunfallbekämpfung u. a. wird ein neues Systemkonzept für Nord- und Ostsee einschließlich der Aufstellung der dafür erforderlichen Gefährdungsanalyse unter Berücksichtigung der veränderten Verkehrsstruktur erforderlich. Der Abschluß dieser Arbeiten ist für den Herbst 1993 vorgesehen. Zur Finanzierung der sich aus dem neuen Systemkonzept ergebenden investiven Maßnahmen zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen wurden in den Bundeshaushalt 1994 einschließlich der mittelfristigen Finanzplanung bis 1997 rd. 99 Mio DM eingestellt.

c) Neubau eines Öl- und Chemikalienunfallbekämpfungsschiffes

Bisher sind die vorhandenen Fahrzeuge nach Bau, Einrichtung und Ausrüstung nur für die Bekämpfung von Ölunfällen einsetzbar. Da ein Umbau dieser Fahrzeuge nur begrenzt möglich ist, ist für den Einsatz bei Unfällen mit Chemikalien im See- und Küstenbereich ein Neubau erforderlich. Dieser wird auch zur Schließung der durch die Einbeziehung Mecklenburg-Vorpommerns und den hierdurch erweiterten Einsatzbereich entstandenen Kapazitätslücke notwendig. Ein Rohkonzept für den Neubau, der auch über Einrichtungen zum Schleppen bzw. Bergen havariierter Tanker verfügen soll, liegt vor. Die Auftragsvergabe ist nach der Finanzplanung für das Jahr 1996 vorgesehen.

d) Intensivierung der Luftüberwachung

Für Aufgaben zur Erkennung und Bekämpfung von Meeresverschmutzungen stehen zwei mit speziellen Sensoren ausgerüstete Flugzeuge zur Verfügung. Davon muß eines im Jahre 1996 durch ein neues Flugzeug mit entsprechender Ausrüstung ersetzt werden. Dieses wird zur Erhaltung des jetzigen Einsatzstandes sowie zur Umsetzung der im Rahmen der 3. Internationalen Nordseeschutzkonferenz geforderten Intensivierung der Luftüberwachung erforderlich. Die Kosten werden auf 45 - 50 Mio DM geschätzt. Es ist beabsichtigt, die Finanzierung des neuen Flugzeuges als zusätzliche Maßnahme für den Haushalt 1995 anzumelden.

8. Ratifikation des Internationalen Übereinkommens von 1990 über die Vorbereitung auf Ölverschmutzungen und deren Bekämpfung (OPRC-Übereinkommen)

Das Übereinkommen soll die weltweite Einsatzbereitschaft und gegenseitige Hilfeleistung bei Schiffsunfällen mit Ölverschmutzungen sicherstellen. Die Bundesrepublik, die entsprechende Verpflichtungen für Nord- und Ostsee bereits durch die Abkommen von Bonn (1969/1983) und Helsinki (1974) übernommen hat, wird das OPRC-Übereinkommen noch im Jahre 1993 ratifizieren. Dieses Übereinkommen bietet zugleich die Möglichkeit, deutsche Umwelttechnik auf dem Gebiet der Schadstoffbekämpfung weltweit zu verbreiten und spezielle Projekte in den Entwicklungsländern im Bereich der Technischen Zusammenarbeit zu fördern.

9. Ratifizierung des Bergungsübereinkommens von 1989

Das aus dem Jahre 1910 stammende Bergungsrecht wird durch das Bergungsübereinkommen von 1989 an die neuere Entwicklung angepaßt. Danach werden abweichend von dem Prinzip, daß Bergelohn nur bei erfolgreicher Bergung zu zahlen ist, Bergungsmaßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt auch dann honoriert werden, wenn die Bergung erfolglos war. Deutschland hat das Übereinkommen gezeichnet; es ist bisher völkerrechtlich nicht in Kraft getreten. Die Bundesregierung wird die erforderlichen Schritte zur Ratifikation einleiten.

10. Ratifikation der Protokolle von 1992 zu den Haftungsübereinkommen

Im Jahre 1992 wurden das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1969 und das Internationale Übereinkommen über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden von 1971 durch Protokolle ergänzt, die erhöhte Haftungssummen für Ölschäden durch Tanker vorsehen. Die Protokolle wurden von Deutschland am 23. April 1993 gezeichnet und damit frühzeitig das deutsche Interesse an dieser Verbesserung des internationalen Haftungssystems dokumentiert.

Das Bundesministerium der Justiz hat das Vertragsgesetz zu den Protokollen und den Entwurf eines Änderungsgesetzes zum Ölschadengesetz von 1988 dem Kabinett zugeleitet.

IV Zusammenfassung

Die Arbeitsgruppe schlägt deshalb vor

1. die Arbeiten der IMO insbesondere auf folgenden Gebieten zu unterstützen:
 - Ermächtigung der IMO, küstenferne Schiffswege verbindlich festzulegen
 - Einführung eines verbindlichen Sicherheitsmanagement-Kodex für den sicheren Schiffsbetrieb
 - Einführung einer einheitlichen Arbeitssprache an Bord
 - Überarbeitung des STCW-Übereinkommens;
2. das Aktionsprogramm der EG-Kommission insbesondere auf folgenden Gebieten zu unterstützen:
 - Einführung der Meldepflicht für Gefahrgutschiffe im Transit
 - Erarbeitung von gemeinsamen Vorschriften und Normen für die Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften
 - Erarbeitung von Kriterien für die Kontrolle und das Festhalten von Schiffen
 - Ermittlung von ökologisch sensiblen Meeresgebieten;
3. folgende zusätzlichen nationalen Maßnahmen vorzubereiten bzw. zu ergreifen:
 - Errichtung einer Ausschließlichen Wirtschaftszone
 - Erweiterung des deutschen Küstenmeeres auf bis zu 12 sm
 - Aufstellung von Bedingungen für das Anlaufen deutscher Häfen und innerer Gewässer
 - Intensivere Kontrollen von Schiffen in den deutschen Häfen
 - Anpassung des Verkehrssicherungssystems im Bereich der deutschen Küste an den Stand der Technik unter Einbezie-

hung der Wegeführung, des Seelotswesens und der Verkehrssicherungsdienste

- Einsatzkoordinierung der Überwachungsdienste des Bundes auf See im Rahmen einer "Deutschen Küstenwache"

- Ausbau der Vorsorgemaßnahmen zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen, insbesondere:

Abschluß einer neuen Bund/Länder-Verwaltungsvereinbarung zur Durchführung von Vorsorgemaßnahmen für Unfälle durch den Chemikalientransport, Erarbeitung eines neuen System-Konzeptes als Grundlage für Beschaffungen und Einsatzstrategien zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen, Neubau eines Öl- und Chemikalienunfallbekämpfungsschiffes und Intensivierung der Luftüberwachung zur Erkennung und Bekämpfung von Meeresverschmutzungen

- Ratifikation folgender Übereinkommen

- * Internationales Übereinkommen von 1990 über die Vorbereitung auf Ölverschmutzungen und deren Bekämpfung (OPRC-Übereinkommen)
- * Protokolle von 1992 zu den Ölhaftungs-Übereinkommen von 1969 und 1971
- * Internationales Bergungsübereinkommen von 1989