

14.03.94

U - In - VP

Antrag

des Landes Niedersachsen

**Entschließung des Bundesrates zum Schutz der Meeresumwelt vor
gefährlichen Chemikalien**

DER NIEDERSÄCHSISCHE
MINISTERPRÄSIDENT

Hannover, den 10. März 1994

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister Klaus Wedemeier

Sehr geehrter Herr Prsident,

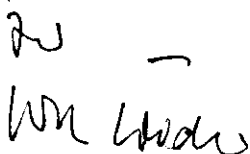
die Niedersächsische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat den in
der Anlage beigefügten Antrag für eine

Entschließung des Bundesrates zum Schutz der
Meeresumwelt vor gefährlichen Chemikalien

zuzuleiten.

Ich bitte Sie, den Antrag gemäß § 36 Absatz 1 der Geschäftsordnung des
Bundesrates den zuständigen Ausschüssen zuzuleiten.

Mit freundlichen Gren



Entschießung des Bundesrates zum Schutz der Meeresumwelt vor gefährlichen Chemikalien

Die von dem französischen Frachter Sherbro am 8. Dezember 1993 bei schwerem Seegang ins Meer gelangten 400 000 Plastiktüten mit Pflanzenschutzmitteln bedeuten eine Gefahr für Mensch und Natur an der Küste. Wenn Pflanzenschutzmittel ins Wattenmeer gelangen, kann das empfindliche Ökosystem nachhaltig geschädigt werden. Dieser Unfall zeigt, daß mit diesen gefährlichen Chemikalien viel zu leichtfertig umgegangen wird.

Der Bundesrat fordert deshalb die Bundesregierung auf, bei der EU eine klare Vorsorgepolitik zur Verminderung der Gefährdungen durch Pflanzenschutzmittel auf dem Transportwege voranzutreiben. Insbesondere für den Export von in Deutschland nicht zugelassenen Pestiziden, die in ihrer Auswirkung auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit besonders schädlich sein können, müssen zukünftig strengere Maßstäbe gelten.

Der Bundesrat stellt weiterhin fest, daß Sicherheit, Schadenshaftung und Schadensbekämpfung bei Unfällen von Chemikalientransporten nicht ausreichen, um die Meeresumwelt und die Küstenbewohner/innen vor den möglicherweise katastrophalen Folgen ausreichend zu schützen. Die Unfälle mit dem Containerschiff "Sherbro" und dem Frachter "Oostsee" im Jahre 1989 haben gravierende Sicherheitsmängel aufgedeckt.

I.

Den Verkehr mit Pflanzenschutzmitteln regelt das Pflanzenschutzgesetz (PflSchG), (insbesondere Kennzeichnungspflichten (§20) und bestimmte Ausfuhrvorschriften (§23)) sowie für bestimmte Stoffe das Chemikaliengesetz (ChemG). Die Ausfuhr von in Deutschland oder auch in der Europäischen Union (EU) verbotenen bzw. nicht zugelassenen Pflanzenschutzmittelwirkstoffen in Drittländer außerhalb der EU ist danach weder verboten noch beschränkt.

Mitteilungspflichten zur Bewertung von Stoffen

Im nationalen Chemikaliengesetz (ChemG) ist seit 1990 eine Mitteilungspflicht für neue Stoffe i.S. des ChemG verankert, die nicht oder nur außerhalb der europäischen Gemeinschaft in den Verkehr gebracht werden. Die Mitteilungspflicht ist an die Menge von 1t und Jahr geknüpft und auf solche Stoffe begrenzt, die vom Hersteller erstmals nach dem 1. Januar 1990 hergestellt wurden. Sie erfaßt keine Stoffe, deren Herstellung zum Zwecke der Forschung und Entwicklung erfolgt. Auch Altstoffe werden damit nicht erfaßt.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, sich insbesondere in ihrer anstehenden Ratspräsidentschaft dafür einzusetzen, das in der EG-Verordnung Nr. 793/93 vom 23.03.1993 vorgesehene Bewertungsverfahren nachhaltig zu beschleunigen.

Weiterhin wird die Bundesregierung nachdrücklich aufgefordert, von der in den §§ 16c, d Chemikaliengesetz (ChemG) enthaltenen Ermächtigungsgrundlagen zum Erlaß von Rechtsverordnungen Gebrauch zu machen, die es ermöglichen, von den Herstellern und Einführern alter Stoffe und Zubereitungen bestimmte Stoffinformationen zum Zweck der Ermittlung und Bewertung etwaiger gefährlicher Eigenschaften dieser Stoffe zu erhalten. Der Bundesrat hält es für erforderlich, daß die Bundesregierung eine Prioritätenliste erstellt, nach der besonders gefährliche Altstoffe geprüft und nach Gefährdung für Mensch und Umwelt bewertet werden.

Darüber hinaus fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, für den Export bestimmter alter Stoffe ebenfalls eine entsprechende Ermächtigungsgrundlage zu schaffen und sich bei den Verhandlungen in Brüssel für eine gemeinschaftliche Regelung einzusetzen.

Ausfuhrbeschränkungen bei gefährlichen Stoffen

Für in Deutschland bzw. in der EU wegen ihrer schädlichen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt verbotene oder nicht zugelassene Pflanzenschutzmittelwirkstoffe und

- in anderen Ländern verbotene bzw. streng beschränkte Mittel der "Red Flag-Liste" des United Nations Environmental Program (UNEP) sowie
- für Pflanzenschutzmittelwirkstoffe, die von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) als extrem bzw. hoch gefährlich eingestuft werden

sind die geltenden Ausfuhrvorschriften zu unverbindlich.

Der Bundesrat fordert deshalb, daß die freiwilligen, international anerkannten FAO-Verhaltensnormen (Code of Conduct) für den Umgang mit Pflanzenschutzmitteln verbindlich festgeschrieben werden. Das Pflanzenschutzgesetz (PflSchG) bietet mit § 23 Abs. 3 hierfür die Ermächtigungsgrundlage.

II.

Die Sicherheitsdefizite, die in letzter Zeit schon beim Transport von Öl über See bekannt geworden sind, bestehen auch bei Chemikalientransporten. Auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene sind deshalb umgehend rechtliche und technische Maßnahmen zu ergreifen, um die Gefährdungen des Meeres und der Küstenregionen durch Chemikalienunfälle wirksam zu verringern. Die hohen Risiken im Seeverkehr erfordern mindestens eine Anwendung der Anforderungen, die in vergleichbaren Fällen an die Landverkehrs-

träger gestellt werden, um die Umwelt vor Unfällen zu schützen. Der für die Landverkehrsträger (Straße und Schiene) gültige "Stand von Wissenschaft und Technik" ist auf den Seetransport zu übertragen.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, alle Handlungsmöglichkeiten auf nationaler Ebene auszuschöpfen, um einen höchstmöglichen umweltpolitischen Standard zu erreichen. Hierzu ist das vorhandene Sicherheitskonzept auf seine Leistungsfähigkeit hin zu überprüfen und - unter Einbeziehung von Störfallanalysen und Umweltverträglichkeitsprüfungen - an die heutigen Sicherheitsanforderungen nach dem "Stand von Wissenschaft und Technik" anzupassen.

Der Bundesrat hält es für erforderlich, kurzfristig international auf den Ebenen der Europäischen Union und der International Maritime Organisation (IMO) entsprechende Maßnahmen durchzusetzen und begrüßt die EU-Initiative zur Sicherheit und Umweltschutz im Seeverkehr sowie die Aktivitäten der 4. Internationalen Nordseeschutzkonferenz zu diesem Thema.

Nationale Maßnahmen

Die Bundesregierung wird aufgefordert, umgehend folgende nationale Maßnahmen zu ergreifen:

- Überarbeitung der Staubestimmungen an Bord von Schiffen und Anpassung an den "Stand von Wissenschaft und Technik" von Landverkehrsträgern (z.B. Unterbringung giftiger und wassergefährdender Stoffe unter Deck).
- Einführung einer Sofortmeldepflicht bei Störfällen auf Schiffen und sofortiger Aufbau eines modernen computergestützten Unfallmanagement-Systems auf der Grundlage einer schnellstens abzuschließenden Bund-Länder-Vereinbarung zur Bekämpfung von Chemikalienunfällen.
- Ausrüstung der Container mit Sendern zur schnellen Ortung und Bergung unter Verwendung von schwimmfähigen Containern für gefährliche Ladungen; Einführung einer Bergungspflicht für diese Fälle.
- Erweiterung der Bekämpfungseinrichtungen und -geräte sowie Bau eines Bekämpfungsschiffes für Chemikalienunfälle.

Maßnahmen der Europäischen Union

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

Die Bundesregierung wird aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, daß bei der Europäischen Union die Erfordernisse des Meeresumweltschutzes entsprechend der Ministererklärung der 3. Internationalen Nordseeschutzkonferenz und des interministeriellen Treffens zum Schutz der Nordsee 1993 in Kopenhagen vorangetrieben werden.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung außerdem auf, sich dafür einzusetzen, daß Meeresumweltschutz ein Schwerpunkt der Umweltpolitik der Europäischen Union wird und folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Die Seehäfen in der Europäischen Union sind nur noch für solche Schiffe zu öffnen, die über einen erhöhten schiffbaulichen Sicherheitsstandard gem. dem "Stand von Wissenschaft und Technik" von Landverkehrsträgern verfügen.
- Es ist eine verbindliche Meldepflicht für Gefahrgutschiffe einzuführen, so daß die Küstenstaaten jederzeit über Art und Umfang der Ladung unterrichtet sind.
- Auf europäischer Ebene sind Regelungen für eine enge Zusammenarbeit bei der Kontrolle der Chemikalien- und Gefahrguttransporte zu erarbeiten, um Verkehrs- und Umweltverstöße auf See wirksam zu verfolgen und zu ahnden.
- Zum Schutz der ökologisch empfindlichen Küstenregionen Europas sind die Hoheitsgewässer auf 12 Seemeilen und eine ausschließliche Wirtschaftszone auszuweisen.
- Für Gefahrguttransporte sind neue Schifffahrtsrouten weitab der Küste festzulegen.
- In der Europäischen Union ist darauf hinzuwirken, daß die EU-Mitgliedstaaten schnellstens das neue UN-Seerechtsübereinkommen unterzeichnen.

International Maritim Organisation (IMO)

Der Bundesrat stellt fest, daß die vorliegenden internationalen Vereinbarungen der internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) über die Haftung bei Schiffsunfällen auf hoher See nicht ausreichen, um dem umweltpolitischen Vorsorge- und Verursacherprinzip Geltung zu verschaffen. Er fordert die Bundesregierung auf, sich dafür einzusetzen, daß die IMO erneut die Haftungsregelungen berät mit dem Ziel einer unbegrenzten Gefährdungshaftung für Schifffahrtsschäden, insbesondere auch für Schäden an der Umwelt.

III.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, bis Ende 1994 einen Sachstandsbericht vorzulegen.

29.04.94**Beschluß
des Bundesrates**

**Entschließung des Bundesrates zum Schutz der Meeresumwelt vor
gefährlichen Chemikalien**

Der Bundesrat hat in seiner 668. Sitzung am 29. April 1994 die nachstehende Entschließung angenommen:

Die von dem französischen Frachter Sherbro am 8. Dezember 1993 bei schwerem Seegang ins Meer gelangten 400 000 Plastiktüten mit Pflanzenschutzmitteln bedeuten eine Gefahr für Mensch und Natur an der Küste. Wenn Pflanzenschutzmittel ins Wattenmeer gelangen, kann das empfindliche Ökosystem nachhaltig geschädigt werden. Dieser Unfall zeigt, daß mit diesen gefährlichen Chemikalien viel zu leichtfertig umgegangen wird.

Der Bundesrat fordert deshalb die Bundesregierung auf, bei der EU eine klare Vorsorgepolitik zur Verminderung der Gefährdungen durch Pflanzenschutzmittel auf dem Transportwege voranzutreiben. Insbesondere für den Export von in Deutschland nicht zugelassenen Pestiziden, die in ihrer Auswirkung auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit besonders schädlich sein können, müssen zukünftig strengere Maßstäbe gelten.

Der Bundesrat stellt weiterhin fest, daß Sicherheit, Schadenshaftung und Schadensbekämpfung bei Unfällen von Chemikalientransporten nicht ausreichen, um die Meeresumwelt und die Küstenbewohner/innen vor den möglicherweise katastrophalen Folgen ausreichend zu schtzen. Die Unfälle mit dem Containerschiff "Sherbro" und dem Frachter "Oostsee" im Jahre 1989 haben gravierende Sicherheitsmängel aufgedeckt.

I.

Das Inverkehrbringen von Chemikalien sowie damit verbundene Mitteilungs- und Kennzeichnungspflichten regelt das Chemikaliengesetz (ChemG). Die Vorschriften des ChemG gelten allerdings nicht für Stoffe und Zubereitungen, die einem Zulassungsverfahren nach dem Pflanzenschutzgesetz unterliegen. Den Verkehr mit Pflanzenschutzmitteln regelt das Pflanzenschutzgesetz (PflSchG), insbesondere Kennzeichnungspflichten (§ 20) und bestimmte Ausfuhrvorschriften (§ 23). Die Ausfuhr von in Deutschland oder auch in der Europäischen Union (EU) verbotenen bzw. nicht zugelassenen Pflanzenschutzmittelwirkstoffen in Drittländer außerhalb der EU ist danach weder verboten noch beschränkt.

Mitteilungspflichten zur Bewertung von Stoffen

Im nationalen Chemikaliengesetz (ChemG) ist seit 1990 eine Mitteilungspflicht für neue Stoffe i.S. des ChemG verankert, die nicht oder nur außerhalb der europäischen Gemeinschaft in den Verkehr gebracht werden. Die Mitteilungspflicht ist an die Menge von 1t und Jahr geknüpft und auf solche Stoffe begrenzt, die vom Hersteller erstmals nach dem 1. Januar 1990 hergestellt wurden. Sie erfaßt keine Stoffe, deren Herstellung zum Zwecke der Forschung und Entwicklung erfolgt. Auch Altstoffe werden damit nicht erfaßt.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, sich insbesondere in ihrer anstehenden Ratspräsidentschaft dafür einzusetzen, das in der EG-Verordnung Nr. 793/93 vom 23.03.1993 vorgesehene Bewertungsverfahren nachhaltig zu beschleunigen.

Weiterhin wird die Bundesregierung nachdrücklich aufgefordert, von den in den §§ 16c und 16d Chemikaliengesetz (ChemG) enthaltenen Ermächtigungsgrundlagen zum Erlaß von Rechtsverordnungen Gebrauch zu machen, die es ermöglichen, von den Herstellern und Einführern alter Stoffe und Zubereitungen bestimmte Stoffinformationen zum Zweck der Ermittlung und Bewertung etwaiger gefährlicher Eigenschaften dieser Stoffe zu erhalten. Der Bundesrat hält es für erforderlich, daß die Bundesregierung das Verfahren, nach dem besonders gefährliche Altstoffe geprüft und nach Gefährdung für Mensch und Umwelt bewertet werden, beschleunigt. Die Prüfung und Bewertung muß insbesondere solche Altstoffe umfassen, die als Pflanzenschutzmittel zugelassen waren.

Darüber hinaus fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, für den Export bestimmter alter Stoffe, die zum Zwecke des Pflanzenschutzes eingesetzt werden, ebenfalls eine entsprechende Ermächtigungsgrundlage zu schaffen und sich bei den Verhandlungen in Brüssel für eine gemeinschaftliche Regelung einzusetzen.

Ausfuhrbeschränkungen bei gefährlichen Stoffen

Für in Deutschland bzw. in der EU wegen ihrer schädlichen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt verbotene oder wegen dieser Auswirkungen nicht zugelassene Pflanzenschutzmittelwirkstoffe und

- in anderen Ländern verbotene bzw. streng beschränkte Mittel der "Red Flag-Liste" des United Nations Environmental Program (UNEP) sowie
- für Pflanzenschutzmittelwirkstoffe, die von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) als extrem bzw. hoch gefährlich eingestuft werden

ist ein Exportverbot anzustreben.

Der Bundesrat fordert deshalb, daß die freiwilligen, international anerkannten FAO-Verhaltensnormen (Code of Conduct) für den Umgang mit Pflanzenschutzmitteln verbindlich festgeschrieben werden. Das Pflanzenschutzgesetz (PflSchG) bietet mit § 23 Abs. 3 hierfür die Ermächtigungsgrundlage.

II.

Die Sicherheitsdefizite, die in letzter Zeit schon beim Transport von Öl über See bekannt geworden sind, bestehen auch bei Chemikalientransporten. Auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene sind deshalb umgehend rechtliche und technische Maßnahmen zu ergreifen, um die Gefährdungen des Meeres und der Küstenregionen durch Chemikalienunfälle wirksam zu verringern. Die hohen Risiken im Seeverkehr erfordern mindestens eine Anwendung der Anforderungen, die in vergleichbaren Fällen an die Landverkehrsträger gestellt werden, um die Umwelt vor Unfällen zu schützen. Der für die Landverkehrsträger (Straße und Schiene) gültige "Stand von Wissenschaft und Technik" ist auf den Seetransport zu übertragen.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, alle Handlungsmöglichkeiten auf nationaler Ebene auszuschöpfen, um einen höchstmöglichen umweltpolitischen Standard zu erreichen. Hierzu ist das vorhandene Sicherheitskonzept auf seine Leistungsfähigkeit hin zu überprüfen und - unter Einbeziehung von Störfallanalysen und Umweltverträglichkeitsprüfungen - an die heutigen Sicherheitsanforderungen nach dem "Stand von Wissenschaft und Technik" anzupassen.

Hierzu gehören auch Angaben über Gefährdungen, die sich während des Transportes ergeben können (z. B. die Reaktion der Chemikalien mit Meereswasser beim Seetransport). Generell ist die Sicherheitstechnik aus der Luftfahrt auf den Seeverkehr zu übertragen (einschließlich der weltweiten staatlichen Untersuchung und Auswertung von Störfällen und Unfällen, vergleichbar der von Flugzeugabstürzen). Dazu ist als erster Schritt ein interministerieller Ausschuß zu bilden, der vergleichbar dem Ausschuß zur Verbesserung der Tankersicherheit die Defizite auf diesem Gebiet erarbeitet.

Der Bundesrat hält es für erforderlich, kurzfristig international auf den Ebenen der Europäischen Union und der International Maritime Organisation (IMO) entsprechende Maßnahmen durchzusetzen und begrüßt die EU-Initiative zur Sicherheit und Umweltschutz im Seeverkehr sowie die Aktivitäten der 4. Internationalen Nordseeschutzkonferenz zu diesem Thema.

Nationale Maßnahmen

Die Bundesregierung wird aufgefordert, umgehend folgende nationale Maßnahmen zu ergreifen:

- Überarbeitung der Staubbestimmungen an Bord von Schiffen und Anpassung an den "Stand von Wissenschaft und Technik" von Landverkehrsträgern (z.B. Unterbringung giftiger und wassergefährdender Stoffe unter Deck).
- Einführung einer Sofortmeldepflicht bei Störfällen auf Schiffen und sofortiger Aufbau eines modernen computergestützten Unfallmanagement-Systems auf der Grundlage einer schnellstens abzuschließenden Bund-Länder-Vereinbarung zur Bekämpfung von Chemikalienunfällen.
- Ausrüstung der Container mit Sendern zur schnellen Ortung und Bergung unter Verwendung von schwimmfähigen Containern für gefährliche Ladungen; Einführung einer Bergungspflicht für diese Fälle.
- Erweiterung der Bekämpfungseinrichtungen und -geräte sowie Bau eines Bekämpfungsschiffes für Chemikalienunfälle.

Maßnahmen der Europäischen Union

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

Die Bundesregierung wird aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, daß bei der Europäischen Union die Erfordernisse des Meeresumweltschutzes entsprechend der Ministererklärung der 3. Internationalen Nordseeschutzkonferenz und des interministeriellen Treffens zum Schutz der Nordsee 1993 in Kopenhagen vorangetrieben werden.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung außerdem auf, sich dafür einzusetzen, daß Meeresumweltschutz ein Schwerpunkt der Umweltpolitik der Europäischen Union wird und folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Die Seehäfen in der Europäischen Union sind nur noch für solche Schiffe zu öffnen, die über einen erhöhten schiffbaulichen Sicherheitsstandard nach dem "Stand von Wissenschaft und Technik" von Landverkehrsträgern verfügen und die erhöhten Sicherheitsanforderungen bezüglich der Staubbestimmungen erfüllen.

- Es ist eine verbindliche Meldepflicht für Gefahrgutschiffe einzuführen, so daß die Küstenstaaten jederzeit über Art und Umfang der Ladung unterrichtet sind.
- Auf europäischer Ebene sind Regelungen für eine enge Zusammenarbeit bei der Kontrolle der Chemikalien- und Gefahrguttransporte zu erarbeiten, um Verkehrs- und Umweltverstöße auf See wirksam zu verfolgen und zu ahnden.
- Zum Schutz der ökologisch empfindlichen Küstenregionen Europas sind die Hoheitsgewässer auf 12 Seemeilen und eine ausschließliche Wirtschaftszone auszuweisen und darüber hinaus störungsfreie Zonen einzurichten, in denen Nutzungen untersagt sind.
- Für Gefahrguttransporte sind neue Schifffahrtsrouten weitab der Küste festzulegen.
- In der Europäischen Union ist darauf hinzuwirken, daß die EU-Mitgliedstaaten schnellstens das neue UN-Seerechtsübereinkommen unterzeichnen.
- Ausdehnung der Lotsenannahmepflicht für Gefahrguttransporte in Nord- und Ostsee sowie Einführung einer Verpflichtung des Schiffsführers/Reeders, im Havariefall von Schiffen mit gefährlichen oder umweltgefährdenden Ladungen die zur Verfügung stehenden Schlepp- und Bergungskapazitäten in Anspruch nehmen.

International Maritime Organisation (IMO)

Der Bundesrat stellt fest, daß die vorliegenden internationalen Vereinbarungen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) über die Haftung bei Schiffsunfällen auf hoher See nicht ausreichen, um dem umweltpolitischen Vorsorge- und Verursacherprinzip Geltung zu verschaffen; dazu ist die Federführung der deutschen Delegation im Umweltausschuß (MEPC) der IMO dem Umweltressort zu übertragen. Er fordert die Bundesregierung auf, sich dafür einzusetzen, daß die IMO erneut die Haftungsregelung berät mit dem Ziel einer unbegrenzten Gefährdungshaftung für Schifffahrtsschäden, insbesondere auch für Schäden an der Umwelt, unter Einbeziehung einer Flaggenhaftung. Darüber hinaus ist ein erneuter Vorstoß bei der IMO notwendig, die Nordsee zum Sondergebiet für Öl und gefährliche Stoffe auszuweisen, d.h. die Einleitung dieser Stoffe zu verbieten.

III.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, bis Ende 1994 einen Sachstandsbericht vorzulegen.