

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung über Schiffssicherheit und Gefahrguttransporte auf See

Bundesministerium für Verkehr
Parlamentarischer Staatssekretär
See 18/48.20.01-5

Bonn, den 1. Juli 1994

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister
Klaus Wedemeier

Sehr geehrter Herr Präsident!

Das Bundesverkehrsministerium hat den als Anlage beigefügten "Bericht über Schiffssicherheit und Gefahrguttransporte auf See" dem Kabinett vorgelegt. Das Bundeskabinett hat von dem Bericht am 15. Juni 1994 zustimmend Kenntnis genommen und beschlossen, die Schiffssicherheit zu einem Schwerpunkt der deutschen EU-Präsidentschaft zu machen.

Im Bericht werden wesentliche Forderungen der vom Bundesrat am 29. April 1994 verabschiedeten "Entschlie^{*}ßung zum Schutz der Meeresumwelt vor gefährlichen Chemikalien" berücksichtigt.

*) Drucksache 212/94 (Beschluß)

In Fortschreibung des Ihnen vorliegenden Tankersicherheitsberichts vom 17. September 1993 (Drucksache 874/93) und des beigefügten Berichts werde ich Ihnen - nach Beendigung der deutschen EU-Präsidentschaft - einen übergreifenden Sachstandsbericht übermitteln.

Mit freundlichen Grüßen

Jhr

Manfred Carstens

Manfred Carstens

**Bericht der Bundesregierung über Schiffssicherheit und
Gefahrguttransporte auf See**

1. Eine interministerielle Arbeitsgruppe hat dem Bundeskabinett am 8. Februar und am 29. September 1993 über Maßnahmen zur Verbesserung der Tankersicherheit berichtet. Diese Maßnahmen betrafen insbesondere die Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Tanker, die Qualität der Besatzungen und Tankschiffsreedereien, die Einrichtung von küstenfernen Tankerrouten und die Verbesserung der Hafenstaatkontrolle. Sie ergänzen ein Verkehrssicherungssystem, das mit Verkehrswegeführung, Verhaltensvorschriften und Kontrollverfahren bereits einen hohen Sicherheitsstandard in Deutschland gewährleistet.

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat im November 1993 und im Mai 1994 eine Reihe von Vorschriften verabschiedet, insbesondere

- Einführung eines Sicherheitsmanagement-Codex für den Schiffsbetrieb
- Verbesserung der regelmäßigen Sicherheitsüberprüfungen von Tankern
- weltweite Einführung einer IMO Schiffs-Identifizierungsnummer
- Erweiterung der Hafenstaatkontrolle zur Überprüfung der Sicherheitsanforderungen im Schiffsbetrieb
- Ausrüstung von Tankern mit Schleppeinrichtungen

- Verfahren zur Annahme von Schiffsmeldesystemen
- küstenferner Schiffsweg für Chemikalientanker ab 5.000 BRZ statt bisher 10.000 BRZ in der Deutschen Bucht.

In Vorbereitung befindet sich bei der IMO die Revision des Internationalen Übereinkommens über die Ausbildung, die Befähigungszeugnisse und den Wachdienst von Seeleuten sowie die Entwicklung einer internationalen einheitlichen Arbeitssprache im Seeverkehr.

Weitere Maßnahmen des Tankersicherheitsberichts sind bereits national umgesetzt worden: Koordinierung der Bundesvollzugsdienste auf See im Rahmen einer Küstenwache ab 1. Juli 1994, Vorlage eines Forschungsgutachtens zum Verkehrssicherungssystem Deutsche Küste 2000 und Inbetriebnahme eines Flugzeuges mit neuester Sensortechnik zur Überwachung der Meeresverschmutzung, den Ausbau der Bekämpfungsflotte für den Einsatz bei Chemikalienunfällen und eine Abschleppübung mit einem Großtanker in der Deutschen Bucht.

2. Nationale Maßnahmen zur Schiffssicherheit und zum maritimen Umweltschutz sind angesichts der Internationalität des Seeverkehrs und der grenzüberschreitenden Auswirkungen von Meeresverschmutzungen nur bedingt wirksam. Der Europäischen Union (EU) mit ihren gemeinsamen Meeres-, Schifffahrts- und Hafeninteressen fällt deshalb eine besondere Aufgabe beim Schutz der Meere zu. Diese liegt insbesondere in einer harmonisierten Umsetzung der internationalen Schiffssicherheits- und Umweltschutzvorschriften durch die Mitgliedstaaten sowie in einheitlichen und abgestimmten Kontrollen dieser Vorschriften; dieses trägt dazu bei, daß Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden.

3. In diesem Sinne haben die EU-Verkehrs- und Umweltminister-
räte vom 25. Januar 1993 und vom 8. bzw. 24. Juni 1993 mit
einer EntschlieÙung ein umfangreiches Aktionsprogramm zur
Schiffssicherheit und zum maritimen Umweltschutz verab-
schiedet. Grundlage hierfür war die Mitteilung der EU-Kom-
mission über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicher-
heit des Seeverkehrs vom Februar 1993. Entsprechend dieser
EntschlieÙung wurden von Deutschland die drei Wattenmeer-
Nationalparke sowie acht marine oder litorale Gebiete der
deutschen Ostseeküste der EU-Kommission als ökologisch be-
sonders sensible Gebiete benannt. Für die benannten ökolo-
gisch sensiblen Gebiete müssen auf nationaler wie auf EU-
Ebene gebietsspezifische Kriterien zur Sicherheit und Ver-
träglichkeit des Schiffsverkehrs entwickelt werden, die der
IMO mitzuteilen sind.

Der Verkehrsministerrat vom 8. Juni 1993 hat insbesondere
die folgenden Maßnahmen als vordringlich bezeichnet:

- Qualitätsvorschriften für Klassifikationsgesellschaften;
- Mindestnormen für die Ausbildung von Seeleuten;
- Meldepflicht für Gefahrgutschiffe im Transit durch euro-
päische Gewässer;
- Einheitliche Kriterien für Hafenstaatkontrollen;
- Gebührenermäßigung für Öltanker mit separaten Ballast-
tanks oder mit Doppelhülle;
- weltweite Einführung einer IMO-Schiffs-Identifikations-
nummer.

4. Der EU-Verkehrsministerrat hat bereits verabschiedet:

- Eine Meldepflicht für Gefahrgutschiffe, die europäische Häfen anlaufen. (Inkrafttreten: September 1995)

Für die folgenden Vorschläge soll der "gemeinsame Standpunkt" bereits im Verkehrsministerrat am 13. Juni 1994 verabschiedet werden:

- Qualitätsvorschriften für Klassifikationsgesellschaften;
- Mindestnormen für die Ausbildung von Seeleuten sowie für die Anerkennung ausländischer Befähigungszeugnisse auf europäischen Schiffen;
- Gebührenermäßigung für Tanker mit separaten Ballasttanks oder mit Doppelhüllen.

Die deutsche Ratspräsidentschaft wird die Schiffssicherheit auf der Grundlage der vorliegenden Kommissionsvorschläge und mit zusätzlichen Initiativen zu einem Schwerpunkt im Verkehrsbereich machen. Dies entspricht auch der zwischen Bundeskanzler Kohl und Staatspräsident Mitterrand auf dem deutsch-französischen Gipfel am 30./31. Mai 1994 getroffenen Absprache über die gemeinsame Interessenlage zur maritimen Sicherheit unter dem Blickwinkel der aufeinanderfolgenden EU-Präsidentschaft. Dabei müssen die besonderen Vorteile, die ein gemeinsames Handeln gegenüber dem einseitigen Vorgehen einzelner Mitgliedstaaten bietet, ausgeschöpft werden. Aus deutscher Sicht kommt dabei einer einheitlichen und wirksamen Hafenstaatkontrolle ausländischer Schiffe sowie dem Meldesystem für Gefahrgutschiffe in europäischen Gewässern der europäischen Union sowie der beim EU-Verkehrsministerrat am 8. Juni 1993 beschlossenen Risikoab-

schätzung zum Transport gefährlicher Güter auf See und der Festlegung von Sicherheitsanforderungen an den Seeverkehr zum Schutz ökologisch sensibler Gebiete besondere Bedeutung zu:

- Eine Richtlinie über einheitliche Kriterien und harmonisierte Anwendung der Hafenstaatkontrollen in der EU auf der Grundlage der Pariser Vereinbarung über Hafenstaatkontrollen von 1982 soll die Sicherheit des Seeverkehrs in den Gewässern der EU verbessern und unternormige Schiffe aus den Gewässern der EU fernhalten, indem die international vereinbarten Normen in den Gewässern der EU auf allen Schiffen durchgesetzt werden. Die zuständigen Behörden müssen sich auf elektronischem Wege über unternormige Schiffe unterrichten, sich an einheitlichen Kriterien für das Festhalten solcher Schiffe orientieren und eine "schwarze Liste" solcher Schiffe veröffentlichen.
- Die vorgesehene Meldepflicht für Gefahrgutschiffe, die Häfen der Europäischen Union anlaufen, muß in völkerrechtskonformer Weise auf Schiffe im Transit ausgedehnt werden. Dabei bietet es sich an, Meldepflichten für Schiffe beim Hafenanlauf und im Transit zu einer Richtlinie zusammenzuführen und die meldepflichtigen Daten auf das Notwendige zu beschränken. Entscheidend ist, daß die küstenstaatlichen Behörden bei einem Unfall eines Gefahrgutschiffs über alle notwendigen Informationen über Schiff und Ladung verfügen. Besonders wichtig ist, daß die Mitgliedstaaten andere Mitgliedstaaten, die von dem Unfall möglicher Weise betroffen werden, rasch und umfassend unterrichten. Dabei könnte auch an den Aufbau nationaler Gefahrgut-Datenbanken und ihrer Vernetzung für den behördlichen Zugriff auf EU-Ebene gedacht werden.

Die deutsche Ratspräsidentschaft strebt demnach die formelle Verabschiedung folgender Richtlinien bzw. die Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes an:

- Qualitätsnormen für Klassifikationsgesellschaften;
- Mindestnormen für die Ausbildung von Seeleuten;
- Gebührenermäßigung für Tanker mit separaten Ballasttanks oder mit Doppelhülle;
- Meldepflicht für Gefahrgutschiffe im Transit durch europäische Gewässer;
- Hafenstaatkontrollen.

5. Der Unfall des Containerfrachters "Sherbro" im Englischen Kanal im Dezember 1993, bei dem 88 Container, davon 4 Container mit dem toxischen Insektizid "APRON PLUS" über Bord gegangen sind und eine große Anzahl von Beuteln mit Insektenschutzmitteln bis an die nordfriesischen Inseln angeschwemmt hat, hat die Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen zur Sicherheit des Gefahrguttransports deutlich gemacht.

Die Verkehrsminister Frankreichs, Deutschlands, Großbritanniens, der Niederlande und Belgiens kamen deshalb am 26. Januar 1994 in Paris überein, auf regionaler Ebene Initiativen mit folgenden Zielen zu ergreifen:

- Die Empfehlungen der IMO hinsichtlich der Beförderung von gefährlichen Gütern auf See und über die Stauung und Sicherung der Ladung auf Seeschiffen international rechtsverbindlich zu machen (entsprechende Vorschläge wurden

der IMO vorgelegt, spätere Übernahme durch die EU ist möglich).

- Die international verbindliche Meldepflicht für Tanker und andere Gefahrgutschiffe in internationalen Gewässern einzuführen (EU-Richtlinien-Entwurf liegt vor).
 - Die Hafenstaatkontrolle in ihren Häfen zu verstärken und Schiffe nach einheitlichen Kriterien festzuhalten sowie die Ergebnisse der Überprüfungen zu veröffentlichen (EU-Richtlinien-Entwurf liegt vor).
 - Gemeinsames Eintreten für den Abschluß eines internationalen Übereinkommens über die Haftung bei der Beförderung von gefährlichen und schädlichen Stoffen mit Seeschiffen durch die IMO im Jahre 1996 (IMO-Arbeiten laufen).
 - Schaffung ausreichender und sofort einsatzbereiter Bergungskapazität im Englischen Kanal und in der Nordsee (Regionalstudie unter britischer Federführung in Vorbereitung; Schlußfolgerungen werden der EU vorgelegt).
 - Technische Möglichkeiten das für das Wiederauffinden und Bergen von über Bord gegangenen Containern zu untersuchen. Die deutschen Überwachungsschiffe "Deneb" und "Scharhörn" sind deshalb für die Objektsuche mit Sonargeräten ausgerüstet worden; die Ausrüstung weiterer Bekämpfungsschiffe ist in Vorbereitung.
6. Außerdem sind aufgrund des Tankersicherheitsberichts vom 29. September 1993 und aufgrund der in Paris gefaßten Beschlüsse zum "Sherbro"-Unfall folgende nationale Maßnahmen in Vorbereitung:

708/94

- Ausweitung der Hoheitsgewässer auf 12 Seemeilen und Einrichtung einer Ausschließlichen Wirtschaftszone zum 1. Januar 1995;
 - Einsatzkoordinierung der Bundesvollzugsdienste auf See im Rahmen "Küstenwache" ab 1. Juli 1994;
 - Verordnung über die Anlaufbedingungen der Seeschiffe zu den deutschen Seehäfen: Die Verordnung wird die bestehende Praxis der Verkehrswegeführung, der Meldepflichten, der Lotsenannahmepflichten und der Zusammenarbeit mit den Revierzentralen auf eine völkerrechtlich gesicherte Grundlage stellen;
 - Überprüfung der Sicherheitsvorschriften des Gefahrguttransportes über See (IMDG-Code - insbesondere Verbesserung der Stau- und Ladevorschriften für Container mit gefährlichen Gütern);
 - Erweiterung der bestehenden Gefahrgut-Datenbank für zusätzliche Stoffe;
 - Organisation einer ständig besetzten zentralen Auskunftsstelle bei den Bundesbehörden in Berlin (Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM), Umweltbundesamt (UBA), Bundesgesundheitsamt (BGA) bzw. Nachfolgeinstitute und Biologische Bundesanstalt) zur Beratung der Bundesregierung bei Zwischenfällen mit gefährlichen Gütern.
 - Ferner wird eine Bewertung der Gefährdung der deutschen Küsten, insbesondere des ökologisch sensiblen Wattenmeergebietes durch den Transport gefährlicher Güter auf See entsprechend der im Störfallrecht für gefährliche Industrieanlagen entwickelten Grundsätze der formalen Risikoabschätzung durchgeführt.
7. Die interministerielle Arbeitsgruppe wird dem Kabinett sowie dem Deutschen Bundestag und dem Bundesrat Ende 1994 einen Gesamtbericht über die Umsetzung der im Tankersicherheitsbericht empfohlenen Maßnahmen erstatten.