

03.07.95**Empfehlungen**
der AusschüsseVP - AS - In - R - Uzu Punkt der 687. Sitzung des Bundesrates am 14. Juli 1995

**Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen zur Verbesserung der
Schiffssicherheit und der Gefahrguttransporte auf See****A****1. Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit**

empfiehlt dem Bundesrat, zu dem Bericht wie folgt Stellung zu nehmen:

Die bestehenden Defizite im Gesamtsystem der Seeverkehrssicherheit wachsen mit zunehmender Schiffgröße und steigenden Gefahrgutmengen. Die großen Schiffsunglücke der letzten Zeit belegen, daß sie oft kleine und längst erkannte Ursachen hatten, ohne daß es gelingt, sie kurzfristig abzustellen.

Die letzte Statistik der Seeberufsgenossenschaft für das Jahr 1993 belegt, daß auch in deutschen Seehäfen über die Hälfte der untersuchten Schiffe erhebliche Mängel aufweisen. 9 Prozent aller Schiffe (von insgesamt 65 000 Schiffsbewegungen) mußten auf Verkehrsverstöße, insbesondere Kollisionsgefahren, hingewiesen werden. Nur ein kleiner Kreis Eingeweihter weiß, wie kritisch die Situation wirklich ist. Selbst die Länder werden von dem dafür zuständigen Bundesverkehrsministerium nicht umfassend informiert - so das Ergebnis einer Anfrage Niedersachsens an das Bundesverkehrsministerium (wegen des Störfalls der Hudson-Bay I vor Helgoland im Jahre 1993). Die Länder haben aber die Konsequenzen der Meeresverschmutzungen zu tragen.

Ausgeliefert am 04. JULI 1995

(noch Ziffer 1)

Die deutsche Küste ist durch erhebliche Sicherheitsdefizite im internationalen Seeverkehr gefährdet; die nationalen und internationalen Anforderungen an den Seeschiffsverkehr sind zu erhöhen. Der Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit und der Gefahrguttransporte zeigt zwar, daß verschiedene Probleme erkannt sind. Die vorgelegten Vorschläge reichen aber nicht aus, um das ganze Ausmaß deutlich zu machen: sie sind zu wenig konkret und die Umsetzung dauert zu lange.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, eine Kommission einzurichten und diese zu beauftragen, die derzeitige Situation der Sicherheit im Seeverkehr in ihren ökologischen und ökonomischen Auswirkungen zu untersuchen, zu beurteilen und Verbesserungsvorschläge zu erarbeiten, wobei die nachstehenden Punkte zu berücksichtigen sind:

1. Reduzierung der Schiffsgrößen und -ladungen auf eine auch unter Unfallgesichtspunkten und Schadenhaftungsansprüchen realistische Größenordnung
2. Einführung der Flaggenhaftung wegen der Vernachlässigung der Belange der Schiffssicherheit durch die Flaggenstaaten und der Unterversicherung der Schiffe
3. Doppelausrüstung aller wichtigen Antriebs- und Navigationseinrichtungen
4. erhöhte Anforderungen an die Schiffskonstruktion, die Schiffsmaschinen und deren Betrieb sowie die Sicherheitstechnik entsprechend dem Stand der Technik an Land
5. europaweite Anlaufverbote für Substandardschiffe
6. Verschärfung der Staubestimmungen mit speziellen Regelungen für sicherere Container, in denen Schadstoffe transportiert werden, sowie deren Stau an Bord

(noch Ziffer 1)

7. Einführung einer Bergungspflicht für über Bord gegangene Container und deren Ausrüstung mit Sendern und Einrichtungen zur schnellen Ortung und Bergung
8. Einführung einer Meldepflicht für alle Störfälle und Einführung einer weltweiten Unfallforschung vergleichbar der Unfallforschung in der Luftfahrt
9. Einführung der Sicherheitsbestimmungen des Oil-Pollution-Acts 90 aus den USA einschließlich der dort bestehenden weitgehenden Haftungsregelungen
10. Zwang zur staatlichen Schlepperhilfe, um bei Betriebsausfällen sofort eingreifen zu können, ohne daß die Zustimmung des Kapitäns erforderlich ist
11. Einführung einer einheitlichen internationalen Arbeitssprache auf Schiffen verbunden mit weltweit eingeführten Qualifikationsanforderungen an die Ausbildung der Besatzung
12. Verbesserung des Lotswesens und Einführung einer Seelotspflicht vom Ärmelkanal bis in die Nordseehäfen
13. Verlagerung der Schifffahrtswege für Gefahrguttransporte auf küstenferne Routen, ggf. mit Zwangsbegleitung durch Bergeschlepper (Escort-Sicherheitsfahrzeuge für Tanker)
14. Verbot der Beseitigung von Sonderabfällen in Bunker-C-Öl und Ausrüstung der Schiffe mit Abgaskatalysatoren
15. Verbot hochtoxischer Schiffsanstriche
16. Einleitverbote für Abfälle aller Art einschließlich Öl- und Wasser-Gemischen, flüssigen und festen Ladungsresten; Ausweisung der Nordsee zum Sondergebiet nach MARPOL I

(noch Ziffer 1)

17. Ausweitung der Hafenstaatkontrolle mit Veröffentlichung der Ergebnisse nach englischem Vorbild
18. Übertragung der Vertretung Deutschlands in den internationalen Meereschutzgremien an das Bundesumweltministerium (insbesondere im Meeresumweltausschuß MEPC der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO)
19. Erarbeitung eines "Seeschifffahrtskonzeptes 2000" unter Berücksichtigung von Sicherheit und Umweltschutz vergleichbar den Vorstellungen beim Luftverkehr
20. Bildung einer Kommission der Bundesregierung zum Meeresschutz.

B

2. Der federführende **Ausschuß für Verkehr und Post**,
der **Ausschuß für Arbeit und Sozialpolitik**,
der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten** und
der **Rechtsausschuß**
empfehlen dem Bundesrat, von dem Bericht Kenntnis zu nehmen.