

08.09.95

Empfehlungen
der Ausschüsse

VP - AS - In - R - U

zu **Punkt** der 688. Sitzung des Bundesrates am 22. September 1995

Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen zur Verbesserung der
Schiffssicherheit und der Gefahrguttransporte auf See

A

**Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP) und
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U),
empfehlen dem Bundesrat, zu dem Bericht wie folgt Stellung zu nehmen:**

- 1. Die bestehenden Defizite im Gesamtsystem der Seeverkehrssicherheit wachsen mit zunehmender Schiffsgröße 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

Ausgeliefert am 12. SEP. 1995

(noch Ziffer 1)

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.

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

(noch Ziffer 1)

6. Verschärfung der Staubestimmungen mit speziellen Regelungen für sicherere Container, in denen Schadstoffe transportiert werden, sowie deren Stau an Bord
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

(noch Ziffer 1)

16. Einleitverbote für Abfälle aller Art einschließlich Öl- und Wasser-Gemischen, flüssigen und festen Ladungsresten; Ausweisung der Nordsee zum Sondergebiet nach MARPOL I
17. Ausweitung der Hafenstaatkontrolle mit Veröffentlichung der Ergebnisse nach englischem Vorbild
18. Übertragung der Vertretung Deutschlands in den internationalen Meeres-schutzgremien an das Bundesumweltministerium (insbesondere im Meeresumweltausschuß MEPC der Internationalen See-schiffahrtsorganisation IMO)
19. Erarbeitung eines "Seeschiffahrtskonzeptes 2000" unter Berücksichtigung von Sicherheit und Umweltschutz vergleichbar den Vorstellungen beim Luftverkehr
20. Bildung einer Kommission der Bundesregierung zum Meeresschutz.

VP

2. Der Bundesrat nimmt den Bericht der Bundesregierung zum aktuellen Stand der Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit und Gefahrguttransporte auf See zustimmend zur Kenntnis.

Er erinnert an seine EntschlieÙung vom 26. März 1993 - BR-Drs. 75/93 (Beschluß) - und appelliert an die Bundesregierung, sich weiterhin auf nationaler wie auf EU- und IMO-Ebene für die Fortentwicklung der Schiffssicherheit sowie den Schutz der Seeleute und Passagiere, der Küstenbewohner und der Meeresumwelt einzusetzen und insbesondere für eine rasche Verabschiedung und Inkraftsetzung der bei der IMO in Vorbereitung befindlichen neuen Regelungen einzutreten.

Da Schiffsunfälle ganz überwiegend auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen sind, muß bei der Unfallprävention dem Faktor Mensch erhöhte

(noch Ziffer 2)

Aufmerksamkeit zukommen. Bei Anwendung der EU-Richtlinie zur Intensivierung der Hafenstaatkontrollen (Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995, ABL. Nr. L 157/1 vom 7. Juli 1995) müssen daher Standards, die die Schiffsbesatzung betreffen, mit gleicher Intensität wie die bau- und ausrüstungstechnischen Standards überwacht werden.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, ihm weiterhin über den Fortgang der Sicherheits- und Meeresumweltschutz-Maßnahmen zu berichten.

B

3. **Der Ausschuß für Arbeit und Sozialpolitik (AS),
der Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In) und
der Rechtsausschuß (R)**
empfehlen dem Bundesrat, von dem Bericht Kenntnis zu nehmen.