

**22.11.96**

**VP - AS - EU - U**

**Antrag**

**des Landes Niedersachsen**

---

**Entschließung des Bundesrates zum Schutz der Häfen und der Meeresumwelt vor den Folgen von Unfällen mit Schiffen, die nicht den geltenden Sicherheitsanforderungen der IMO entsprechen**

GERHARD SCHRÖDER                      Hannover, den 19. November 1996  
NIEDERSÄCHSISCHER MINISTERPRÄSIDENT

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Erwin Teufel

Sehr geehrter Herr Prsident,

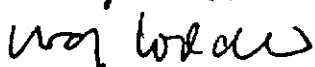
die Niedersächsische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat den in der Anlage beigefügten Antrag für eine

Entschließung des Bundesrates zum Schutz der Häfen und der Meeresumwelt vor den Folgen von Unfällen mit Schiffen, die nicht den geltenden Sicherheitsanforderungen der IMO entsprechen

zuzuleiten.

Ich bitte Sie, den Antrag gemäß § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates den Ausschüssen zur Beratung zuzuweisen.

Mit freundlichen Gren



A n l a g e

**Entschließung des Bundesrates zum Schutz der Häfen und der Meeresumwelt vor den Folgen von Unfällen mit Schiffen, die nicht den geltenden Sicherheitsanforderungen der IMO entsprechen**

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf,

- sich gegenüber der Internationalen Seeschiffsorganisation (International Maritime Organization - IMO) dafür einzusetzen, daß die gemäß IMO-Vereinbarung geltenden Übergangsvorschriften für den Verkehr mit Öltankern herkömmlicher Bauart verkürzt werden,
- gegenüber der Europäischen Union darauf hinzuwirken, daß für EU-Gewässer und -Seehäfen zügig ein Befahrens- und Einlaufverbot für Schiffe, die nicht mindestens den Sicherheitsanforderungen der IMO entsprechen, durchgesetzt wird.

Daneben fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, bis Ende 1996 einen Sachstandsbericht über die Verhandlungen vorzulegen.

Der Bundesrat bekräftigt in diesem Zusammenhang noch einmal seine Forderungen aus der Entschließung vom 26.03.1993 (Bundesratsdrucksache 75/93) und der Entschließung vom 29.04.1994 (Bundesratsdrucksache 212/94).

Die Küsten Europas waren in den letzten Jahrzehnten wiederholt Schauplatz schwerer Schiffsunglücke mit großräumigen Ölverschmutzungen und verheerenden Wirkungen auf Fauna und Flora, nicht zuletzt durch flächenhafte Vernichtung ganzer Bestände von Seevögeln, Fischen und anderen Meerestieren. Die ökologischen Auswirkungen eines solchen Tankerunglücks in der Deutschen Bucht lassen sich auch nicht annähernd abschätzen.

Das geforderte Einlaufverbot soll bewirken, die Dumpingkonkurrenz der Substandard-schiffe möglichst rasch zu beseitigen. Diese Maßnahme dient nicht nur dem Meeresumweltschutz, sie wird gleichzeitig dazu beitragen, leistungsfähige Schiffe wieder konkurrenzfähig zu machen. Der Bundesrat sieht darin eine Möglichkeit, der europäischen Werftenindustrie Aufträge zu verschaffen. Das technische Wissen, die Werftenkapazität und das Fachpersonal, um sichere und leistungsfähige Schiffe zu bauen, ist in den EU-Werften vorhanden. So können Arbeitsplätze langfristig erhalten und gesichert werden.

**Begründung:**

Bei dem schweren Schiffsunglück der "Sea Empress" am 15. Februar d. J. vor der walisischen Küste sind rd. 70.000 t Rohöl ins Meer gelangt. Ähnliche Unfälle verursachten die "Braer" am 05.01.1993 vor den Shetland-Inseln mit 85.000 t Ölverlust, die "Aegean Sea" am 03.12.1992 vor La Coruna mit 70.000 t Ölverlust, die "Haven" am 11.04.1991 vor Genua mit 50.000 t Ölverlust, die "KHARK 5" vor den Kanarischen Inseln am 19.12.1989 mit 70.000 t Ölverlust oder die "Exxon Valdez" am 24.03.1989 vor Alaska mit 42.000 t Ölverlust. Dies sind nur einige der spektakulärsten Unfälle. Statistisch geht täglich ein Seeschiff unter und verschmutzt langfristig die Meeresumwelt mit Öl und anderen Schadstoffen.

Ein derartiger Unfall wäre durchaus auch vor der deutschen Küste denkbar. Die vorhandenen Sicherheitsvorkehrungen zur Ölunfallbekämpfung würden nicht ausreichen, um Meeresumwelt und Küstenbewohner vor den Folgen einer solchen Katastrophe zu schützen. Die Bekämpfungsmöglichkeiten sind vor allem im Wattenmeer nur sehr begrenzt und nicht geeignet, Großunfälle wirksam zu bekämpfen. Es läßt sich aber abschätzen, daß der Naturhaushalt des äußerst empfindlichen und in seiner Art weltweit einmaligen Wattenmeeres über Jahrzehnte aus dem Gleichgewicht gebracht werden könnte und damit der Lebensraum vieler Fisch- und Seevogelarten langfristig völlig verloren ginge.

Sofem innerhalb der IMO kein Konsens hinsichtlich einer erheblichen Verkürzung der Übergangsvorschriften gefunden werden kann, sollte die EU eine Vorreiterrolle übernehmen. Sie kann für ihre Gewässer und Häfen ein generelles Befahrens- bzw. Einlaufverbot für alle Schiffe - insbesondere Tankschiffe - durchsetzen, die nicht über eine Doppelhülle oder eine vergleichbare Sicherheitstechnologie verfügen. Die meisten Tankschiffe wurden in den 70-iger Jahren gebaut, ohne die heute bekannten Sicherheitstechnologien anzuwenden; viele sind in einem schlechten, teilweise katastrophalen Zustand. Die Ergebnisse der Hafenstaatkontrollen der Nordseeanrainerstaaten im Jahre 1994 bestätigen, daß über die Hälfte aller Seeschiffe mit "erheblichen Mängeln" behaftet waren und rd. 10 % der Schiffe sogar Auslaufverbote erhielten. Solange Uraltonnage mit modernsten Schiffen konkurriert, sind diese nicht konkurrenzfähig.

Fünf europäische Großwerften - AESA in Spanien, Bremer Vulkan und Howaldtswerke Deutsche Werft in Deutschland, Chantiers de L-Atlantique in Frankreich und Fincantieri in Italien - haben sich zusammengeschlossen und mit vereintem Know-how unter

dem Titel E 3-Tanker eine neue Tankergeneration entwickelt. Die drei 'E' stehen für Ecological, Economical und European.

Die Zielsetzungen für den ökologischen Bereich umfassen:

- Reduzierung des hypothetischen Ölausflusses bei Havarien
- Verstärkung der Schiffsaußenhaut zum Schutz der Ladeöltanks im Falle einer Kollision
- Schutz der Brennstofftanks durch Kofferdämme gegen die Außenhaut,
- Reduzierung der Abgasemissionen durch den Maschinenbetrieb,
- Minderung der Explosionsgefahr im Ladungsbereich,
- Verbesserung der Manövrierfähigkeit,
- Verstärkung der Anker- und Schleppausrüstung,
- Optimale Anordnung und Ausstattung der Navigations- und Überwachungseinrichtungen.

Unter dem ökonomischen Gesichtspunkt sind u.a.

- Optimierte Schiffsform,
- Lebensdauerverlängerung der Stahlstrukturen und die
- Anwendung von effektiveren Antriebsmaßnahmen von Bedeutung.

Mit dem Bau einer modernen Generation von Tankern mit höheren technischen Sicherheiten könnten hochtechnisierte Arbeitsplätze in den europäischen Werften sichergestellt werden.

Um einen unbehinderten Hafenwettbewerb in allen EU-Staaten sicherzustellen, kann nur ein EU-weites Vorgehen sinnvoll sein. Nur wenn die EU bereit ist, über die Standards der internationalen Seeschiffsorganisation IMO hinauszugehen, um Europas Küsten und Meere vor Schiffsunglücken zu schützen, wird es gelingen, neue Technologien und mehr Sicherheit auch weltweit durchzusetzen.

**14.03.97**

**Beschluß**  
des Bundesrates

---

Entschließung des Bundesrates zum Schutz der Häfen und der Meeresumwelt vor den Folgen von Unfällen mit Schiffen, die nicht den geltenden Sicherheitsanforderungen der IMO entsprechen

/ Der Bundesrat hat in seiner 710. Sitzung am 14. März 1997 die aus der Anlage ersichtliche Entschließung gefaßt.

## Anlage

---

### Entschlie ß u n g des Bundesrates

zum

Schutz der Häfen und der Meeresumwelt vor den Folgen von Unfällen  
mit Schiffen, die nicht den geltenden Sicherheitsanforderungen der IMO  
entsprechen

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf,

- sich gegenüber der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organization - IMO) dafür einzusetzen, daß die gemäß IMO-Vereinbarung geltenden Übergangsvorschriften für den Verkehr mit Öltankern herkömmlicher Bauart verkürzt werden,
- zur Erhöhung des Schutzes vor Tankerunfällen in den europäischen Gewässern auf eine Änderung der Vereinbarung von 1982 über die Hafenstaatkontrolle mit dem Ziele hinzuwirken, die Überprüfung der Tanker zu intensivieren,
- für EU-Gewässer und -Seehäfen ein Befahrens- und Einlaufverbot für Schiffe, die nicht mindestens den Sicherheitsanforderungen der IMO entsprechen, zu prüfen und - sofern rechtlich möglich - auch durchzusetzen.

Daneben fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, bis Ende 1997 einen Sachstandsbericht über die Verhandlungen bzw. Ergebnisse vorzulegen.

Der Bundesrat bekräftigt in diesem Zusammenhang noch einmal seine Forderungen aus der Entschlie ß u n g vom 26.03.1993 (Bundesratsdrucksache 75/93) und der Entschlie ß u n g vom 29.04.1994 (Bundesratsdrucksache 212/94).

Die Küsten Europas waren in den letzten Jahrzehnten wiederholt Schauplatz schwerer Schiffsunglücke mit großräumigen Ölverschmutzungen und verheerenden Wirkungen auf Fauna und Flora, nicht zuletzt durch flächenhafte Vernichtung ganzer Bestände von Seevögeln, Fischen und anderen Meerestieren. Die ökologischen Auswirkungen eines solchen Tankerunglücks in der Deutschen Bucht lassen sich auch nicht annähernd abschätzen.

Mit der Änderung des Abschnitts I Nr. 1.3 der Hafenstaatkontroll-Vereinbarung soll erreicht werden, daß Tankschiffe zum Transport von Öl, Gas und anderen gefährlichen oder umweltschädlichen Stoffen künftig nicht mehr in die Gesamtzahl der jährlichen Überprüfungen von mindestens 25 % aller in die Häfen eines Unterzeichnerstaates einlaufenden Schiffe unter fremder Flagge eingerechnet werden. Wegen der von Tankschiffen ausgehenden signifikant höheren Risiken für Mensch und Umwelt und angesichts der erheblichen Überalterung der Welttankerflotte erscheint es gerechtfertigt, für einen zunächst begrenzten Zeitraum von etwa fünf Jahren eine gesonderte Tanker-Kontrollmarge festzulegen. Dabei ist anzustreben, daß möglichst jedes Fremddflaggen-Tankschiff bei jedem Hafenanlauf von den Hafenstaatkontrolleuren überprüft wird, sofern es kein Kontrollzertifikat vorweisen kann, das innerhalb eines von den Vertragsparteien noch zu bestimmenden Zeitraumes ausgestellt worden ist.

Weil die Intervalle zur Überprüfung der bau- und ausrüstungstechnischen Sicherheitsstandards durch die nationale Schiffssicherheitsbehörde des Flaggenstaates insbesondere für ältere Tanker bereits aufgrund von Änderungen international verbindlicher Regelwerke der Weltschiffahrtsorganisation IMO verkürzt worden sind, kann sich die Hafenstaatkontrolle für Tanker - soweit Zertifikate anerkannter Schiffssicherheitsbehörden bzw. Klassifikationsgesellschaften vorliegen - stärker auf andere sicherheitsrelevante Standards konzentrieren. Zugleich ist eine deutlich schärfere Überprüfung der Qualifikation von Tankerbesatzungen (mit ihren vorgeschriebenen Zusatzanforderungen) geboten. Mehr Aufmerksamkeit ist auch den Normen des ILO-Übereinkommens Nr. 147 der International Labour Organisation für die Arbeitsbedingungen der Seeleute und den Sozialbereich zu widmen. Zur Überprüfung, ob Reeder und Schiffsführung ihre organisatorischen Sicherheitspflichten erfüllen, müssen künftig regelmäßig die Vorschriften des International Safety Management Code (ISM) herangezogen werden (im Tankerbereich ab 01. Juli 1998). Die Ergebnisse der zu verabredenden befristeten Intensivkontrollen für Tanker im Rahmen der Hafenstaatkontrollvereinbarung sind im Jahresbericht der Verwaltungsstelle in Rijswijk/NL

auszuweisen, um für das weitere Handeln Schlußfolgerungen über die Entwicklung der Tankersicherheit auf den europäischen Gewässern zu ziehen.

Ziel der vorgeschlagenen Maßnahmen ist es ferner, die Dumpingkonkurrenz der Substandardschiffe möglichst rasch zu beseitigen. Diese Maßnahmen dienen nicht nur dem Meeresumweltschutz, sie werden gleichzeitig dazu beitragen, leistungsfähige Schiffe wieder konkurrenzfähig zu machen.

Begründung:

Bei dem schweren Schiffsunglück der "Sea Empress" am 15. Februar 1996 vor der walisischen Küste sind rd. 70.000 t Rohöl ins Meer gelangt. Ähnliche Unfälle verursachten die "Braer" am 05.01.1993 vor den Shetland-Inseln mit 85.000 t Ölverlust, die "Aegean Sea" am 03.12.1992 vor La Coruna mit 70.000 t Ölverlust, die "Haven" am 11.04.1991 vor Genua mit 50.000 t Ölverlust, die "Khark 5" vor den Kanarischen Inseln am 19.12.1989 mit 70.000 t Ölverlust oder die "Exxon Valdez" am 24.03.1989 vor Alaska mit 42.000 t Ölverlust. Dies sind nur einige der spektakulärsten Unfälle. Statistisch geht täglich ein Seeschiff unter und verschmutzt langfristig die Meeresumwelt mit Öl und anderen Schadstoffen.

Ein derartiger Unfall wäre durchaus auch vor der deutschen Küste denkbar. Die vorhandenen Sicherheitsvorkehrungen zur Ölunfallbekämpfung würden nicht ausreichen, um Meeresumwelt und Küstenbewohner vor den Folgen einer solchen Katastrophe zu schützen. Die Bekämpfungsmöglichkeiten sind vor allem im Wattenmeer nur sehr begrenzt und nicht geeignet, Großunfälle wirksam zu bekämpfen. Es läßt sich aber abschätzen, daß der Naturhaushalt des äußerst empfindlichen und in seiner Art weltweit einmaligen Wattenmeeres über Jahrzehnte aus dem Gleichgewicht gebracht werden könnte und damit der Lebensraum vieler Fisch- und Seevogelarten langfristig völlig verlorengehe.

Die meisten Tankschiffe wurden in den 70er Jahren gebaut, ohne die heute bekannten Sicherheitstechnologien anzuwenden; viele sind in einem schlechten, teilweise katastrophalen Zustand. Die Ergebnisse der Hafenstaatkontrollen der Nordseeanrainerstaaten im Jahre 1994 bestätigen, daß über die Hälfte aller Seeschiffe mit "erheblichen Mängeln" behaftet waren und rd. 10 % der Schiffe sogar Auslaufverbote erhielten. Solange Uraltonnage mit modernsten Schiffen konkurriert, sind diese nicht konkurrenzfähig.

Fünf europäische Großwerften - AESA in Spanien, Bremer Vulkan und Howaldtswerke Deutsche Werft in Deutschland, Chantiers de L-Atlantique in Frankreich und Fincantieri in Italien - haben sich zusammengeschlossen und mit vereintem Know-how unter dem Titel E 3-Tanker eine neue Tankergeneration entwickelt. Die drei "E" stehen für Ecological, Economical und European.

Die Zielsetzungen für den ökologischen Bereich umfassen:

- Reduzierung des hypothetischen Ölausflusses bei Havarien

- Verstärkung der Schiffsaußenhaut zum Schutz der Ladeöltanks im Falle einer Kollision
- Schutz der Brennstofftanks durch Kofferdämme gegen die Außenhaut
- Reduzierung der Abgasemissionen durch den Maschinenbetrieb
- Minderung der Explosionsgefahr im Ladungsbereich
- Verbesserung der Manövrierfähigkeit
- Verstärkung der Anker- und Schleppausrüstung
- Optimale Anordnung und Ausstattung der Navigations- und Überwachungseinrichtungen

Unter dem ökonomischen Gesichtspunkt sind u.a.

- Optimierte Schiffsform
- Lebensdauerverlängerung der Stahlstrukturen und die
- Anwendung von effektiveren Antriebsmaßnahmen von Bedeutung.

Mit dem Bau einer modernen Generation von Tankern mit höheren technischen Sicherheiten könnten hochtechnisierte Arbeitsplätze in den europäischen Werften sichergestellt werden.

Um einen ungehinderten Hafenwettbewerb in allen EU-Staaten sicherzustellen, kann nur ein EU-weites Vorgehen sinnvoll sein. Nur wenn die EU bereit ist, über die Standards der internationalen Seeschiffsorganisation IMO hinauszugehen, um Europas Küsten und Meere vor Schiffsunglücken zu schützen, wird es gelingen, neue Technologien und mehr Sicherheit auch weltweit durchzusetzen.