

04.07.00**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - In - U - Vkzu **Punkt** der 753. Sitzung des Bundesrates am 14. Juli 2000

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an das Europäische Parlament und den Rat über die Sicherheit des Erdöltransports zur See

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffsicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 94/57/EG des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden

Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe

KOM (2000) 142 endg.; Ratsdok. 7245/00

Ausgeliefert am**04. JULI 2000**

A

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU),
der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und
der Verkehrsausschuss (Vk)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

EU
U
Vk

1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich die Vorschläge der Kommission zur Verbesserung der Sicherheit der Erdöltransporte zur See.

EU
U

2. Da die deutschen Küsten von Tankerhavarien und damit verbundenen Umweltkatastrophen stark bedroht sind, bittet der Bundesrat die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen alsbald in Kraft treten können.

EU
U

3. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich für internationale Regelungen einzusetzen, die innerhalb eines festgelegten Zeitraums zu einer deutlichen Verringerung der Größe von Einzeltanks in Tankschiffen führen. Bei Tankgrößen von bis zu 25.000 m³ in den heutigen Supertankern reicht bereits die Beschädigung eines Tanks, um eine Umweltkatastrophe herbeizuführen.

EU
U

4. Der Bundesrat hält es für erforderlich, bei der beabsichtigten Ausarbeitung von Vorschlägen für längerfristige, komplexere Maßnahmen sich auch des Problems der "Dunkelöle" anzunehmen, das auf Seite 9, Fußnote 6 der Mitteilung lediglich angerissen, aber ansonsten nicht weiter berücksichtigt wird. Wegen ihrer erheblichen Gefahr für die Meeresumwelt und die Küsten sollten Rückstände aus der Mineralölraffination (Schweröl) nicht mehr als Schiffstreibstoff zum Einsatz kommen und der Transport in europäischen Gewässern ab sofort nur noch in Doppelhüllentankern zugelassen werden.

EU
U

5. In der Ostsee ist es in den letzten Jahren wiederholt zum Festkommen von Schiffen mit höherem Tiefgang gekommen. Der Bundesrat hält daher die Einleitung von Maßnahmen für ein Fahrverbot von Großschiffen in Flachgewässern für erforderlich, wenn für beladene Schiffe nicht mindestens 10% der Normaltauchtiefe unter dem Kiel vorhanden sind.

EU
U

6. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich für eine Erweiterung der Lotsenpflicht dahingehend einzusetzen, dass diese in solchen stark befahrenen Wasserstraßen eingeführt wird, in denen es wiederholt zu Havarien gekommen ist.

EU
U
Vk

7. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei den weiteren Verhandlungen dafür einzusetzen, dass folgende Änderungen und Verbesserungen vorgenommen werden:

EU
U

8. Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG vom 19. Juni 1995 - Hafenstaatkontrolle:

- In Anhang II sollte in Anhang V Buchstabe C Nr. 1 der letzte Spiegelstrich wie folgt gefasst werden:

"- Überprüfung und - soweit möglich - Testen der Öl-Wasser-Separatoranlage für den Maschinenraum einschließlich der Entsorgungseinrichtungen, Verbindungsleitungen und Lagertanks für ölhaltige Rückstände,"

Um die Entsorgungskosten für Brennstoffrückstände und Bilgenöl einzusparen, werden häufig Manipulationen am Entsorgungssystem vorgenommen, die es ermöglichen, unter Umgehung der Öl-Wasser-Separatoranlage Ölrückstände ins Gewässer einzuleiten.

Lagertanks für Brennstoffrückstände müssen noch ausreichende Lagerkapazität bis zum nächsten Entsorgungshafen vorweisen.

- In Anhang II sollte in Anhang V Buchstabe C Nr. 1 folgender Spiegelstrich angefügt werden:

"- Überprüfung und - soweit möglich - Test der Abfallverbrennungsanlage."

Die im Maschinenbetrieb anfallenden ölhaltigen Rückstände werden gesammelt und, falls vorhanden, über eine bordeigene Verbrennungsanlage verbrannt, so dass eine Entsorgung der Rückstände in Auffanganlagen im Hafen nicht mehr erforderlich ist. Häufig sind diese Verbrennungsanlagen jedoch nicht oder nicht mehr in der Lage, diese Aufgabe zu erfüllen und haben nur noch eine Alibifunktion, um eine illegale Entsorgung zu verschleiern.

EU
Vk

9. Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 94/57/EG - Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen:

Der Bundesrat hält es für notwendig, die Regelung zur Haftung der Gesellschaften in Artikel 6 Abs. 2, insbesondere für Umweltschäden, zu verschärfen. Die Haftungsgrenzen müssten in der Höhe so angesetzt werden, dass sie zum Ausgleich des von der Klassifizierungsgesellschaft verursachten Schadens ausreichen.

Weiterhin bittet der Bundesrat die Bundesregierung, die Bestimmungen hinsichtlich der Überprüfung der Klassifikationsgesellschaften an Bord von Drittflaggenschiffen völkerrechtlich überprüfen zu lassen.

EU
Vk

10. Vorschlag für eine Verordnung zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllentankschiffen:

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich für eine beschleunigte Einführung der Doppelhüllentankschiffe vorrangig im Rahmen der IMO einzusetzen. Es macht wenig Sinn, nur Schiffe, die EU-Häfen ansteuern, zu erfassen. Es müssen auch die Schiffstransporte erfasst werden, die ohne Anlaufen eines EU-Hafens die EU-Gewässer durchfahren. Der Bundesrat hält daher eine weltweit geltende Regelung dieser Problematik über die IMO für erforderlich. Die EU sollte mit einer gemeinsamen Haltung in dieser Frage zur 45. Sitzung der MEPC der IMO im Oktober diesen Jahres antreten. Eine Nichtbeachtung des MARPOL-Übereinkommens wäre völkerrechtlich problematisch und könnte die Rolle der IMO grundlegend beschädigen.

EU
Vk
(bei
Annahme
entfällt
12)

11. Erhebliche Bedenken hat der Bundesrat hinsichtlich einer möglichen Steuerung der beschleunigten Einführung von Doppelhüllentankern über die Hafengebühren. Die deutschen Häfen sind grundsätzlich autonom in der Festsetzung der Hafengebühren. Der Artikel 5 des Verordnungsvorschlages wird als ein Eingriff in das Subsidiaritätsprinzip und in die Autonomie der Häfen angesehen. Die Häfen wären mit einer, neben der Einrechnung einer Entsorgungsabgabe nach HELCOM und EU-RL, zusätzlichen Gebühr für Einhüllentanker überfordert. Der finanzielle Anreiz ist bei der Höhe der Hafengebühren, die durchschnittlich nur ca. 3 % der Transportkosten ausmachen, ohnehin sehr gering.

U

12. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass die von der EU vorgesehene Differenzierung der Hafen- und Lotsengebühren für Doppelhüllen- und Einhüllen-Öltankschiffe auch auf andere schiffsspezifische Kriterien ausgedehnt wird, insbesondere den Ausstoß von Schwefel- und Stickoxiden, die Schiffsabwasserbehandlung und das Abfallmanagement an Bord. Um einen umweltfreundlichen Seeverkehr in Europa zu erreichen, sind ökonomische Instrumente wie z. B. Zu- und Abschläge auf Hafengebühren sehr geeignet. Voraussetzung sind jedoch möglichst einheitliche Handhabungen in der EU, um Wettbewerbsverzerrungen auszuschließen.

B

13. Der Ausschuss für Innere Angelegenheiten

empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.