

03.03.03**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - In - U - Vkzu **Punkt** der 786. Sitzung des Bundesrates am 14. März 2003

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates
KOM(2002) 780 endg.; Ratsdok. 5111/03

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
Vk

1. Der Bundesrat begrüßt verstärkte Anstrengungen, die Sicherheit von Öltransporten weiter zu verbessern. Dies stellt einen wesentlichen Beitrag zum Schutz der Meeresumwelt und der Küstenregionen dar.

EU
U
Vk

2. Der Bundesrat begrüßt insbesondere die Zielsetzung der Kommission, durch die Verordnung eine weitere Verkürzung der Fristen für die Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen, die Ausweitung der Pflicht zur Doppelhülle auch

...

auf kleine Tanker von 600 bis 5000 tdw, ein Anlaufverbot in EU-Häfen für schweröltransportierende Einhüllentankschiffe und eine umfassendere Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (CAS) für ältere Tanker zu erreichen.

- EU
U
Vk
3. Angesichts der dramatischen ökologischen und ökonomischen Folgen der jüngsten Havariiefälle mit Einhüllentankern sowie der deutlich gestiegenen Anzahl an Fahrten von risikoreichen Tankern in der Ostsee und von dort in Richtung Nordsee und Atlantik hält der Bundesrat auch die jetzt mit der Änderungsverordnung vorgeschlagene Reduzierung der Tankerrestlaufzeiten (bis max. 2015) für nicht mehr ausreichend und verantwortbar. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung deshalb auf, sich im Zuge der weiteren Beratungen für eine nochmalige deutliche Verkürzung der Restlaufzeiten bei allen in der Verordnung aufgeführten Tankerkategorien einzusetzen.
- EU
U
Vk
4. Eine nachhaltige Verbesserung der Sicherheitssituation kann aber nur erreicht werden, wenn die in dem Verordnungsvorschlag vorgesehenen Einlaufverbote und Transportverbote sowohl für Schiffe unter der Flagge eines EU-Mitgliedsstaats als auch für Schiffe unter Drittflaggen gelten, zumal die überwiegende Anzahl der vorhandenen Tanker unter Drittlandsflagge fährt. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass zunehmend unternormige Tankschiffe für russische und baltische Öltransporte die Ostsee passieren und den hiermit verbundenen steigenden Risiken für die deutsche Ostseeküste, ist es aus deutscher Sicht entscheidend, dass die EU-Regelungen schnellstmöglich in das internationale Seerecht übernommen werden. Daher bittet der Bundesrat die Bundesregierung, gemeinsam mit allen EU-Staaten und der Kommission bei der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) darauf hinzuwirken, dass die entsprechenden Vorschriften des vorliegenden Verordnungsvorschlags unverzüglich in das internationale Regelungsnetzwerk der IMO übernommen werden, so wie es schon bei der letzten Fristverkürzung gelungen ist.
- EU
U
Vk
5. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich parallel zur Verschärfung der Sicherheitsanforderungen im EU-Recht vordringlich auch für eine rasche Übernahme aller wesentlichen EU-weit geltenden Sicherheitsstandards durch die IMO einzusetzen, damit daraus verbindliches Recht für alle Flaggenstaaten wird, deren Schiffe in Nord- und Ostsee eingesetzt werden. Dies gilt für weitergehende Sicherheitsanforderungen an die Konstruktion (Verbot von Einhüllentankern), die technische Zulassung (Transportverbote) sowie insbesondere für:

...

- die Intensivierung der Hafenstaatkontrollen auch über die EU hinaus (Russland, baltische Staaten, Polen),
- die Kontrolle der Klassifikationsgesellschaften nicht nur innerhalb der EU, sondern IMO-weit,
- die Anhebung der seemännischen Ausbildungsinhalte und der personellen Anforderungen an Schiffsbesatzungen unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen der Schiffssicherheit und des Unfallmanagements durch Novellierung der entsprechenden IMO-Vorschriften (z.B. Verschärfung des STCW-Abkommens, Einführung von obligatorischen Wiederholungslehrgängen) und
- die Einführung einer Lotsenpflicht für die Kadettrinne und für weitere kritische Routen in der Ostsee durch gemeinsames Eintreten der Ostseeanliegerländer bei der IMO für eine entsprechende Ergänzung des SOLAS-Übereinkommens.

EU
Vk

6. Der Bundesrat äußert Bedenken gegen den Vorschlag der Kommission, dass alle Rohöle mit einem API-Grad kleiner als 30 unter den Begriff "schweres Rohöl" fallen sollen und somit nur noch in Doppelhüllen-Tankschiffen befördert werden dürfen.

Nach Angaben der Mineralölwirtschaft sind erst bei Rohölen mit einem API-Grad kleiner als 17,5 vergleichbare Umweltbelastungen wie bei schwerem Heizöl zu befürchten.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, in den anstehenden Beratungen auf EU-Ebene darauf zu achten, dass auf der Grundlage wissenschaftlicher Untersuchungen ein adäquater API-Grad als Grenzwert festgelegt wird, der den technischen, wirtschaftlichen und umweltpolitischen Belangen angemessen Rechnung trägt.

B

7. Der Ausschuss für Innere Angelegenheiten

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