

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)**

zu dem von der Bundesregierung eingebrachten

**Entwurf eines Gesetzes zu dem Protokoll von 1973 über Maßnahmen auf
Hoher See bei Fällen von Verschmutzung durch andere Stoffe als Öl**
— Drucksache 10/969 —

A. Problem

Bei Schiffsunfällen auf Hoher See mit Umweltgefahren gibt es zur Zeit keine eindeutigen völkerrechtlichen Eingriffsmöglichkeiten für die Anliegerstaaten (ausgenommen Ölundfälle).

B. Lösung

Die Vertragsparteien des Übereinkommens können künftig auch bei Schiffsunfällen auf Hoher See Maßnahmen treffen, um Gefahren für ihre Küsten und verwandte Interessen durch Chemikalien oder flüssige Gase abzuwenden.

Einmütige Billigung im Ausschuß (eine Stimmenthaltung)

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf — Drucksache 10/969 — mit der Maßgabe anzunehmen, daß in Artikel 2 Abs. 4 Satz 1 nach dem Wort „Seeunfall“ die Worte „nicht oder“ eingefügt werden.

Bonn, den 14. November 1984

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich **Drabiniok**

Vorsitzender Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Drabiniok

Die o. g. Vorlage wurde in der 53. Sitzung des Deutschen Bundestages am 9. Februar 1984 dem Verkehrsausschuß federführend sowie dem Innenausschuß, dem Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und dem Ausschuß für Jugend, Familie und Gesundheit zur Mitberatung überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat den Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 14. November 1984 beraten.

Ziel des Abkommens ist die Schaffung einer einwandfreien völkerrechtlichen Grundlage für ein hoheitliches Vorgehen bei Schiffsunfällen auf Hoher See (ausgenommen Ölunfälle, für die ein besonderes Abkommen gilt). Im einzelnen sind folgende Regelungen vorgesehen:

1. Bei einem Seeunfall können die Behörden der Vertragsparteien die erforderlichen Maßnahmen auch auf Hoher See treffen, um Gefahren für ihre Küsten oder für verwandte Interessen abzuwenden.
2. Von dem Vertrag werden erfaßt drohende Umweltverschmutzungen durch andere Stoffe als Öl, die in einer Anlage zu dem Vertragstext im einzelnen aufgezählt sind. Es handelt sich dabei vor allem um Chemikalien und verflüssigte Gase. Diese Anlage kann in einem vereinfachten Verfahren ergänzt werden.
3. Durch das Ratifizierungsgesetz wird eine Meldepflicht bei Schiffsunfällen mit drohender Meeresverschmutzung für alle Schiffe eingeführt werden, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen.
4. Das Ratifizierungsgesetz enthält ferner Vorschriften für hoheitliches Vorgehen gegenüber Schiffen mit und ohne Bundesflagge und für die schiffahrtspolizeiliche Inanspruchnahme derje-

nigen Personen, die für einen polizeiwidrigen Zustand zwar nicht verantwortlich sind, die aber über Mittel zur raschen Abhilfe verfügen.

5. Die deutsche Strafhohheit über Schiffe mit Bundesflagge soll ferner in der Weise ausgedehnt werden, daß auch falsches Verhalten in fremden Hoheitsgewässern geahndet werden kann.
6. Der Bußgeldrahmen bei Verwaltungsverstößen soll von bisher 10 000 DM auf 50 000 DM angehoben werden. Dies gilt insbesondere für Freibord-, Ausrüstungs- und Besetzungsvorschriften in der Seeschifffahrt. Verstöße über den Umweltschutz werden wie bisher nach dem Vertragsgesetz zum sogenannten MARPOL-Abkommen mit Geldbußen bis zu 100 000 DM bedroht.

Der Verkehrsausschuß hat keine Bedenken gegen den Inhalt des Abkommens. Er begrüßt die Vorlage als einen weiteren wesentlichen Schritt zum wirk- samen Umweltschutz.

Die mitberatenden Ausschüsse haben der Vorlage ebenfalls zugestimmt. Der Innenausschuß wünscht eine Prüfung, ob der Bußgeldrahmen über die vorgesehene Grenze noch weiter angehoben werden soll. Der Verkehrsausschuß stellt hierzu fest, daß Umweltverstöße bereits nach geltendem Recht als Straftatbestand oder mit Geldbußen bis zu 100 000 DM bedroht sind. Bei Verstößen gegen Freibord-, Ausrüstungs- und Besetzungsvorschriften ist die vorgesehene Erhöhung des Bußgeldrahmens von 10 000 DM auf 50 000 DM ausreichend.

Der Verkehrsausschuß erwartet von der Bundesregierung, daß sie für eine laufende Aktualisierung der Schadstoffliste, die für die Anwendung des Abkommens maßgebend ist, Sorge trägt und rechtzeitig die notwendigen Ergänzungsvorschläge bei den zuständigen Gremien vorlegt.

Bonn, den 14. November 1984

Drabiniok

Berichterstatter

