

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Zweite Fortschreibung des Berichtes der Bundesregierung über Maßnahmen zur Verhinderung von Tankerunfällen und zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen der Meere und Küsten vom 19. Dezember 1980 (Drucksachen 9/72, 9/2359)

Inhaltsübersicht

	Seite
Vorbemerkung	2
Teil I:	
Zweite Fortschreibung des Berichtes der Bundesregierung vom 19. Dezember 1980	2
Teil II:	
Stand und Planung weiterer aktueller Maßnahmen zur Verhütung von Meeresverschmutzungen durch die Schifffahrt	5
<i>A. Stand und Planung von Maßnahmen zur Verhinderung von Schiffsunfällen</i>	<i>5</i>
1. Sicherheit des Schiffsverkehrs	5
2. Sicherheit der Seeschiffe hinsichtlich Bau und Ausrüstung sowie Besetzung und Betrieb	6
<i>B. Stand und Planung von Maßnahmen zur Verhütung von Meeresverschmutzungen durch den Schiffsbetrieb</i>	<i>7</i>
1. Verschmutzung durch Öl	7
2. Verschmutzung durch als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe	8
3. Verschmutzung durch Schadstoffe in verpackter Form	9
4. Verschmutzung durch Schiffsabwasser und Schiffsmüll	10
<i>C. Stand und Planung von Maßnahmen zur Schiffskontrolle, Verkehrsüberwachung und Ermittlung von Verstößen</i>	<i>10</i>
<i>D. Stand und Planung von Maßnahmen zur Bekämpfung von Verschmutzungen durch andere Schadstoffe als Öl</i>	<i>11</i>
Schlußbemerkung	12

Vorbemerkung

Wie die Bundesregierung in der Vorbemerkung zu ihrem Bericht über Maßnahmen zur Verhinderung von Tankerunfällen und zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen der Meere und Küsten vom 19. Dezember 1980 zum Ausdruck gebracht hat, hat sie es nicht bei den schon in den vergangenen Jahren geleisteten Beiträgen zur Erhöhung der Tankersicherheit belassen, sondern im Rahmen ihrer gesamten Bemühungen weitere internationale und nationale Maßnahmen schrittweise verwirklicht oder in Angriff genommen, um die mit dem Tankerverkehr verbundenen Gefahren auf ein Mindestmaß herabzusetzen. Dabei läßt sie sich von der Erkenntnis leiten, daß die vorbeugende Verhütung von Tankerunfällen wirksamer und kostengünstiger ist, als deren Folgen zu bekämpfen. Da einerseits auch bei sonstigen Schiffsunfällen Öl austreten kann und andererseits Tanker auch durch andere Schiffe gefährdet sind, betrachtet es die Bundesregierung als ihr vorrangiges Ziel, zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und zum Schutz der Meeresumwelt die Sicherheit des Schiffsverkehrs insgesamt und in den deutschen Küstengewässern und auf den deutschen Seeschiffsstraßen zu verbessern. Risiken, wie sie sich beispiels-

weise aus neuen Transporttechniken oder aus dem Transport gefährlicher Güter ergeben, wird durch verbesserte Sicherheitsvorkehrungen Rechnung getragen. Daneben sind die durch den Schiffsbetrieb verursachten Meeresverschmutzungen immer stärker in den Mittelpunkt der Bemühungen der Bundesregierung gerückt, entsprechende Abwehrmaßnahmen zu treffen.

In den Ausschuß-Beratungen des Deutschen Bundestages über die erste Fortschreibung des Berichts der Bundesregierung über Maßnahmen zur Verhinderung von Tankerunfällen und zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen der Meere und Küsten vom 15. Dezember 1982 (BT-Drucksache 9/2359) hat sich verschiedentlich gezeigt, daß Probleme in vorstehender Hinsicht angesprochen wurden, die über die ursprünglichen Fragestellungen des Berichtes hinausgehen, mit diesen aber in einem engen Sachzusammenhang stehen. Die Bundesregierung nimmt daher die erneute Fortschreibung des Berichtes zum Anlaß, außerdem über einige aktuellere vom Bundesminister für Verkehr getroffenen Maßnahmen zur Verhütung von Meeresverschmutzungen durch die Schifffahrt zu berichten.

Teil I

Zweite Fortschreibung des Berichtes vom 19. Dezember 1980

Zu Punkt 1 des Berichtes

(Möglichkeit der Einführung einer Seeverkehrsüberwachung analog zu den bestehenden Flugsicherungssystemen, und zwar in einem ersten Schritt ab/bis Einfahrt Ärmelkanal)

Der Aufbau des Verkehrssicherungssystems in der Deutschen Bucht vollzieht sich planmäßig. Am Ende des Jahres 1983 wurde die Revierfunküberdeckung der inneren Deutschen Bucht in Betrieb genommen. Seitdem besteht für dieses Gebiet eine Sprechfunkverbindung zwischen der Schifffahrt und den Revierzentralen Wilhelmshaven und Cuxhaven. Sie wird vorrangig dafür genutzt, die Schifffahrt über die Fahrt von Öl-, Gas- und Chemikalientakern in Kreuzungsbereichen zu informieren.

Die optischen Navigationshilfen wurden 1984 durch ein erstes unbemanntes Feuerschiff verbessert.

Am 13. November 1984 ist der Probetrieb der Radarüberdeckung der inneren Deutschen Bucht in der Revierzentrale Wilhelmshaven aufgenommen worden. Von seinem Ergebnis wird es abhängen, in welchem Umfang das System für die Aufgaben der

Verkehrsüberwachung, Verkehrsinformation, Verkehrsberatung und Verkehrsregelung genutzt werden kann.

Die voraussichtlichen Gesamtausgaben für das Verkehrssicherungssystem Deutsche Bucht sind auf 48 Mio. DM erhöht worden. Die erweiterte Planung sieht den zusätzlichen Aufbau eines Präzisionspeilsystems für das Gebiet der inneren Deutschen Bucht vor, um die frühzeitige und genaue Identifizierung der Schiffe auf dem Radarschirm zu ermöglichen.

Im Rahmen des Forschungsvorhabens COST 301 der Europäischen Gemeinschaft über einheitliche Verfahren und Geräte der europäischen Seeverkehrsüberwachung, an dem die Bundesregierung mitwirkt, wird aufgrund eines deutschen Vorschlags u. a. über Bedeutung und Möglichkeiten eines Datenaustausches zwischen Revierzentralen entlang der europäischen Küsten von Frankreich bis in die Deutsche Bucht beraten. Am Aufbau eines solchen Datenaustauschsystems von der Deutschen Bucht bis in die großen Seehäfen wird bereits gearbeitet. Auch wird im Rahmen dieses Forschungs-

vorhabens allgemein über Ansätze für die Quantifizierung der Sicherheit von Verkehrsabläufen diskutiert.

Zu Punkt 2 des Berichtes

(Möglichkeit der Einführung einer Vorrichtung — Black Box — an Bord von Schiffen mit gefährlicher Ladung, die vom Eintritt eines Schiffes in die der Seeverkehrsüberwachung unterliegende Zone bis zum Verlassen dieser Zone alle Funksprüche, sei es an den Eigner, an die Seeverkehrskontroll- oder Bergungsstationen aufzeichnet)

Nach Abschluß der Kostenermittlung für die Aufzeichnung der einzelnen Daten Ende 1984 wird die erforderliche Kosten-/Nutzen-Analyse für den Einsatz eines Schiffsdatenschreibers, auf deren Grundlage die Entscheidung über das technische Konzept eines Prototyps des Schiffsdatenschreibers getroffen werden soll, Anfang 1985 durchgeführt werden. Für die zweijährige Entwicklung und Erprobung des Prototyps eines Schiffsdatenschreibers sind bereits Haushaltsmittel in Höhe von DM 400 000 für 1985 angemeldet worden.

Die Untersuchungsergebnisse werden anschließend der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) vorgelegt werden und als Grundlage für eine Entscheidung über die Einführung einer Ausrüstungspflicht mit derartigen Geräten dienen. Entsprechende Untersuchungsergebnisse anderer Mitgliedstaaten liegen nicht vor.

Zu Punkt 3 des Berichtes

(Möglichkeiten, die Lotsenannahmepflicht für Schiffe aller Art auszuweiten)

Der Vorschlag der Bundesregierung, gemeinsam mit den Nordsee- bzw. Ostseeanliegerstaaten in der IMO eine Empfehlung an Schiffe mit umweltgefährdender Ladung zur Annahme von lizenzierten Überseelotsen in der Nordsee- bzw. Ostsee einzubringen, hat nicht deren Unterstützung gefunden.

Daraufhin hat die Bundesregierung mit Unterstützung Frankreichs der Kommission der Lotsenverwaltungen der Nordseeanliegerstaaten den Vorschlag gemacht, eine Entschließung zu verabschieden, in der Schiffen mit mehr als 10 000 BRT mit umweltgefährdender Ladung und solchen, die durch ihren Tiefgang behindert sind oder die nicht so häufig die Nordsee, den Englischen Kanal oder das Skagerrak befahren, die Annahme lizenzierten Überseelotsen empfohlen wird. Dieser Vorschlag fand ebenfalls nicht die Zustimmung der übrigen Nordsee-Anliegerstaaten. Es muß deshalb abgewartet werden, ob die auf der Nordseeschutzkonferenz in Bremen am 30. Oktober/1. November 1984 verabschiedete Deklaration eine Änderung der Haltung der Lotsenverwaltungen der übrigen Anliegerstaaten bewirkt.

Unabhängig davon wird geprüft, ob die Schifffahrt außerhalb der gegenwärtigen Seelotsenreviere in der inneren Deutschen Bucht durch Seelotsen von

der Revierzentrale Wilhelmshaven aus beraten werden kann.

Zu Punkt 4 des Berichtes

(Bericht über die sogenannten Keel-Clearance-Bestimmungen, d. h. darüber, ob die vorgeschriebenen Minimal-Wassertiefen unter den Schiffen für Schiffe mit gefährlicher Ladung ausreichen)

Die Untersuchung zur „Ermittlung gleichwertiger Unterhaltungsquerschnitte für die Fahrrinnen der Seeschiffahrtstraßen Ems, Jade, Weser, Elbe“ ist inzwischen abgeschlossen worden. Eines der wesentlichen Untersuchungsziele bestand darin, die derzeit vorhandenen Ausbautiefen dieser Seeschiffahrtstraßen unter Anlegung eines verfeinerten, auf alle Reviere anwendbaren Bemessungsverfahrens auf Schwachstellen (z. B. zu geringe keel-clearance) zu überprüfen und in bezug auf ihren Ausbaustandard miteinander zu vergleichen.

Wie die Analyse zeigt, ergibt sich keine Notwendigkeit, die z. Z. in den Revieren zugelassenen Schiffstiefgänge zu reduzieren oder alternativ größere als die bereits vorhandenen Ausbautiefen herzustellen. Lediglich für einen Teilabschnitt der Ems weist die Untersuchung unzureichende Fahrwassertiefen am Übergang von 12,5 m-Ausbau der Außenems auf den 8,5 m-Ausbau der Unterems nach. Die dadurch bedingte eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit des Ems-Reviers für Schiffe mit Bemessungstiefgang ist inzwischen im Zuge der Unterhaltungsbaggerei beseitigt worden.

Zu Punkt 5 des Berichtes

(Maßnahmen der Forschung und Entwicklung von Geräten zur Verhinderung und Bekämpfung von Ölunfällen sowie entsprechende Beschaffungsprogramme)

Das gemeinsam vom Bund und den vier Küstenländern im Jahre 1980 entwickelte Programm von Maßnahmen zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen ist weitgehend abgeschlossen. Die aus diesem Programm noch nicht realisierten Projekte sind soweit entwickelt, daß die insgesamt beabsichtigten Maßnahmen — wie vorgesehen — voraussichtlich Ende 1985 abgeschlossen sein werden. Das gesamte Investitionsvolumen beläuft sich auf etwa 100 Mio. DM.

Damit stehen für die Bekämpfung von Ölverschmutzungen zur Verfügung:

1. Fahrzeuge und Geräte

- MS „Mellum“. Indienststellung Juli 1984.
Hauptabmessungen: Länge 71,5 m, Breite 15,0 m, Maschinenleistung ca. 9000 PS.
Besondere Merkmale: leistungsstärkstes Ölbekämpfungsschiff, das außer der dem neuesten Stand der Technik entsprechenden Ölbekämpfungsausrüstung über leistungsstarke Schlepp- einrichtungen verfügt, um havarierte Tanker in Notfällen abschleppen zu können.

- MS „Scharhörn“. Indienststellung Ende 1981.
Hauptabmessungen: Länge 56,1 m, Breite 14,3 m, Maschinenleistung 3 500 PS.
Besonderes Merkmal: das Schiff ist in einem mehrjährigen Erprobungsprogramm eingesetzt, um neue Technologie auf dem Gebiet der Ölbekämpfungstechnik unter Seebedingungen zu testen.

- Bagger „Nordsee“. Fertigstellung des Umbaus für den Einsatz bei Ölunfällen im November 1983.
Hauptabmessungen: Länge 131,8 m, Breite 23,0 m, Maschinenleistung ca. 4 850 PS.

Besonderes Merkmal: mit 5 400 m³ relativ große Aufnahmekapazität.

- Klappschiff „Thor“. Indienststellung März 1983.
Hauptabmessungen: Länge 34,5 m, Breite 8,2 m, Maschinenleistung ca. 725 PS.
Besonderes Merkmal: Neuentwicklung einer deutschen Werft als Forschungs- und Entwicklungsprojekt (Prototyp).
- Klappschiff „Bottsand“. Indienststellung November 1984.
Hauptabmessungen: Länge 46,3 m, Breite 12,0 m, Maschinenleistung ca. 1 650 PS.
Besondere Merkmale: Nachbau der „Thor“ mit größeren Abmessungen und verbesserter Aufnahmetechnik.

Außerdem stehen einige Kleinfahrzeuge sowie Ölsperren und Ölaufnahmebehälter zur Verfügung.

2. Luftüberwachung

Einrichtung eines aus zwei Flugzeugen bestehenden Luftüberwachungssystems. Dieses System hat folgende Aufgaben:

- Regelmäßige Beobachtung des Meeres auf Ölverschmutzungen und deren potentieller Ursache;
- Einsatz bei Ölunfällen, um gemeldete Ölverschmutzungen kurzfristig und weiträumig zu überprüfen;
- Koordination des Einsatzes der zur Beseitigung einer Ölverschmutzung eingesetzten Fahrzeuge;
- Identifizierung der Verursacher und Dokumentation zur Weitergabe an die zuständigen Ermittlungsbehörden.

Die Wahrnehmung dieser Aufgabe erfolgt nach einer zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister der Verteidigung getroffenen Vereinbarung durch die Bundesmarine. Zu diesem Zweck werden zwei Flugzeuge vom Typ Do 28-D2 mit zusätzlichen Navigationseinrichtungen und elektronischen Sensoren ausgerüstet, die einen weitgehend sicht- und wetterunabhängigen Einsatz — d. h. auch nachts und bei schlechter Sicht — ermöglichen. Der Betrieb soll mit 600 vorgesehenen Flugstunden pro Jahr Ende 1985 aufgenommen werden.

Zur Überbrückung der Zwischenzeit wird seit Juni 1983 das in den Niederlanden vorhandene System auch für die Überwachung der deutschen Küste mitgenutzt. Nach den darüber mit den Niederlanden abgeschlossenen Vereinbarungen werden für unsere Zwecke 300 Flugstunden jährlich in Anspruch genommen werden.

3. Organisation

Im organisatorischen Bereich stehen zur Verfügung:

- Ölunfallausschuß See/Küste (ÖSK) als Sachverständigengremium. Der ÖSK hat insbesondere die Aufgabe, die Entwicklung auf dem Gebiet der Ölunfall-Bekämpfung zu verfolgen und entsprechende Maßnahmen vorzuschlagen.
- Einsatzleitungsgruppe (ELG). Dieses, bei einem Ölunfall einzuberufene Gremium hat die in solchen Fällen erforderlichen Entscheidungen zu treffen und die notwendigen Maßnahmen zu veranlassen.
- Ölmeldeorganisation beim Zentralen Meldekopf in Cuxhaven als Tag und Nacht besetzte nationale und internationale Meldestelle.
- Je 1 Sonderstelle des Bundes (SBÖ) und einer gemeinsamen Sonderstelle der vier Küstenländer in Cuxhaven. Die Sonderstellen haben insbesondere die Aufgabe, Vorschläge des ÖSK vorzubereiten und die ELG bei einem Ölunfall zu unterstützen.

4. Sonstige Maßnahmen

Bei einem großen Ölunfall müssen außer den eigenen Fahrzeugen auch andere Geräte, Fahrzeuge und Einrichtungen genutzt werden. Im Rahmen der Vorsorgemaßnahmen wurde daher außerdem folgendes veranlaßt:

- Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister der Verteidigung über den Einsatz von Einheiten der Bundesmarine bei Tankerunfällen;
- Vereinbarung mit Mineralölfirmen über den Einsatz von Tankschiffen für das Leichten eines havarierten Tankers;
- Vereinbarung mit Schlepperfirmen über den Einsatz von Schlepp- und Bergungskapazitäten bei Tankerunfällen.

Ausblick

Mit den vorgenannten Vorsorgemaßnahmen stehen für die Bekämpfung von Ölverschmutzungen leistungsstarke, dem neuesten Stand der Technik entsprechende Fahrzeuge, Geräte und Einrichtungen zur Verfügung. Für die Zukunft kommt es darauf an, die Vorsorgemaßnahmen neuen Erkenntnissen und technischen Möglichkeiten anzupassen. Hierzu gehören insbesondere:

- Die Vervollständigung des vorhandenen Schiffs- und Geräteparks. Für diesen Zweck soll das jetzt laufende und voraussichtlich Ende 1985 abgeschlossene Beschaffungsprogramm fortgesetzt werden. Die Bundesregierung hat in die Finanzplanung für die Jahre 1986 bis 1988 bereits angemessene Beträge eingebracht.
- Die weitere Entwicklung vorhandener und neuer Technologien sowie deren praktische Erprobung unter Seebedingungen.
- Weiterer Erfahrungsaustausch im internationalen Bereich im Rahmen der darüber abgeschlossenen Abkommen.
- Intensivierung der Zusammenarbeit mit Einheiten der Bundesmarine bei Tankerunfällen.
- Optimierung und Ausbau der Organisations- und Entscheidungsstrukturen.
- Einbeziehung der Bekämpfung von Verschmutzungen durch andere Schadstoffe als Öl (vgl. Teil II Abschnitt D).

Forschung und Entwicklung

Der Bundesminister für Forschung und Technologie fördert z. Z. 14 Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Öl mit einem Fördervolumen von ca. 29 Mio. DM. Abgeschlossen sind 18 Vorhaben (hier von 5 Studien) mit einem Volumen von ca. 11 Mio. DM. Die Maßnahmen haben zum Ziel, die technischen Voraussetzungen für eine wirkungsvollere Ölbekämpfung auch unter ungünstigen Einsatzbedingungen (größere Wellenhöhen, geringe Ölschichtdicken) zu schaffen. Auch für die speziellen Gegebenheiten des deutschen Wattenmeeres müs-

sen verbesserte technische Geräte für eine effiziente Ölbekämpfung entwickelt werden.

Die FE-Arbeiten befassen sich u. a. mit

- dem Eingrenzen von Ölverschmutzungen
Es wurde eine Reihe von Ölabsperssystemen untersucht, die insbesondere auf Hoher See bei Wind, Seegang und Strömung eingesetzt werden können. Hierbei hat sich eine am Einsatzort aus den Komponenten schäumbare Endlossperre als besonders geeignet erwiesen.
- dem Entfernen von Öl von der Wasseroberfläche
Aufgrund der positiven Erprobungsergebnisse mit dem Ölauffangschiff „Thor“ wurde eine leistungsfähigere Hochseeverision, die „Bottsand“ entwickelt und gebaut. Die entwicklungsbezogenen Komponenten der „Bottsand“ wurden vom BMFT gefördert. Weiterhin wurden als Fahrzeuge für eine Ölbekämpfung im Küsten- und Flachwasserbereich der Abschöpfkatamaran „Westensee“ und das Mehrzweck-Ölabschöpf-Pontonsystem „MPOSS“ entwickelt. Die Entwicklung von anderen Abschöpfgeräten (u. a. Öl-absaugteppich) erwies sich als aussichtsreich.
- der Reinigung von ölverschmutzten Watt- und Strandgebieten
Aufbau von kompletten Einsatzsystemen einschließlich wattgängiger Fahrzeuge, mobiler Reinigungsanlagen u. a.
- der Entsorgung von Ölverschmutzungen
Entsorgung bzw. Aufarbeitung der anfallenden Öl/Wasser- bzw. Öl/Sandgemische durch Waschverfahren, thermische Spaltung und andere Verfahren.

Die Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen des BMFT werden in enger Abstimmung mit dem BMV und den Küstenländern durchgeführt.

Teil II

Stand und Planung weiterer aktueller Maßnahmen zur Verhütung von Meeresverschmutzungen durch die Schifffahrt

A. Stand und Planung von Maßnahmen zur Verhinderung von Schiffsunfällen

1. Sicherheit des Schiffsverkehrs

Das verkehrspolitische Ziel der Bundesregierung, Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs abzuwehren und von der Schifffahrt ausgehende schädliche Umwelteinwirkungen zu verhüten, ist, obwohl in den vergangenen 20 Jahren Größe und Geschwindigkeiten der Seeschiffe und der Transport gefährlicher Güter in beträchtlichem

Umfange zugenommen haben, u. a. durch folgende Maßnahmen erreicht worden:

- Einrichtung von Verkehrstrennungsgebieten und Tiefwasserwegen zur Vermeidung sog. Steven-auf-Steven-Kollisionen und Grundberührungen,
- Erweiterung des auf den Seeschiffahrtstraßen bereits vorhandenen Verkehrssicherungssystems (Verkehrsüberwachung, Verkehrsberatung und Verkehrsregelung) mittels Landradar und UKW-Sprechfunkverbindung zwischen Re-

vierzentralen und Schiffsführungen auf den Bereich der Deutschen Bucht (vgl. Teil I/Ziffer 1.),

- Einführung der allgemeinen Lotsenannahmepflicht und Landradarberatung durch Seelotsen insbesondere bei unsichtigem Wetter,
- Unterstützung der Schiffsführung durch Seekarten und Seebücher, Verkehrsinformationen, Navigationshilfen und sonstige technische, nautische und hydrographische Dienste, insbesondere Einrichtung eines regional begrenzten nautischen Warnsystems für die Nord- und Ostsee.

Diese Maßnahmen, die in Anpassung an den technischen Fortschritt laufend verbessert und ergänzt werden, haben dazu geführt, daß die Unfallrate auf den deutschen Seeschiffahrtstraßen und in den Küstengewässern weiter verringert werden konnte, so daß sie im internationalen Vergleich auf einem sehr niedrigen Niveau liegt.

Um die Sicherheit des Schiffsverkehrs in der inneren Deutschen Bucht, die ein hohes Verkehrsaufkommen und kreuzende Schiffsfahrtswege aufweist, weiter zu erhöhen, hat das Bundeskabinett am 12. November 1984 insbesondere zur Verhinderung von Tankerunfällen beschlossen (BGBl. I S. 1366), die deutschen Hoheitsgewässer in diesem Bereich zu erweitern (sog. Boxen-Lösung). Die Erweiterung tritt am 16. März 1985 in Kraft. Nur im Hoheitsbereich sind eine Reihe von rechtlichen Maßnahmen möglich, die wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen können. Hierbei handelt es sich u. a. um

- eine Vorfahrtsregelung für tiefgangbehinderte große Schiffe, insbesondere Tanker,
- Einführung eines obligatorischen schiffahrtspolizeilichen Meldeverfahrens zur Überwachung und erforderlichenfalls Lenkung des Schiffsverkehrs,
- Schaffung einer Eingriffs- und Anordnungsbezugnis der Behörden bei konkreter Gefahr,
- Möglichkeit weiterer Sicherheitsauflagen für Schiffe mit gefährlicher Ladung sowie
- Möglichkeiten der Erweiterung der bestehenden Lotsenannahmepflicht.

Nur im Zusammenhang mit diesen rechtlichen Maßnahmen können die technischen Möglichkeiten der Revierfunk- und Radarabdeckung der inneren Deutschen Bucht (vgl. Teil I Punkt 1) voll genutzt werden.

Der schiffahrtspolizeiliche Vollzug wird in der Erweiterung des Hoheitsgebietes von den Wasserschutzpolizeien der Küstenländer im Rahmen ihrer bisherigen Tätigkeit im Hoheitsbereich übernommen.

2. Sicherheit der Seeschiffe hinsichtlich Bau und Ausrüstung sowie Besetzung und Betrieb

Das beim Bau von Seeschiffen zu beachtende Internationale Schiffssicherheitsübereinkommen von

1974/78 und die ergänzende nationale Schiffssicherheitsverordnung gewährleisten einen hohen Sicherheitsstandard. Der Sicherheitsstandard der deutschen Frachtschiffe liegt im allgemeinen, insbesondere wegen der Nichtbrennbarkeit der Wände und Schotte im Unterkunftsbereich, eindeutig über dem internationalen Niveau. Ebenso erfüllen die in den internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Gas- und Chemikaliertankschiffen empfohlenen Sicherheitsstandards sehr hohe Anforderungen, deren Beachtung national vorgeschrieben wurde und die daher beträchtlich zur Minderung des Risikos des Verkehrs derartiger Schiffe beitragen.

Dies wurde durch den praktischen Fall einer massiven Grundberührung durch einen großen Gastanker in unseren Gewässern eindrucksvoll unterstrichen. Darüber hinaus wird die Sicherheit des Betriebes von Tankschiffen weiter dadurch erhöht, daß nunmehr bei neuen Tankschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 10 000 und mehr Registertonnen die Duplizierung des Antriebs und der Steuerung der Ruderanlage und bei Rohöltankschiffen ab 20 000 Tonnen Tragfähigkeit die Ausrüstung mit Inertgasanlagen zur Minimierung von Brand- und Explosionsgefahren vorgeschrieben wurde. Vorhandene Schiffe sind in Abhängigkeit von ihrer Größe nachzurüsten.

Auch die navigatorische Sicherheitsausrüstung hat mit den am 1. September 1984 in Kraft getretenen Ergänzungen des Internationalen Schiffssicherheitsübereinkommens von 1974/78 ein weltweit einheitliches hohes Sicherheitsniveau erreicht. Diese Ergänzungen sehen u. a. die zusätzliche Ausrüstung aller neuen Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 10 000 und mehr Registertonnen ab sofort und aller vorhandenen Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 15 000 und mehr Registertonnen schrittweise mit selbsttätigen Radarplotthilfen vor. Außerdem sollen Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 100 000 und mehr Registertonnen mit einem Wendeanzeiger ausgerüstet werden, um die Sicherheit vor Kollisionen und Grundberührungen bei der Revierfahrt zu verbessern. Hervorzuheben ist, daß zur Gewährleistung der Kommunikation der Schiffe mit den Revierzentralen deutsche und ausländische Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 300 und mehr Registertonnen und alle Fahrgastschiffe im deutschen Küstenbereich mit einer UKW-Sprechfunkanlage ausgerüstet sein müssen.

Ein hoher Sicherheitsstandard ist auch im Besatzungsbereich sowohl hinsichtlich Qualifikation und Zahl der Besatzungsmitglieder als auch hinsichtlich der zusätzlichen Ausbildung von Tankschiffbesatzungen erreicht worden. Durch die am 1. Dezember 1984 in Kraft getretene Wachdienst-Verordnung (BGBl. 1984 I S. 1282) wird darüber hinaus sichergestellt, daß in Umsetzung des am 28. März 1984 in Kraft getretenen Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (BGBl. 1982 II S. 297) die Regelungen über den sicheren Wachdienst auf deutschen Schiffen Anwendung finden.

B. Stand und Planung von Maßnahmen zur Verhütung von Meeresverschmutzungen durch den Schiffsbetrieb

Die Bundesregierung richtet ihr besonderes Augenmerk darauf, daß die Meere nicht dadurch verschmutzt werden, daß beim normalen Schiffsbetrieb anfallende Ölrückstände, Reste aus Chemikalienladungen, Abwasser und Müll auf See beseitigt werden und verpackte Schadstoffe ins Meer gelangen. Hier geht es insbesondere darum, im Rahmen der IMO bei der Schaffung und Weiterentwicklung weltweit geltender internationaler Vorschriften mitzuarbeiten, diese in das nationale Recht umzusetzen und für eine wirksame Anwendung zu sorgen. Grundlage hierfür ist das von der IMO beschlossene und am 2. Oktober 1983 völkerrechtlich in Kraft getretene Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL-Übereinkommen), das die Bundesrepublik Deutschland aufgrund des Zustimmungsgesetzes von 23. Dezember 1981 (BGBl. 1982 II S. 2) ratifiziert hat.

Parallel zur IMO befaßt sich auch die durch das Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt der Ostsee (Helsinki-Übereinkommen, BGBl. 1979 II S. 1229) gebildete Helsinki-Kommission mit diesem Problemkreis. Sie bemüht sich vor allem um gemeinsame Initiativen der Ostsee-Anliegerstaaten bei der IMO und um eine abgestimmte, wirksame Durchführung der internationalen Regeln im Ostseebereich. Die Bundesregierung beteiligt sich intensiv an der Tätigkeit der Kommission, die sämtliche Verschmutzungsarten der Ostsee (Verschmutzung vom Lande aus, über die Luft, durch die Schifffahrt, durch Abfallbeseitigung auf See, durch den Meeresbergbau) und Bekämpfungsmaßnahmen behandelt, und nimmt vom 1. Juli 1984 bis 31. Juni 1986 den Vorsitz wahr.

Für die einzelnen Bereiche der Meeresverschmutzung durch den Schiffsbetrieb sind folgende Maßnahmen hervorzuheben:

1. Verschmutzung durch Öl

Das MARPOL-Übereinkommen führt das durch mehrfache Änderungen weiterentwickelte Übereinkommen von 1954 zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl fort. Es sieht in seiner Anlage I vor, daß grundsätzlich das Einleiten von Öl und ölhaltigen Gemischen verboten ist. Ausnahmen gelten außerhalb von Sondergebieten, zu denen insbesondere die Ostsee gehört, unter bestimmten Voraussetzungen (Mindestabstände, Höchstkonzentration und Höchstmengen, betriebliche Anforderungen). Um die Einhaltung dieser Vorschriften sicherzustellen, sind auf den Schiffen Tanks für Ölrückstände, Öl-Wasser-Separatoranlagen, Filtersysteme und Überwachungs- und Kontrollsysteme vorgeschrieben. Besondere bauliche und betriebliche Anforderungen gelten für Tankschiffe (Tanks für getrennten Ballast, Tankreinigungssystem unter Verwendung des Tankwaschens mit Rohöl). Die Schiffe

werden regelmäßig besichtigt, um zu gewährleisten, daß die Anforderungen an Bau und Ausrüstung eingehalten werden. Hierüber wird ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung ausgestellt. Jedes Schiff hat ein Öltagebuch zu führen, in das alle Vorgänge im Zusammenhang mit Öl einzutragen sind. Der Weiterentwicklung und Durchführung dieser Vorschriften dienen folgende Maßnahmen:

1.1

Der Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt der IMO hat auf seiner 20. Sitzung in London am 7. September 1984 verschiedene klarstellende und ergänzende Änderungen der Anlage I beschlossen, damit die Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl möglichst praxisgerecht und wirksam angewendet werden. Im einzelnen betreffen die Änderungen vor allem

- die Behandlung von Ölwasser-Gemischen mit einem Ölgehalt von nicht mehr als 15 ppm,
- Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht für Schiffe, die ihre Rückstände ausschließlich an Auffanganlagen abgeben können,
- Anforderungen an Öl-Filteranlagen,
- Einleiten von Ballastwasser,
- Gestaltung des Öltagebuchs,
- Anforderungen an Unterteilung und Stabilität,
- Gestaltung des internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung.

Die Änderungen werden voraussichtlich am 7. Januar 1986 völkerrechtlich in Kraft treten. Der Bundesminister für Verkehr bereitet gegenwärtig eine Rechtsverordnung vor, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, um die neuen Vorschriften in Kraft zu setzen. Schon jetzt werden sie, entsprechenden Empfehlungen der IMO folgend, in der Praxis großenteils bereits berücksichtigt.

1.2

Zur Minimierung der Rückstände aus den Lade-tanks ist jedes neue Rohöl-Tankschiff von 20 000 und mehr Registertonnen mit einem Tankreinigungssystem auszurüsten, das Rohöl als Waschmedium verwendet. Vorhandene Schiffe sind in Abhängigkeit ihrer Größe nachzurüsten. In Ausführung dieser Regelungen hat die See-Berufsgenossenschaft im März 1984 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr Richtlinien über die Anforderungen an den Entwurf, den Betrieb und die Überwachung von Systemen für Tankwaschen mit Rohöl auf der Grundlage entsprechender IMO-Entscheidungen erlassen.

1.3

Für Schiffe unter 400 Registertonnen, die keine Öltankschiffe sind, überläßt das MARPOL-Übereinkommen den nationalen Verwaltungen die Ent-

scheidung, mit welchen Einrichtungen sie versehen sein müssen, um sicherzustellen, daß nicht unerlaubt Öl ins Meer eingeleitet wird. Auf Vorschlag der Bundesregierung sind auf der Internationalen Nordseeschutz-Konferenz in Bremen am 31. Oktober/1. November 1984 übereinstimmende Anforderungen für diese Schiffe beschlossen worden. Die Bundesregierung wird in Abstimmung mit den anderen Nordsee-Anliegerstaaten bei der IMO dafür eintreten, daß diese Grundsätze auch von den anderen MARPOL-Vertragsstaaten übernommen werden.

1.4

Von besonderer Bedeutung dafür, daß die Einleitverbote tatsächlich beachtet werden, ist, daß genügend Auffanganlagen in den Häfen vorhanden sind und von der Schifffahrt benutzt werden. Nach dem MARPOL-Übereinkommen sind die Vertragsstaaten verpflichtet, in Häfen, wo Schiffe ölhaltige Rückstände einzuleiten haben, ausreichende Auffanganlagen einzurichten. In der Bundesrepublik Deutschland trifft diese Verpflichtung nicht den Bund, sondern die Länder. Im Hinblick auf die Bedeutung der Auffanganlagen für den Schutz der Meeresumwelt ist die Bundesregierung bemüht, ihren Einfluß gegenüber den Ländern geltend zu machen, daß diese Verpflichtung umfassend wahrgenommen wird. Nach den Feststellungen der Küstenländer sind ausreichend Auffanganlagen für die Schifffahrt vorhanden. Einzelheiten darüber hat die Bundesregierung in der Anlage zu ihrer Antwort vom 28. März 1984 (BT-Drucksache 10/1192) auf die Kleine Anfrage betreffend Auffanganlagen für Chemie-Waschwässer aus Tankern (BT-Drucksache 10/1106) zusammengestellt.

Nach Inkrafttreten des MARPOL-Übereinkommens hat der Bundesminister für Verkehr das Deutsche Hydrographische Institut veranlaßt, im Rahmen der nautischen Veröffentlichungen für eine umfassende Unterrichtung der Schifffahrt über Auffanganlagen und deren Benutzungsbedingungen zu sorgen. Außerdem sind im Rahmen einer umfassenden Fragebogenaktion die einschlägigen Angaben für deutsche Häfen der IMO zur Unterrichtung der internationalen Schifffahrt übermittelt worden. Für das Ostseegebiet sorgt zusätzlich die Helsinki-Kommission für entsprechende Informationen.

Die Bundesregierung hält eine noch stärkere Benutzung der Auffanganlagen durch die Schifffahrt für erforderlich. Sie ist der Auffassung, daß dies insbesondere durch kostengünstige Regelungen erreicht werden kann.

Auf der Internationalen Nordseeschutz-Konferenz hat es die Bundesregierung gemeinsam mit den Ländern erreicht, daß das im Nordseegebiet vorhandene System von Auffanganlagen umfassend sein und praktikable und kostengünstige Benutzungsverfahren eingeführt werden sollen.

1.5

Eine wichtige Maßnahme, um die Einleitungen von Öl in die Nordsee ganz zu verhindern, sieht die Bun-

desregierung darin, daß dieses Gebiet zum Sondergebiet erklärt wird. Dabei darf allerdings nicht übersehen werden, daß die nach den geltenden MARPOL-Bestimmungen zugelassenen Einleitkonzentrationen (100 parts per million) und -mengen 60 l pro Seemeile bei Tankern) so gering sind, daß sie kaum zu sichtbaren Ölverschmutzungen führen können. Die Erklärung zum Sondergebiet hätte aber vor allem den Vorteil, daß Beweisschwierigkeiten vermieden würden, ob bei einer Einleitung die Höchstmengen und Höchstkonzentrationen überschritten worden sind. Zugleich würde diese Maßnahme zu einer stärkeren Inanspruchnahme der Auffanganlagen führen und damit deren kostengünstigeren Betrieb ermöglichen. Die Erklärung der Nordsee zum Sondergebiet erfordert eine entsprechende Änderung des MARPOL-Übereinkommens, die im Rahmen der IMO vorzunehmen ist. Aussichtsreich erscheint eine entsprechende Initiative bei der IMO aber nur, wenn sie von den betroffenen Nordsee-Anliegerstaaten gemeinsam getragen wird. Die Bundesregierung hat daher auf der Internationalen Nordseeschutz-Konferenz eine entsprechende gemeinsame Initiative vorgeschlagen. Zum großen Bedauern der Bundesregierung konnte über diesen Vorschlag unter den Anliegerstaaten noch keine Einigkeit erzielt werden. Verschiedene Staaten hielten es für erforderlich, zunächst die erwarteten positiven Auswirkungen des MARPOL-Übereinkommens abzuwarten. Es konnte aber erreicht werden, daß der Vorschlag nicht grundsätzlich abgelehnt wurde, sondern auf der in zwei bis drei Jahren vorgesehenen Folgekonferenz endgültig darüber entschieden wird.

2. Verschmutzung durch als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe

In der Anlage II des MARPOL-Übereinkommens werden erstmalig Regeln aufgestellt, um die Meeresverschmutzung durch das Einleiten von Ladungsrückständen aus Chemikaliientankern zu verhüten. Grundsätzlich ist das Einleiten von Chemikalienrückständen, die nach ihrer Schädlichkeit in vier Gruppen eingestuft werden, verboten. Jedoch gelten unter bestimmten — für Sondergebiete verschärften — Voraussetzungen Ausnahmen, wenn die für die einzelnen Gruppen festgelegten Höchstmengen und Höchstkonzentrationen nicht überschritten werden. Regelmäßige Schiffsbesichtigungen, Zeugnisse und Ladungstagebücher dienen der Durchsetzung dieser Grundsätze. Zugleich sind die Vertragsparteien verpflichtet, in ihren Häfen für die Einrichtung von Auffanganlagen für Chemikalienrückstände zu sorgen.

Der wirksamen Anwendung dieser Regeln und ihrer Weiterentwicklung dienen folgende Maßnahmen:

2.1

Nach dem MARPOL-Übereinkommen ist vorgesehen, daß die Regeln für schädliche flüssige Stoffe

ab 2. Oktober 1986 international anzuwenden sind. Allerdings sind in der IMO inzwischen erhebliche Zweifel aufgetreten, ob die Vorschriften in der vorliegenden Form praktikabel sind, da sie weltweit in den Häfen eine Vielzahl von Auffanganlagen voraussetzen, die bis 1986 nicht vorhanden sein werden. Daher werden in der IMO gegenwärtig Änderungen dahin gehend beraten, daß die Ladungsreste von schädlichen flüssigen Stoffen durch technische Maßnahmen an Bord der Schiffe so reduziert werden müssen, daß die Höchstmengen, die ins Meer eingeleitet werden dürfen, nicht überschritten werden. In Fällen, wo dies wegen der Art der Stoffe nicht möglich ist und bei besonders gefährlichen Stoffen sowie in Sondergebieten wird ein verbindliches Reinigungsverfahren im Entladehafen vorgesehen. Über die förmlichen Änderungen will die IMO Ende 1985 beschließen, so daß sie im Frühjahr 1987 in Kraft treten können. Bis zu diesem Termin sollte nach Auffassung der meisten Staaten die Anwendung der MARPOL-Vorschriften für schädliche flüssige Stoffe insgesamt herausgeschoben werden. Die Bundesregierung hat sich gegen eine Verschiebung ausgesprochen. Sie ist der Auffassung, daß die Zeit bis zum Inkrafttreten der Änderungen ggf. durch Übergangsmaßnahmen überbrückt werden sollte.

2.2

Die Bundesregierung drängt seit längerem die Länder, sicherzustellen, daß auch für die Rückstände von Chemikaliientankern ausreichende Auffanganlagen geschaffen werden. In welchem Umfang derartige Anlagen notwendig sein werden, hängt allerdings von den noch vorgesehenen Änderungen der Anlage II ab. Zur Gesamthematik hat die Bundesregierung in ihrer o. a. Antwort vom 28. März 1984 Stellung genommen.

2.3

Auf der Internationalen Nordseeschutz-Konferenz haben die Anliegerstaaten ihr gemeinsames Interesse daran unterstrichen, daß die wirksame Anwendung der MARPOL-Vorschriften für schädliche flüssige Stoffe schnellstmöglich gewährleistet wird. Sie werden sich gemeinsam in der IMO dafür einsetzen, daß die noch notwendigen Änderungen alsbald verabschiedet werden.

2.4

Auch hinsichtlich des Einleitens von Chemikalienrückständen strebt die Bundesregierung an, daß die Nordsee zum Sondergebiet erklärt wird. Jedoch war hierüber auf der Internationalen Nordseeschutz-Konferenz ebenfalls eine Einigung noch nicht möglich. Über diese Frage wird daher auf der Folgekonferenz unter Berücksichtigung der noch vorgesehenen Änderungen der Anlage II des MARPOL-Übereinkommens zu entscheiden sein.

2.5

Im Ostseegebiet werden die Vorschriften des Helsinki-Übereinkommens für schädliche flüssige Stoffe bereits ab 1. Januar 1986 angewendet werden. Die Helsinki-Kommission wird auf ihrer nächsten Sitzung im März 1985 darüber entscheiden, wie die von der IMO beabsichtigten einschlägigen Änderungen des MARPOL-Übereinkommens bereits ab 1986 im Ostseebereich berücksichtigt werden können.

3. Verschmutzung durch Schadstoffe in verpackter Form

Nach Anlage III des MARPOL-Übereinkommens ist die Beförderung von verpackten Schadstoffen verboten, sofern die dort geregelten Voraussetzungen nicht beachtet werden. Dazu gehört, daß Schadstoffe ordnungsgemäß gestaut und so gesichert sein müssen, daß die Gefährdung der Meeresumwelt auf ein Mindestmaß verringert wird, ohne daß das Schiff oder die an Bord befindlichen Personen beeinträchtigt werden.

Anlage III ist allerdings bisher völkerrechtlich nicht in Kraft getreten, da noch nicht ausreichend viele Staaten diese Anlage ratifiziert haben.

Verschiedene Staaten sind der Auffassung, daß vor einer Ratifikation die Wirksamkeit dieser Vorschriften und die Kontrollmöglichkeiten verbessert werden müssen. Die Nordsee-Anliegerstaaten haben auf der Internationalen Nordseeschutz-Konferenz beschlossen, 1985 bei der IMO alle Anstrengungen zu unternehmen, damit die Anlage III — ggf. nach erforderlichen Änderungen — alsbald in Kraft tritt.

Zugleich werden sich die Nordsee-Anliegerstaaten in der IMO für weitere Maßnahmen einsetzen, um den Transport gefährlicher Güter noch sicherer zu gestalten. Dazu gehören die Prüfung der Einführung zusätzlicher Melde- und Unterrichtspflichten sowie eine besondere Kennzeichnung der Schiffe, deren Ladung ernsthaft und unmittelbar die Meeresumwelt gefährden kann; das gilt auch für Schiffe, die radioaktive Stoffe befördern.

Für deutsche Schiffe bestehen bereits Regelungen, die allgemein eine sichere Stauung und Zurrung der Ladung an Deck und in den Laderäumen vorschreiben, um während der Fahrt eine Gefährdung von Schiff und Besatzung auszuschließen.

International verbindliche Vorschriften, wie die Ladung im einzelnen auf Seeschiffen zu stauen und zu sichern ist, fehlen aber zur Zeit noch. Die Bundesregierung unterstützt daher die in der IMO bereits begonnenen Arbeiten für Vorschriften über die Sicherung der Ladung auf Seeschiffen. Dazu hat die Bundesregierung bereits zwei Forschungsvorhaben mit dem Ziel vergeben, bis zum Frühjahr 1985 den Gesamtbereich der Sicherung von Ladung auf Seeschiffen auf Verbesserungsmöglichkeiten hin zu überprüfen und konkrete Richtlinien für das Stauen und Sichern der Ladung auf Stückgutschiffen zu erarbeiten.

4. Verschmutzung durch Schiffsabwasser und Schiffsmüll

4.1

Nach Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens ist grundsätzlich das Einleiten von Schiffsabwasser ins Meer verboten. Ausnahmen gelten, wenn das Schiff über eine Anlage zur Behandlung oder Aufbereitung von Abwasser verfügt oder wenn Einleitungen in einer Entfernung von mehr als 12 sm vom nächstgelegenen Land erfolgen. Die Vorschriften sind bisher noch nicht völkerrechtlich in Kraft getreten, da noch nicht ausreichend viele Staaten diese Anlage ratifiziert haben. Gegenwärtig wird von der IMO geprüft, welche Hinderungsgründe in den einzelnen Staaten einer Ratifikation noch entgegenstehen. Verschiedene Staaten haben insbesondere darauf hingewiesen, daß nach ihrer Ansicht ein Verbot des Einleitens von Schiffsabwasser solange unsinnig sei, wie Abwasser noch ungeklärt vom Lande aus eingeleitet werden dürften.

In der Ostsee sind durch das Helsinki-Übereinkommen entsprechende Vorschriften für das Einleiten von Schiffsabwasser bereits in Kraft. Für vorhandene Schiffe gelten jedoch Übergangsregelungen bis Mai 1990. Da die Wasserqualität durch Schiffsabwasser insbesondere im küstennahen Bereich der Förden und Buchten gefährdet ist, hat der Bundesminister für Verkehr gemeinsam mit dem dänischen Umweltminister entschieden, die Übergangsfristen für das Einleiten von Schiffsabwasser in den Förden und Buchten (innere Gewässer) für Fahrgastschiffe mit mehr als 50 Personen bereits Ende 1987 auslaufen zu lassen. Die erforderlichen deutschen Regelungen werden in Kürze durch Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr erlassen werden.

Im Hinblick auf die bereits für den Ostseebereich bestehenden Verpflichtungen werden unabhängig vom Inkrafttreten der Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens auf neuen Schiffen unter der Bundesflagge die Anforderungen an Bau und Ausrüstung zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffsabwasser bereits erfüllt.

In den deutschen Häfen können nach Angaben der Länder Schiffsabwasser im Rahmen der allgemeinen Entsorgungsmöglichkeiten abgegeben werden. Im Ostseebereich legt das Land Schleswig-Holstein besonderes Schergewicht darauf, in allen Häfen eine ausreichende und beschleunigte Entsorgung zu ermöglichen.

4.2

Nach Anlage V des MARPOL-Übereinkommens ist die Beseitigung von Kunststoffgegenständen ins Meer verboten. Anderer Müll kann außerhalb von Sondergebieten in einer Mindestentfernung von Land eingebracht werden. Auch diese Anlage ist mangels einer ausreichenden Zahl von Ratifikationen bisher völkerrechtlich nicht in Kraft getreten. Im Ostseegebiet ist nach dem Helsinki-Übereinkommen die Beseitigung von Müll ins Meer mit Ausnahme von Lebensmittelabfällen verboten.

In den deutschen Häfen ist nach Angaben der Länder die Abgabe von Müll im Rahmen der allgemeinen Entsorgungsmöglichkeiten gewährleistet.

Die Internationale Nordseeschutz-Konferenz hat beschlossen, daß die Anliegerstaaten 1985 bei der IMO alle Anstrengungen unternehmen werden, damit geeignete Regeln für Schiffsmüll alsbald in Kraft treten. In den Nordsee-Häfen sollen sobald wie möglich Auffanganlagen bereitstehen, um das Beseitigen von Schiffsmüll ins Meer auszuschließen.

C. Stand und Planung von Maßnahmen zur Schiffskontrolle, Verkehrsüberwachung und Ermittlung von Verstößen

Schiffe, die nicht den in den internationalen Übereinkommen der IMO und ILO vorgeschriebenen technischen und sozialen Mindestnormen entsprechen (sog. „sub-standard-ships“), stellen ein Sicherheitsrisiko dar und führen zu Wettbewerbsverzerrungen. Durch die Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrollen vom 26. Januar 1982 wurde zwischen 14 westeuropäischen Staaten eine Harmonisierung der Kontrollen fremdflagger Schiffe in den Häfen vereinbart. Nach dem Inkrafttreten des MARPOL-Übereinkommens werden innerhalb dieser Hafenstaatkontrollen nunmehr auch die Ausrüstung der Schiffe mit den nach dem MARPOL-Übereinkommen vorgeschriebenen technischen Vorrichtungen zur Verhinderung der Ölverschmutzung sowie die Öltagebücher kontrolliert.

Die bei den Kontrollen gewonnenen Daten werden zentral gesammelt und abrufbereit gemacht, um Doppelkontrollen zu vermeiden und „schwarze Schafe“ gezielt ausfindig zu machen. Z. Z. wird eine elektronische Datenverarbeitungsanlage in St. Malo (Frankreich) in Betrieb genommen, die der schnellen Datenübermittlung dient und die Verfolgung von Verstößen im nächsten Anlaufhafen sicherstellt.

Auf der Internationalen Nordseeschutz-Konferenz in Bremen haben die Nordsee-Anrainerstaaten auf Initiative der Bundesregierung beschlossen, die Ermittlung, Verfolgung und Ahndung von Verstößen gegen Verschmutzungsverbote durch intensivierte Überwachungsmaßnahmen und enge internationale Zusammenarbeit zu verstärken.

Die Bundesrepublik Deutschland hat schon vor den Bremer Beschlüssen deren Zielvorgaben dadurch entsprochen, daß neben der Überwachung durch die Wasserschutzpolizeien der Küstenländer in den Küstengewässern für den Bereich der Hohen See zusätzlich zur eigentlich zuständigen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auch Bundesgrenzschutz und Zoll mit diesen Aufgaben betraut wurden. Dabei hat der Bundesminister für Verkehr auf einen koordinierten Einsatz der Vollzugskräfte hingewirkt. Im einzelnen bedeutet dies:

— Die Streifenpläne für die Routinekontrollen werden gegenseitig abgestimmt,

- der beim Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven eingerichtete Zentrale Meldekopf (ZMK) ist Eingangsstelle für Meldungen, die von ihm unverzüglich an die jeweiligen Vollzugskräfte weitergeleitet werden,
- es erfolgt ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch.

Bei den Kontrollfahrten werden in erster Linie die Einhaltung von Umweltschutz-Vorschriften (insbesondere Ölverschmutzungen) und die Einhaltung von Verkehrsvorschriften überwacht. Dies hat eine erhebliche Intensivierung der schiffahrtspolizeilichen Überwachung des deutschen Küstenvorfeldes im Bereich der Hohen See zur Folge.

Daneben stehen als Erkenntnisquelle die Ergebnisse der sichtunabhängigen Luftüberwachung zur Verfügung (vgl. Teil I/Ziffer 5.2). Das Luftüberwachungsflugzeug meldet entdeckte Ölverschmutzungen über Funk an den ZMK, der durch seine koordinierende Funktion eine unverzügliche Beteiligung der Vollzugsorgane sicherstellt. Dem durch die Luftüberwachung erzielten Abschreckungseffekt auf potentielle Ölsünder mißt die Bundesregierung große Bedeutung bei.

Die für Gewässerverunreinigungen nach dem Strafgesetzbuch bestehende Strafandrohung — gemäß § 324 StGB Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder Geldstrafe und gemäß § 330 Abs. 4 StGB in besonders schweren Fällen Freiheitsstrafe bis zu zehn Jahren — ist nach der Auffassung der Bundesregierung ausreichend. Diese Strafandrohungen sind im internationalen Vergleich mit am höchsten und ermöglichen es den Gerichten, schuldangemessene Strafen zu verhängen. Gewässerverunreinigungen, die im Hoheitsgebiet sowie im Bereich des deutschen Festlandsockels begangen werden, werden *unabhängig von der Nationalität der Täter* grundsätzlich von deutschen Stellen verfolgt und geahndet.

D. Stand und Planung von Maßnahmen zur Bekämpfung von Verschmutzungen durch andere Schadstoffe als Öl

Mit dem Anstieg des Seetransportes von Chemikalien hat auch das Gefährdungspotential für eine Verschmutzung des Wassers durch andere Schadstoffe als Öl zugenommen. Daher wurde das im Jahre 1969 mit den Nordsee-Anliegerstaaten verein-

barte Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Verschmutzung der Nordsee durch Öl (Bonn-Abkommen) im September 1983 auf andere Schadstoffe erweitert. Nachdem die Ostsee-Anliegerstaaten die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen durch andere Schadstoffe als Öl bereits mit dem Übereinkommen über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebietes (Helsinki-Abkommen) bereits im Jahre 1974 vereinbart hatten, ist der internationale Gesamtrahmen für eine Zusammenarbeit der Nord- und Ostsee-Anliegerstaaten auch auf diesem Gebiet nunmehr gegeben.

Erfordernis und Möglichkeiten einer Bekämpfung von Verschmutzungen durch andere Schadstoffe als Öl wurden 1983 in der Studie „Transport von Chemikalien auf See“ dargestellt. Diese Studie enthält insbesondere Angaben über

- Art und Größe der weltweit vorhandenen sowie auf den deutschen Seeschiffahrtstraßen verkehrenden Chemikalienschiffe,
- das mit dem Chemikalientransport auf See verbundene Gefährdungspotential sowie
- die bei einem unfallbedingten Freiwerden von Chemikalien vorhandenen Bekämpfungsmöglichkeiten.

Bekämpfungsmöglichkeiten werden insbesondere bei den Chemikalien gesehen, die sich nach dem Freiwerden ähnlich wie Öl verhalten und auf der Wasseroberfläche schwimmen. Gemeinsam mit den Küstenländern wird daher geprüft, inwieweit die für die Bekämpfung von Ölverschmutzungen vorhandenen Fahrzeuge, Geräte, Einrichtungen und Gremien auch für die Bekämpfung von Verschmutzungen durch andere Schadstoffe als Öl genutzt werden können. Diese Überprüfung erfolgt im Zusammenhang mit einer zur weiteren Verbesserung der Organisation z. Z. anstehenden Neufassung des „Verwaltungsabkommens zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Ölverschmutzungen“ von 1975.

Eine weitere Verbesserung der Eingriffsmöglichkeiten wird durch das Gesetz zu dem Protokoll von 1973 über Maßnahmen auf Hoher See bei Fällen von Verschmutzung durch andere Stoffe als Öl erreicht, das auch Änderungen des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt zur Erweiterung polizeilicher Befugnisse bei drohenden Meeresverschmutzungen enthält. Das Gesetz wurde am 7. Dezember 1984 vom Deutschen Bundestag angenommen und wird demnächst verkündet.

Schlußbemerkung

In der Bundesrepublik Deutschland ist hinsichtlich des Schutzes der Meeresumwelt vor Verschmutzungen durch die Schifffahrt ein hoher Stand erreicht. Die Bundesregierung wird sich national und international für mögliche und notwendige weitere Verbesserungen einsetzen. Wegen der Internationalität der Seeschifffahrt wird sie vor allem in der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation auch zukünftig darauf dringen, daß alle Staaten für eine wirksame Anwendung der bestehenden internationalen Vorschriften sorgen und diese im Lichte neuer Erkenntnisse und technischer Entwicklungen ständig überprüft und weiterentwickelt werden.

In einer intensiven internationalen Zusammenarbeit im Rahmen des Helsinki-Übereinkommens, der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle, des Bonn-Abkommens und der Beschlüsse der Interna-

tionalen Nordseeschutz-Konferenz sieht die Bundesregierung eine wichtige Grundlage, um regional über die Grenzen einzelner Staaten hinaus eine noch strengere Durchsetzung internationaler Vorschriften zu ermöglichen.

Die weitreichenden Maßnahmen auf dem Gebiet der Seeschifffahrt stellen einen wichtigen Beitrag dar, um die Meeresumwelt in Nord- und Ostsee zu schützen. Allerdings dürfen die erzielten Erfolge nicht den Blick dafür verschließen, daß in Nord- und Ostsee im wesentlichen durch Stoffeinträge vom Lande aus über die Flüsse die Küstengewässer und die Atmosphäre belastet werden. Besondere Anstrengungen sind daher auch in Zukunft erforderlich, um die Verschmutzung vom Lande aus zu reduzieren.