

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

EntschlieÙung zu den Unglücken auf den Fähren „Scandinavian Star“, „Norröna“ und weiteren Fährschiffen

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

- unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 12. März 1987 zum Kentern des Fährschiffes „Herald of Free Enterprise“,
- unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 17. März 1989 zur Sicherheit im Seeverkehr,
- A. bestürzt über die dramatischen Ereignisse an Bord der dänischen Fähre „Scandinavian Star“, der britischen Fähre „Norröna“ sowie bei der Havarie einer italienischen Fähre vor Trapani,
- B. in der Erwägung, daß diese Katastrophen mehr als 164 Menschen das Leben gekostet haben, darunter zahlreichen Kindern,
- C. in Kenntnis der Tatsache, daß nach dem Unglück mit der „Herald of Free Enterprise“ und anderen Unfällen von Fährschiffen nur unzureichende Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit an Bord dieser Schiffe getroffen wurden,
- D. in der Erwägung, daß die unzureichende Überwachung der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften das Leben der Passagiere unmittelbar gefährdet,
- E. in der Erwägung, daß eine gut ausgebildete Besatzung mit wirksamer Rettungsausrüstung sehr wahrscheinlich zahlreiche Menschenleben hätte retten können,
- F. besorgt über die derzeitige Praxis, wonach Staaten, die Möglichkeiten der Registrierung unter Billigflaggen bieten, die internationalen Übereinkommen der IMO und der IAO über die Sicherheit der Seeschifffahrt nicht ratifiziert haben,
- G. in der Erwägung, daß die Kommission, der Rat und die Mitgliedstaaten den Empfehlungen des Europäischen Parla-

ments, wie sie in seiner Entschließung vom 12. März 1987 zum Kentern der „Herald of Free Enterprise“ formuliert wurden, nur unzureichend nachgekommen sind,

- H. unter Hinweis auf die Untersuchung auf der „Scandinavian Star“, die folgendes deutlich machte:
1. Das Alarmsystem funktionierte nicht,
 2. die Besatzung war schlecht auf Unglücksfälle vorbereitet,
 3. 97 Besatzungsmitglieder beherrschten die Sprache der Passagiere nicht und waren so schlecht ausgebildet, daß sie die Rettungsboote nicht bedienen konnten,
 4. etwa 40 Besatzungsmitglieder hatten keinerlei Ausbildung erhalten und waren zum größten Teil vorher noch nie zur See gefahren,
 5. die Ausbreitung des Feuers wurde durch die sehr leicht brennbare Kunststoffverkleidung und durch die offenen Belüftungsschächte begünstigt,
 6. nur 5 der 15 Feuertüren funktionierten,
 7. zahlreiche Passagiere schliefen wegen des Mangels an Kabinen in ihren Autos,
 8. vollständige Passagierlisten fehlten, und Kinder unter sieben Jahren waren nicht erfaßt,
- I. in der Feststellung, daß hier von schwerwiegenden Mängeln und grober Fahrlässigkeit gesprochen werden muß,
- J. in der Erwägung, daß die norwegischen Behörden den Zustand der „Scandinavian Star“ nicht kontrolliert hatten, was von den Schiffsverkehrsinspektionen Norwegens und Dänemarks bestätigt wurde,
- K. in der Erwägung, daß die skandinavische Transportarbeitergewerkschaft die „Scandinavian Star“ noch einige Tage vor dem Unglück als Beispiel für eines der Schiffe genannt hatte, die den skandinavischen Sicherheitsvorschriften nicht entsprechen –
1. spricht allen bei diesen Katastrophen verletzten Personen und den Hinterbliebenen der Opfer sein tiefempfundenes Mitgefühl aus;
 2. äußert seine Anerkennung für alle, die zur Rettung der Passagiere beigetragen haben;
 3. wünscht, über die Umstände dieser beiden Katastrophen vollständig informiert zu werden;
 4. fordert die Kommission auf, unverzüglich die Inspektionen unabhängiger Sachverständiger bezüglich des ordnungsgemäßen Zustands des Schiffskörpers, der Brandbekämpfungseinrichtungen, der Nachrichtenübermittlung, der Rettungseinrichtungen, der Maßnahmen bei Seenot und der Ausbildung der Mannschaften auf den Schiffen im Hinblick auf diesen eventuell eintretenden Notfall zu überprüfen, und beauftragt sie, dem Parlament und dem Rat einen schriftlichen Bericht über dieses Thema vorzulegen;

5. fordert den Rat auf, von allen Mitgliedstaaten zu verlangen, der Kommission jährlich einen schriftlichen Bericht über die Sicherheitskontrollen, die sie auf Fährschiffen und Roll-on-/Roll-off-Schiffen und über die Einhaltung der diesbezüglichen nationalen Vorschriften durchgeführt haben, vorzulegen, und beauftragt die Kommission, dem Parlament und dem Rat jährlich einen zusammenfassenden Bericht zu übermitteln;
6. stellt fest, daß die Gemeinschaft trotz seiner Forderungen noch keinen „Rahmen“ für eine umfassende Gemeinschaftspolitik zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs festgelegt hat;
7. unterstützt die Arbeiten der IMO im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens von 1974;
8. ist der Auffassung, daß die Eintragung von Passagierschiffen in Schiffsregister, die keine strengen Sicherheitsanforderungen für Schiffe vorsehen, zur Gefährdung der Passagiere beiträgt;
9. ist der Ansicht, daß die Kontrolle von Fährschiffen durch die nationalen Behörden in vielen Fällen zu wünschen übrig läßt;
10. hält daher die Einrichtung eines zusätzlichen Inspektionssystems durch die Gemeinschaft für notwendig, dessen Grundlage die Zustimmung des Staates, in dem das Schiff vor Anker liegt, das IAO-Übereinkommen 147/76, das SOLAS-Übereinkommen der IMO, das Völkerrecht und die Festlegung einer 12-Meilen-Zone, in der die Gemeinschaft Kontrollen durchführen kann, sein könnte;
11. hält darüber hinaus die Einrichtung eines europäischen Systems der Küstenstaatkontrolle für sehr wichtig; fordert die Kommission auf, in dieser Richtung Initiativen zu ergreifen und Vorschläge für Rechtsvorschriften auszuarbeiten;
12. fordert, daß die Daten über die Inspektion von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen, in einer zentralen Datenbank oder von den Versicherungsunternehmen gespeichert werden;
13. hält zusätzlich gemeinschaftliche Rechtsvorschriften in folgenden Bereichen für notwendig:
 1. Harmonisierung der Sicherheitsvorschriften,
 2. Harmonisierung der Ausbildungsanforderungen für die Besatzungsmitglieder im Hinblick auf die Sicherheit und das Verhalten bei Unglücksfällen, wobei das Personal insbesondere ausreichend qualifiziert sein muß, um die Passagiere in der Sprache des Abfahrts- und des Ziellandes betreuen zu können,
 3. Sicherheitskontrollen von Fährschiffen und Ro-ro-Schiffen durch die Mitgliedstaaten, auch bei Schiffen aus Drittländern, die Gemeinschaftsgewässer befahren,
 4. schärfere Sanktionen bei erwiesener Fahrlässigkeit, z. B. hohe Bußgelder, (befristete) Fahrverbote, Verbot des Anlaufens von EG-Häfen für Schiffe aus Drittländern usw.,

beauftragt die Kommission, bis spätestens 31. Dezember 1990 entsprechende Vorschläge zu unterbreiten;

14. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschlieung dem Rat, der Kommission, der norwegischen Regierung und den Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.