

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Klaus Lennartz, Friedhelm Julius Beucher, Dr. Marliese Dobberthien, Hermann Bachmaier, Lieselott Blunck, Ursula Burchardt, Marion Caspers-Merk, Peter Conradi, Klaus Daubertshäuser, Ludwig Eich, Lothar Fischer (Homburg), Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Dr. Liesel Hartenstein, Volker Jung (Düsseldorf), Renate Jäger, Susanne Kastner, Siegrun Klemmer, Horst Kubatschka, Dr. Klaus Kübler, Ulrike Mehl, Michael Müller (Düsseldorf), Jutta Müller (Völklingen), Jan Oostergetelo, Manfred Reimann, Harald B. Schäfer (Offenburg), Otto Schily, Karl-Heinz Schröter, Dietmar Schütz, Ernst Schwanhold, Hans Georg Wagner, Wolfgang Weiermann, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Axel Wernitz
— Drucksache 12/917 —

Sicherheitsvorschriften für Tankschiffe und andere Transportschiffe für wassergefährdende Stoffe

Verschiedene Tankerunfälle der vergangenen Jahre mit zum Teil massiver Meeres- und Strandverschmutzung mit der Folge erheblicher Störungen des Naturhaushalts sind der Anlaß für folgende Fragen:

Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, daß eine erfolgreiche Verbesserung der baulichen Sicherheitsvorschriften für Tankschiffe nur auf der Grundlage internationaler Vereinbarungen im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) möglich und praktikabel ist. Dementsprechend kommen nationale oder regionale (z. B. Ostsee) Regelungen betreffend die Tankerkonstruktion nicht in Betracht.

Die Kontrollen in den Häfen nach der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle bieten einen ausreichenden Schutz gegenüber fremdflaggen Schiffen, die eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und die marine Umwelt darstellen. Die Bundesregie-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 24. Juli 1991 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

rung setzt sich national und international dafür ein, die Kontrollen fremdflaggiger Schiffe generell zu verschärfen und auf betriebliche Vorgänge an Bord auszuweiten.

1. Welche Aktivitäten in welchen nationalen, europäischen und internationalen Gremien hat die Bundesregierung in den vergangenen drei Jahren entfaltet, um für Tankschiffe eine Verbesserung der Sicherheitsvorschriften und deren Überwachung zu erreichen?

Ausgehend von dem Ölunfall des Tankers „Exxon Valdez“ vor der Südküste Alaskas und anderen Tankerunfällen hat die Bundesregierung im Rahmen der 3. Internationalen Nordseeschutz-Konferenz (3. INK) im Jahre 1990 weitere Maßnahmen zur Verhütung von Schiffsunfällen und deren Folgen gefordert. Die 3. INK beschloß in diesem Sinne, daß die Nordseeanliegerstaaten in der IMO gemeinsam initiativ werden sollten, um die internationalen Übereinkommen daraufhin zu überprüfen, ob sie ausreichend sind, um Ölunfälle, die die Meeresumwelt bedrohen, zu verhindern oder in ihrem Ausmaß zu vermindern. Der Beschluß der 3. INK sieht ferner vor, den technischen Organen der IMO die Ergebnisse von Unfalluntersuchungen vorzulegen, um Vorschläge zur Verbesserung der technischen Anforderungen an Bord von Schiffen zu entwickeln. Die Bundesregierung hat sich zudem auf der 3. INK dafür eingesetzt, daß die Verfolgung von Verstößen gegen das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78) verbessert werden und daß die Kontrolle der Sicherheits- und Umweltschutzbestimmungen nach der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (Paris 1982) verschärft werden sollte.

Auch im Rahmen der Konferenz der Ostsee-Umweltminister im schwedischen Ronneby (September 1990) wurden Verbesserungen im konstruktiven Bereich des Tankerbaues gefordert, um die Ostsee gegen Meeresverschmutzungen als Ursache von Schiffsunglücken zu schützen. Die deutsche Seite hat den Beschluß einer gemeinsamen Initiative der Ostseeanliegerstaaten in der IMO unterstützt, eine weltweite Einigung über neue konstruktive Vorschriften im Tankerbau (z. B. Doppelhülle, Doppelwände, Doppelboden, Tankgrößenbegrenzung) zu erreichen.

2. Welches ist der Stand der jeweiligen Verhandlungen; wo liegen die Haupthindernisse für substantielle Fortschritte?

Die Überprüfung, ob die internationalen Übereinkommen ausreichend sind, um Ölunfälle zu verhindern oder in ihrem Ausmaß zu mindern, ist in den zuständigen IMO-Gremien noch nicht abgeschlossen. Es zeichnet sich jedoch bereits ab, daß der häufigsten Unfallursache, d. h. dem „Faktor Mensch“, erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet werden muß. Hier wird ein enger Zusammenhang mit der Qualität des Managements der Reederei gesehen und die Einführung der bereits in anderen Industriezweigen bewährten Qualitätssicherung in der Schifffahrt gefordert. Neben der weite-

ren weltweiten Verbesserung der Qualifikation der Seeleute muß gleichzeitig vermehrt auf die Wechselbeziehung zwischen schiffs- und landseitigem Management geachtet werden. Die in der IMO zur Zeit laufenden Arbeiten zielen auf eine Ergänzung des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) ab, um verbindliche Vorschriften für ein Sicherheitsmanagement an Bord und in den Reedereien einzuführen. Diese Entwicklung wird von der Bundesregierung als Beitrag zum sicheren und umweltschützenden Transport von Öl und Chemikalien begrüßt und nachhaltig unterstützt.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung nach Doppelwandigkeit von Tankschiffen bzw. allen Transportschiffen für wassergefährdende Stoffe?

Die Bundesregierung unterstützt die Einführung des Doppelhüllen-Konzeptes für neue Öltanker, da damit unter gewissen Einschränkungen (zusätzlicher Schutz ist für niedrige Schiffsgeschwindigkeiten gegeben) ein sicherer, umweltschützender Öltransport gewährleistet werden kann. In den schwierigen Diskussionen in der IMO über die Festlegung der Abmessungen für Doppelseiten und -böden wurde ein deutscher Kompromißvorschlag akzeptiert (Dimensionierung der Doppelseite, in Abhängigkeit der Tragfähigkeit, mit minimal 1 m und maximal 2 m). Gleichzeitig hat sich die Bundesregierung in der IMO für die Verbesserung der Sicherheit vorhandener Tanker gegen Ölausfluß bei Strandungen und Kollisionen eingesetzt, um unterschiedliche Sicherheitsstandards für neue und vorhandene Öltanker so klein wie möglich zu halten. Beim Massenguttransport gefährlicher flüssiger Chemikalien ist die Doppelhülle bereits seit einigen Jahren Vorschrift und in der deutschen Chemikalienschiffenflotte als „Stand der Technik“ entsprechend § 6 SchiffssicherheitsVO eingeführt. Der Umweltausschuß der IMO hat auf seiner letzten Sitzung (Juli 1991) Einvernehmen über die vorgesehene Ergänzung des MARPOL-Übereinkommens erzielt, die Doppelhülle für neue Öltanker ab 3 000 tdw vorzuschreiben (ab 600 bis 3 000 tdw Doppelböden). Zur Verbesserung der Sicherheit vorhandener Öltankschiffe, die keine Doppelhülle haben, ist ebenfalls eine MARPOL-Ergänzung vorgesehen. Die Sicherheit gegen das Ausfließen von Öl bei Strandung und Kollision soll durch bordseitige Maßnahmen erhöht werden. Nach einer noch festzulegenden Übergangsfrist sollen diese Schiffe aus dem Verkehr gezogen werden.

4. Welche anderen technischen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Sicherheit derartiger Schiffe zu verbessern?

Die japanische „Zwischendeck-Konstruktion“ bietet eine vergleichbare Sicherheit gegen Ölausfluß bei Strandungen und Kollisionen wie die Doppelhülle, deshalb ist sie von der IMO für neue Öltanker als Äquivalent zu der Doppelhüllenkonstruktion anerkannt worden.

Bei neuen Schiffen könnte durch eine weitere Tankgrößenbegrenzung die Menge des ausfließenden Öls aus beschädigten Ladetanks reduziert werden. Bei vorhandenen Schiffen soll als bordseitige Maßnahme u. a. durch die hydrostatisch ausbalancierte Ladung (Gleichgewicht zwischen innerem Ladungsdruck und äußerem Wasserdruck) der Ölaustritt aus beschädigten Ladetanks vermindert werden. Dieses Verfahren führt allerdings zu einer Reduzierung der Transportleistung, da die einzelnen Tanks nicht voll gefüllt werden dürfen.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung nach einer qualifizierten Sicherheitsausbildung für Schiffsbesatzungen derartiger Transportschiffe?

Die Bundesregierung begrüßt diese Forderung. In der Bundesrepublik Deutschland sind gemäß der SchiffsbesetzungsVO zusätzliche qualifizierende Lehrgänge für Besatzungen von Öl-, Chemikalien- und Flüssiggastankern vorgeschrieben. Sie werden an den seefahrtsbezogenen Ausbildungsstätten der Küstenländer durchgeführt.

6. Welche Möglichkeiten bestehen, Schiffen, die die Sicherheit gefährden, das Anlaufen deutscher oder europäischer Häfen und das Befahren der deutschen bzw. europäischen Küstengewässer und Schifffahrtswege zu verbieten?
7. Welche Möglichkeiten bestehen, derartigen Schiffen das Befahren internationaler Gewässer in Bereichen zu verbieten, von denen bei einem Schiffsunfall Gefahren für deutsche bzw. europäische Naturbereiche drohen?

Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, daß Schiffen, die den internationalen Vorschriften entsprechen, das Befahren internationaler Gewässer und das Anlaufen von öffentlichen Häfen nicht versagt werden kann. Die Sicherheitsstandards der internationalen Übereinkommen können gegenüber fremdflaggigen Schiffen auch durchgesetzt werden, wenn die Flaggenstaaten nicht Vertragsparteien dieser Übereinkommen sind („Nichtbegünstigungsklausel“).

Die im Rahmen der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle durchgeführten Kontrollen fremdflaggiger Schiffe in deutschen Häfen bieten ein wirksames Instrumentarium, um die deutschen Küstengewässer gegen Schiffe mit Sicherheitsmängeln zu schützen. Hierzu wird im übrigen Bezug auf die Antwort in der Drucksache 12/365 genommen.

8. Für den Fall, daß die in den beiden vorherigen Fragen angesprochenen Verbotsmöglichkeiten gegenwärtig nicht ausreichend bestehen, wie beurteilt die Bundesregierung die Schaffung entsprechender nationaler, europäischer oder internationaler Rechtsvorschriften?
9. Ist die Bundesregierung bereit, sich mit allem Nachdruck für entsprechende Rechtsvorschriften zur Verbesserung der Sicherheit einzusetzen?

Die Bundesregierung ist bei ihren rechtlichen Maßnahmen an das geltende Seevölkerrecht gebunden. Sie unterstützt die Ausweitung der Kontrollen im Rahmen der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle auf betriebliche Vorgänge an Bord von Schiffen im Hinblick auf verbesserte Schiffssicherheit und erhöhten Umweltschutz. Auf der 4. Ministerkonferenz über die Hafenstaatkontrolle (14. März 1991) hat sich der zuständige Bundesminister für Verkehr nachdrücklich hierfür eingesetzt und gleichzeitig die Ergänzung der relevanten IMO-Übereinkommen gefordert. Die Änderung des MARPOL- und SOLAS-Übereinkommens wird von der Bundesregierung als notwendig angesehen, um die erweiterte Hafenstaatkontrolle auf einer gesicherten internationalen Rechtsgrundlage durchführen zu können. Die zuständigen IMO-Gremien werden sich in Kürze eingehend mit der Frage der Rechtsgrundlage befassen.

