

## Unterrichtung

durch die Bundesregierung

### Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit und der Gefahrguttransporte auf See

Im Anschluß an die Kabinettsbeschlüsse vom 29. September 1993 und 15. Juni 1994 über Öltankerunfälle und den Gefahrguttransport auf See und die Entschließungen des Deutschen Bundestages vom 21. April 1994 und des Bundesrates vom 29. April 1994 sind auf nationaler und internationaler Ebene folgende Maßnahmen beschlossen oder vorbereitet worden:

#### 1. Fahrtroute/Verkehrssicherung

##### 1.1 Ausweitung des deutschen Küstenmeeres und Errichtung einer „ausschließlichen Wirtschaftszone“

Die Bundesregierung hat in Übereinstimmung mit dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, das am 16. November 1994 in Kraft getreten ist, mit Wirkung vom 1. Januar 1995 die Ausweitung des deutschen Küstenmeeres auf bis zu 12 sm beschlossen sowie eine „ausschließliche Wirtschaftszone“ (AWZ) eingerichtet.

Mit der Ausdehnung des Küstenmeeres, durch die das deutsche Staatsgebiet in der Nord- und Ostsee um etwa 4 000 km<sup>2</sup> vergrößert wurde, wird vor allem folgendes erreicht:

- Die Gebietshoheit wird ausgedehnt mit der Folge, daß sich deutsche Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtsprechung nunmehr auch auf Gebiete erstrecken, die bisher als Teil der hohen See souveränitätsfrei waren.

- Schiffsverkehrspolizeiliche Maßnahmen, wie der Erlass von konkreten Anordnungen bei drohenden oder eingetretenen Unfällen, können ergriffen werden.

Im Bereich der „ausschließlichen Wirtschaftszone“, der sich über den deutschen Festlandssockelanteil in der Nord- und Ostsee erstreckt, können in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht bestimmte Maßnahmen zur Verhütung von Umweltschäden des Meeres und der Küste getroffen werden.

#### 1.2 Schiffsmeldesysteme

- Die Richtlinie 93/75/EWG vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern (Melderichtlinie), verpflichtet die Mitgliedstaaten, bis zum 13. September 1995 dafür zu sorgen, daß die Ausrüster oder Kapitäne solcher Schiffe eine Meldung über die Zusammensetzung der Ladung der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaates, in dem der erste Bestimmungshafen liegt oder aus dessen Hafen das Schiff ausläuft, abgeben.
- Mit der Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen (Anlaufbedingungsverordnung) vom 23. August 1994 hat Deutschland die Melderichtlinie in nationales Recht umgesetzt und darüber hinaus weitere Bedingungen für Öl-, Gas- und Chemikaliientank-

schiffe hinsichtlich der verbindlichen Benutzung des Tiefwasserweges und der Lotsenannahme in der Deutschen Bucht festgelegt. Zu den Mindestanforderungen gehören vor allem verbindliche Meldepflichten für Ausrüster und Kapitäne von Gefahrgutschiffen über die Zusammensetzung der Ladung. Hierdurch werden die zuständigen deutschen Behörden in die Lage versetzt,

- bei einem Seeunfall schnell und wirkungsvoll einzugreifen,
  - die Suche und Bergung von Schiffbrüchigen und Schiffen wirksamer zu gestalten und
  - die Schiffe im Hinblick auf die Einhaltung der Verkehrs- und Umweltvorschriften zu überwachen.
- Die EU-Kommission hat auch eine Meldepflicht für Gefahrgutschiffe im Transit außerhalb der Hoheitsgewässer vorgeschlagen (EUROREP-System). Die Grundlage hierfür bietet eine Ergänzung des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (International Convention for the Safety of Life at Sea [SOLAS 74]) durch die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organization [IMO]) von 1994 über die Einrichtung verbindlicher Schiffsmeldesysteme.

### 1.3 Verkehrssicherungssystem

Die zweite Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften (Ausführungsverordnung zum Seerechtsübereinkommen) vom 7. Dezember 1994 verpflichtet nunmehr alle Führer eines mit einer UKW-Sprechfunkanlage ausgerüsteten Fahrzeugs, die von den Verkehrszentralen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes gegebenen Verkehrsinformationen bei der Führung seines Schiffes zu berücksichtigen. Die Verkehrszentralen überwachen den Schiffsverkehr über Radar in der Deutschen Bucht und den angrenzenden Bundeswasserstraßen Ems, Jade, Weser und Elbe und beraten die Seeschifffahrt, um beispielsweise Kollisionen, Grundberührungen und Wartezeiten zu vermeiden. Es handelt sich um das weltweit größte zusammenhängende und radargestützte Verkehrssicherungssystem.

### 1.4 Einrichtung verbindlicher küstenferner Schiffswege

Ab 1. Januar 1995 müssen aufgrund der Anlaufbedingungsverordnung vom 23. August 1994 bereits Fahrzeuge ab 5 000 BRZ mit gefährlichen und umweltschädlichen Gütern im Bereich des deutschen Festlandsockels das als Tiefwasserweg ausgewiesene Verkehrstrennungsgebiet „German Bight Western Approach“ benutzen. Diese Regelung ist in Übereinstimmung mit der IMO-Empfehlung vom 24. November 1994 zur Benutzung des küstenfernen Schifffahrtsweges in der südlichen Nordsee zwischen dem Englischen Kanal und der Deutschen Bucht.

### 1.5 Küstenwache

Unter der Bezeichnung „Küstenwache“ koordinieren seit 1. Juli 1994 die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, der Bundesgrenzschutz, die Zollverwaltung und die Fischereiaufsicht ihre Überwachungs- und Vollzugsdienste auf See.

Die Einsatzkoordinierung der insgesamt ca. 30 Wasserfahrzeuge und einer Reihe von Hubschraubern umfaßt sowohl die schifffahrtspolizeilichen und Umweltschutzaufgaben als auch die Aufgaben des polizeilichen Grenzschutzes, des Zolls und der Fischereiaufsicht in behördenübergreifender Zusammenarbeit.

Durch die Küstenwachzentren beim Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven für die Nordsee und beim Bundesgrenzschutz See Neustadt/Holstein für die Ostsee werden die Einsätze situationsgerechter und effizienter durchgeführt und die Überwachungs-dichte erhöht.

Wegen der gesetzlichen Aufgabenzuweisungen ist zunächst nur der Zuständigkeitsbereich des Bundes von den Maßnahmen erfaßt. Die Zuständigkeiten der Länder bleiben hiervon unberührt. Eine spätere Beteiligung der Länder wird angestrebt.

### 1.6 Schlepp- und Bergungskapazität

Nach dem Unfall des Containerschiffes „Sherbro“ haben die Verkehrsminister von Deutschland, Dänemark, Frankreich, Niederlande und Belgien auf ihrer Konferenz am 26. Januar 1994 in Paris auch eine regionale Arbeitsgruppe eingerichtet, um zu prüfen, ob ausreichende Notschlepp- und Bergungskapazität im Englischen Kanal und in der Nordsee jederzeit verfügbar sind, und Vorschläge hierzu zu entwickeln. Die Vorschläge zur Sicherstellung von ausreichender Schlepperkapazität, einer gemeinsamen Notfallplanung sowie ausreichend qualifiziertem Schlepp- und Bergungspersonal werden Ende Mai 1995 vorliegen.

Für eine „Erste Hilfe“ – zur Stabilisierung eines Havaristen bis zum Eintreffen gewerblicher Schlepper – steht zur Zeit das Mehrzweckschiff „Mellum“ des Bundes mit einer starken Schleppleistung, moderner und allen Anforderungen gerecht werdender Ausstattung rund um die Uhr zur Verfügung. Ab Ende 1997 kommt ein noch stärkerer und vielseitig verwendbarer Neubau – das Schadstoffunfall-Bekämpfungsschiff „SUBS“ – hinzu. Zur Verbesserung der Sicherheit bei Schiffsunfällen wird aufgrund der Ausweitung des deutschen Küstenmeers und der Errichtung der AWZ zwischenzeitlich die Charterung eines zusätzlichen Hochseeschleppers zur Zeit geprüft, wobei das Ergebnis der gemeinsamen Untersuchung der Regionalarbeitsgruppe berücksichtigt werden wird.

### 1.7 Seelotswesen

Das im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr erstellte Forschungsvorhaben „Verkehrssicherungssystem Deutsche Küste im Jahre 2000“ hat das Verkehrssicherungssystem für die deutschen Küsten positiv bewertet und Vorschläge für den weiteren Ein-

satz der Technik insbesondere im Hinblick auf die Navigationstechnik der Zukunft gemacht. Das Bundesministerium für Verkehr prüft zur Zeit Neuinvestitionen und Möglichkeiten der Effizienzsteigerung im Bereich der Schiffsberatung und der Lotsversetzdienste.

## 2. Schiff

### 2.1 Tankersicherheit

#### 2.1.1 Notschlepp-Geschirr für Tankschiffe

Nach dem Unfall des Tankers „Braer“, der nach einem Maschinenausfall an der Südspitze der Shetland Inseln strandete, u. a. weil ein Schleppen wegen fehlenden adäquaten Schleppergeschirrs an Bord nicht möglich war, beschloß die IMO im Mai 1994 durch eine Änderung des SOLAS-Übereinkommens die verbindliche Ausrüstung mit einem Notschlepp-Geschirr für neue Tankschiffe über 20 000 tdw zum 1. Januar 1996 einzuführen. Im Mai 1994 konnte in einem Großversuch in der Deutschen Bucht mit einem 80 000 tdw-Tank und der „Mellum“ die Funktionsfähigkeit des Notschleppgeschirrs demonstriert werden.

#### 2.1.2 Redundante Betriebssysteme/Notantrieb/Notruderanlage

Die Bundesregierung hat bei der IMO vorgeschlagen, neue Öltanker von mehr als 20 000 tdw mit einem zusätzlichen Antrieb und einer zusätzlichen Ruderanlage auszurüsten. Der Zusatzantrieb (z. B. durch die Anordnung eines sogenannten „Azimutantriebes“ [Antriebsrichtung um 360° drehbar]) soll so ausgelegt werden, daß bei Ausfall des Hauptantriebes bei ruhigem Wetter eine Geschwindigkeit von mindestens 6 Knoten (ca. 11 km/h) erreicht wird. Der Vorschlag wird z. Z. vom zuständigen Fachauschuß geprüft.

#### 2.1.3 Förderung von umweltfreundlichen Öltankschiffen

Der EU-Verkehrsmisterrat hat am 22. November 1994 die Verordnung (EG) Nr. 2978/94 zur Durchführung der IMO-Entscheidung A.747 (18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast beschlossen. Diese Verordnung sieht Ermäßigungen von Hafen- und Lotsgebühren für sichere und umweltfreundliche Öltanker vor. Die Gebührenermäßigungen werden in deutschen Seehäfen bereits seit 1993 gewährt und sollen ab 1997 einheitlich in Europa mindestens 17 % betragen.

### 2.2 Bordeigene Notfallpläne für Ölverschmutzungen

Die IMO hat beschlossen, daß Schiffe ab einer bestimmten Größe mit Notfallplänen für Ölverschmutzungen ausgerüstet werden müssen. Die Notfallpläne müssen eine ausführliche Beschreibung der bei einem Unfall an Bord zu treffenden Maßnahmen zur Verminderung von Ölverschmutzungen enthalten. Sie sollen auch Angaben zur Erreichbarkeit von

Kontaktpersonen an Land enthalten, mit denen bei einem Schiffsunfall, der zu einer Ölverschmutzung geführt hat bzw. führen kann, Verbindung aufzunehmen ist. Vorhandene Schiffe müssen die Notfallpläne ab dem 4. April 1995 an Bord mitführen. Für Neubauten, die nach dem 4. April 1993 abgeliefert wurden, sind die Notfallpläne bereits vorgeschrieben. Die Genehmigung der Notfallpläne, die im Rahmen der Hafenstaatkontrolle überprüft werden, erfolgt durch die See-Berufsgenossenschaft.

### 2.3 Schiffsidentifikationsnummer

Die IMO hat im Mai beschlossen, die international einheitliche und von der IMO vergebene Schiffsidentifikationsnummer (IMO-Nummer) ab 1. Januar 1996 für alle Fahrgastschiffe ab 100 BRZ und alle Frachtschiffe ab 300 BRZ weltweit verbindlich einzuführen. Die unabhängig von etwaigen Eigentums- und Flaggenwechseln mögliche eindeutige Schiffsidentifizierung erleichtert, nicht auch zuletzt die Ahndung von Verstößen gegen Schiffssicherheits- und Meeresumweltschutzvorschriften.

National wurde die IMO-Nummer mit Wirkung vom 1. Januar 1994 durch Änderung der Schiffssicherheitsverordnung auf freiwilliger Basis eingeführt; zum 1. Januar 1996 wird diese durch Änderung der SchiffssicherheitsVO verbindlich vorgeschrieben. Durch die Änderungen der Schiffsregisterordnung bzw. der Flaggenrechtsverordnung in den Jahren 1993 und 1994 wurde die Aufnahme der IMO-Nummer in die flaggenrechtlichen Dokumente (Schiffszertifikat, Schiffsvorzertifikat und Flaggenchein) eingeführt.

## 3. Gefährliche Ladung

### 3.1 Internationaler Code für die Beförderung gefährlicher Güter auf Seeschiffen

Der „Internationale Code für die Beförderung gefährlicher Güter auf Seeschiffen – IMDG-Code – (International Maritime Dangerous Goods Code)“ wird von 53 Staaten angewandt. Die IMO bereitet z. Z. eine Änderung des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) vor, mit der der IMDG-Code international verbindlich eingeführt werden soll. In Deutschland ist der IMDG-Code bereits durch die Gefahrgutverordnung See rechtsverbindlich eingeführt worden.

Mit Wirkung zum 1. Januar 1995 wurde der IMDG-Code dem neuesten Stand der VN-Empfehlungen für den Transport gefährlicher Güter angepaßt. Die Änderungen betreffen u. a. die Erfassung neu bewerteter gefährlicher Güter und Meeresschadstoffe sowie höhere Anforderungen an Verpackungen für Meeresschadstoffe. In Deutschland werden diese Vorschriften mit der 2. See-Gefahrgutänderungsverordnung umgesetzt (Zustimmung des Bundesrates wird im März 1995 eingeholt); hiermit werden gleichzeitig Schulungsanforderungen für Schiffsführer und eine Notfalloffnummer, die den zuständigen Hafenbehörden anzugeben ist, eingeführt.

### 3.2 Überprüfung der Sicherheitsvorschriften für den Gefahrguttransport auf See

Eine Arbeitsgruppe des Bundesministeriums für Verkehr hat nach dem Unfall des Containerschiffes „Sherbro“ Schlußfolgerungen für die Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter mit Seeschiffen gezogen:

- Die Arbeitsgruppe hält international die verbindliche Einführung einer Anfrageberechtigung/Auskunftspflicht für notwendig, damit den Behörden der betroffenen Küstenstaaten die notwendigen Stoffinformationen zur Schadensbekämpfung schnell genug zur Verfügung stehen. Die Arbeitsgruppe schlägt deshalb eine entsprechende Ergänzung des IMDG-Code oder die Angabe einer Rufnummer, über die Informationen über die Ladungseigenschaften erhältlich sind, vor. Diese Vorschläge werden vorab mit der 2. See-Gefahrgutänderungsverordnung umgesetzt.
- Die Anforderungen an Außenverpackungen gefährlicher Güter, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Beanspruchung durch Meerwasser – auch bei der Verladung in Containern –, wie sie im IMDG-Code niedergelegt sind, haben sich mit Modifizierungen in der Praxis bewährt. Sie sind für die ständige Anpassung der Prüfverfahren nach dem Stand von Wissenschaft und Technik offen. Zu den normalen Bedingungen des Seetransports gehört bei den konventionellen Ladungsverkehren auch die Verladung an Deck. Durch den hohen Anteil containerisiert beförderter Ladungen besteht für den überwiegenden Teil der Außenverpackungen heutzutage sogar ein zusätzlicher Schutz vor unmittelbaren Einwirkungen durch Witterung und Seewasser. Schadensfälle wie z. B. Verlust der Ladung durch Seeschlag gehören nicht zu den normalen Transportbelastungen. Derartige Vorkommnisse bilden – bezogen auf die Mengen weltweit transportierter Güter – die Ausnahme. Die Vielfalt denkbarer Schadensszenarien kann die generelle Einführung weitergehender Anforderungen an Außenverpackungen nicht begründen.
- Die Frage, ob Meeresschadstoffe künftig ausschließlich unter Deck zu stauen sein sollen, ist von der Arbeitsgruppe unter Gesichtspunkten der/der
  - Sicherheit für Besatzung, Schiff und Ladung,
  - Schutzes der Meeresumwelt,
  - Schiffskonstruktion

untersucht worden. Sie kommt zu dem Ergebnis, daß eine Notwendigkeit, Meeresschadstoffe künftig nur noch unter Deck zu stauen, weder sicherheitsmäßig begründbar noch von den Betriebsabläufen in der Schifffahrt her praktikabel ist. Die Entscheidung über den Stauplatz muß auch künftig vom verantwortlichen Schiffsführer für den jeweiligen Einzelfall getroffen werden können.

### 3.3 Sicherung der Ladung

Auf Initiative der Verkehrsminister von Frankreich, Großbritannien, Niederlande, Belgien und Deutschland nach dem „Sherbro“-Unfall hat die IMO zur

Verbesserung der Sicherheit beim Transport von Decksladung beschlossen, die Einführung von spezifischen Ladungssicherungshandbüchern durch eine Änderung des SOLAS-Übereinkommens zwingend vorzuschreiben. Diese Änderung wird am 1. Juli 1996 in Kraft treten. Einheitliche Rahmenbedingungen zur Erstellung von Ladungssicherungshandbüchern (auch für Vollcontainerschiffe) werden z. Z. unter deutscher Beteiligung von einer internationalen Arbeitsgruppe erarbeitet.

### 3.4 Datenbank Gefahrgut

Die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) baut im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr eine „Datenbank Gefahrgut“ in Berlin auf. Diese Datenbank enthält Angaben zur Beförderung gefährlicher Güter (z. B. Klassifizierung, Kennzeichnung, Zulässigkeit von Verpackungen, Einträge in die Beförderungspapiere). Sie wird Teil der beim Umweltbundesamt in Berlin bestehenden Gefahrstoff-Schnellauskunft (GSA), die als Stoffdatenbank Informationen zur Bekämpfung von Schadensfällen mit gefährlichen Stoffen enthält.

In absehbarer Zeit kann auf ca. 1 400 Daten der „Datenbank Gefahrgut“ zurückgegriffen werden; ihr Ausbau auf gefahrgutrelevante Daten von ca. 6 000 Stoffen ist vorgesehen. Für die spezielle Verwendung im Seeverkehr befindet sich die Datenbank RESY (Rufbereitschafts-Einsatz-System) im Probebetrieb.

## 4. Besatzung

### 4.1 Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten

Der EU-Verkehrsministerrat hat am 22. November 1994 die Richtlinie (94/58/EG) über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten beschlossen. Die Richtlinie schreibt vor, daß Seeleute an Bord von Schiffen unter den Flaggen der Mitgliedstaaten im Besitz von Befähigungszeugnissen sein müssen, die von den zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten ausgestellt oder anerkannt worden sind. Die Anerkennung von Befähigungszeugnissen aus Drittstaaten wird auf der Grundlage gemeinschaftlicher Kriterien geregelt. Außerdem enthält die Richtlinie Festlegungen zur sprachlichen Verständigung an Bord (gemeinsame Arbeitssprache auf Tankern, wirksame mündliche Verständigung an Bord aller anderen Schiffe einschließlich Passagierschiffen).

Grundlage der Richtlinie ist das von allen Mitgliedstaaten ratifizierte Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers [STCW]) der IMO. Mit der Verabschiedung der Richtlinie wurde ein wichtiger Schritt hin zu einer einheitlichen Umsetzung dieses Übereinkommens in der Gemeinschaft getan.

#### 4.2 Revision des STCW-Übereinkommens

Das STCW-Übereinkommen soll vollständig überarbeitet und dem heutigen Stand der Technologie sowie den verschiedenen Schiffsbetriebsorganisationen angepaßt werden. Hierfür ist eine IMO-Änderungskonferenz für Juni/Juli 1995 vorgesehen, auf der auch die Verschärfung und Erweiterung der Anforderungen an die Seeleute und an die Ausbildungsstätten, insbesondere hinsichtlich Gefahrguttransporte und Spezialschiffahrt, beschlossen werden soll. Ein völkerrechtliches Inkrafttreten der Änderungen kann frühestens zum 1. Februar 1997 erfolgen. Im Vorgriff hierauf können die von der IMO bereits im Oktober 1994 verabschiedeten besonderen Ausbildungsanforderungen für das Tankerpersonal bereits zum 1. Januar 1996 völkerrechtlich in Kraft treten. Die hierfür zu erlassende bundesratszustimmungsbedürftige Rechtsverordnung wird durch das Bundesministerium für Verkehr sowie das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung vorbereitet.

#### 4.3 International einheitliche Arbeitssprache

Unter deutscher Leitung hat eine Arbeitsgruppe der IMO zur Erarbeitung einer international einheitlichen Arbeitssprache für Kommunikation an Bord von Seeschiffen und im Schiff-Schiff- bzw. Schiff-Land-Verkehr einen ersten Teil zur Erprobung an Bord von Passagierschiffen vorgelegt, der von der IMO im Dezember 1994 verabschiedet wurde. Durch eine solche standardisierte Arbeitssprache wird insbesondere für mehrsprachige Besatzungen im internationalen Seeverkehr

- die Unterstützung bei der Bewältigung von Not-situationen,
  - die landgestützte Verkehrsinformation, -unterstützung und -regelung und
  - ein sicherer Schiffsbetrieb einschließlich Unfallmanagement
- verbessert.

#### 5. Reedereien/Klassifikationsgesellschaften

##### 5.1 Sicherheits-Management-Code

Der EU-Verkehrsmisterrat hat am 22. November 1994 beschlossen, den Internationalen Sicherheits-Management-Code (ISM-Code) bereits ab 1. Juli 1996 auf sämtlichen „Roll-on/Roll-off-Fahrgastfäh-schiffen“ im Linienverkehr zwischen europäischen Häfen einzuführen.

Der ISM-Code soll nach den Grundsätzen von Qualitätssicherungssystemen einen sicheren Schiffsbetrieb und die Verhütung der Meeresverschmutzung durch die Betreiber von Schiffen sicherstellen. Hierzu wurden weltweit einheitliche und zertifizierbare Regeln für ein Sicherheitsmanagement in den Reederei-betrieben und an Bord erarbeitet, für deren Einhaltung die Reeder aufgrund ihrer Verantwortung für einen sicheren Schiffsbetrieb verpflichtet werden.

Nach dem Zeitplan der IMO wird der ISM-Code, schrittweise nach Schiffstypen und Schiffgrößen ge-

staffelt, weltweit verbindlich für alle Schiffe eingeführt, und zwar für Fahrgastschiffe, Tanker, Massengutfrachter und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge von mehr als 500 BRZ ab 1. Juli 1998 und andere Frachtschiffe von mehr als 500 BRZ ab 1. Juli 2002.

##### 5.2 Klassifikationsgesellschaften

Der EU-Verkehrsmisterrat hat am 22. November 1994 die Richtlinie 94/57/EWG über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (Klassifikationsgesellschaften – Richtlinie) verabschiedet. Danach müssen die Klassifikationsgesellschaften, die im Auftrag eines Staates dessen Überwachungsaufgaben bei der Schiffssicherheit übernehmen, staatlich anerkannt sein. Dazu müssen sie bestimmte Qualifikationskriterien erfüllen. Für anerkannte Klassifikationsgesellschaften gilt Dienstleistungsfreiheit in der EU. Die Richtlinie muß bis zum 31. Dezember 1995 umgesetzt werden; hierzu bereitet das Bundesministerium für Verkehr eine Rechtsverordnung vor.

#### 6. Hafenstaatkontrolle

##### 6.1 EU-Richtlinie über Hafenstaatkontrolle

Der EU-Verkehrsmisterrat einigte sich am 22. November 1994 auf einen gemeinsamen Standpunkt für eine Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle. Zur Verbesserung der Schiffssicherheit, der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord und zur Verhütung von Umweltschäden soll die Kontrolle der Schiffe durch den Hafenstaat die Kontrolle durch den Flaggenstaat wirkungsvoll ergänzen, insbesondere in den Fällen, in denen der Flaggenstaat zu einer angemessenen Kontrolle unfähig oder nicht willens ist. Die endgültige Verabschiedung wird nach zweiter Lesung durch das Europäische Parlament im ersten Halbjahr 1995 erfolgen.

##### 6.2 Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle

Nach Beschluß der 5. Ministerkonferenz der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle im September 1994 in Kopenhagen sollen alle Schiffe, die einen Hafen dieser Länder zum ersten Mal anlaufen, auf die Einhaltung der internationalen Vorschriften zur Schiffssicherheit, zum maritimen Umweltschutz und zur Arbeitssicherheit untersucht werden. Dasselbe gilt für Schiffe, die bereits früher in Häfen wegen erheblicher Mängel festgehalten worden sind. Vorrangig überprüft werden auch Fahrgastschiffe und Schiffe mit gefährlichen Gütern sowie Schiffe, die ihre Zeugnisse nicht von anerkannten Klassifikationsgesellschaften erhalten haben. Im Rahmen der Hafenstaatkontrolle soll ferner alle drei Monate eine Liste einzelner in diesem Zeitraum festgehaltener Schiffe veröffentlicht werden, die in den letzten 24 Monaten mehr als einmal wegen schwerer Mängel festgehalten worden sind. Für das Festhalten von Schiffen wurden zwischenzeitlich Richtlinien erarbeitet. Darin enthalten ist auch eine Liste ernsthafter

Mängel, die das Festhalten eines Schiffes rechtfertigen.

### 6.3 Nationale Maßnahmen

Der Entwurf des Bundeshaushalts 1995 sieht 800 000 DM für zusätzliches Besichtigpersonal vor, um die vom Bundeskabinett am 29. September 1993 anlässlich der Beratung des Tankersicherheitsberichts beschlossene Intensivierung der Kontrolle fremdflaggiger Schiffe in deutschen Häfen zu verwirklichen.

Durch Änderung des Seeaufgabengesetzes (vgl. Gesetz zur Änderung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 15. Juli 1994, BGBl. I S. 1554) und der Schiffssicherheitsverordnung (6. Verordnung zur Änderung der Schiffssicherheitsverordnung vom 20. September 1994, BGBl. I S. 2562) wurden die rechtlichen Grundlagen für die Durchführung betrieblicher Kontrollen an Bord fremdflaggiger Schiffe geschaffen.

## 7. Bekämpfung von Meeresverschmutzungen

### 7.1 Bericht der Bundesregierung

Das Bundesministerium für Verkehr hat gemäß Beschluß des Deutschen Bundestages vom 21. April 1994 – Drucksache 12/6736 – den Bericht der Bundesregierung über die Vorsorge und Bekämpfung von Ölunfällen vor den deutschen Küsten – Drucksache 12/8359 vom 4. August 1994 – vorgelegt.

### 7.2 Erweitertes Verwaltungsabkommen

Am 30. November 1994 wurde mit den Küstenländern Einigung über den Abschluß des erweiterten Verwaltungsabkommens zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und den Küstenländern zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen erzielt. Es ersetzt die 1975 mit den Küstenländern abgeschlossene Vereinbarung zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen. Das neue Verwaltungsabkommen soll noch im März 1995 von den Küstenländern und dem Bundesminister für Verkehr unterzeichnet werden. Die Neufassung wurde insbesondere notwendig, um

- andere Schadstoffe als Öl einzubeziehen
- Mecklenburg-Vorpommern als neuen Partner aufzunehmen und
- die Bekämpfungsorganisation zu verbessern,
- die hälftige Finanzierung Bund/Küstenländer für die Investitionen u. a. aufgrund eines BVerwG-Urteils durch eigenständige Finanzierung für Bundeszuständigkeit (hohe See) und Landeszuständigkeit (Küstenmeer und Strände/Watten) zu ersetzen.

### 7.3 Unfallmanagement-System (REMUS)

Die Errichtung eines rechnergestützten maritimen Unfallmanagement-Systems (REMUS), das Ende 1993 in Auftrag gegeben wurde, wird Ende 1995

fertiggestellt sein. Dieses System enthält insbesondere sämtliche Schiffs-, Ladungs- und Umweltdaten, die für Maßnahmen bei einem Seeunfall von Bedeutung sein können. Bestandteil ist außerdem ein Handlungsrahmen für die Durchführung von Bekämpfungsmaßnahmen. REMUS wird allen Stellen zur Verfügung stehen, die bei einem Seeunfall beteiligt sind, so daß damit auch eine Optimierung der Kommunikation untereinander verbunden sein wird.

### 7.4 Neues IMO-Übereinkommen auf dem Gebiet der Ölverschmutzung

Die weltweite Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Ölverschmutzungen des Meeres soll durch das Internationale Übereinkommen von 1990 über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation [OPRC-Übereinkommen]) der IMO erleichtert werden. Das OPRC-Übereinkommen wird aufgrund der Rechtsverordnung vom 14. Dezember 1994 (BGBl. II S. 3798) zum Zeitpunkt des völkerrechtlichen Inkrafttretens am 13. Mai 1995 in Kraft gesetzt. Nach dem Vorbild regionaler Übereinkommen (Bonn-Abkommen für die Nordsee und das Helsinki-Übereinkommen) soll mit dem OPRC-Übereinkommen der Aufbau einer wirksamen Ölbekämpfungsorganisation in allen Küstenstaaten erreicht und die gegenseitige Hilfeleistung bei Ölunfällen verankert werden. Die Bundesrepublik Deutschland hat das Übereinkommen am 15. Februar 1995 ratifiziert.

## 8. Haftungsfragen

### 8.1

Die Bundesregierung mißt den im Rahmen der IMO laufenden Arbeiten für ein internationales Übereinkommen zur Regelung der Haftung beim Seetransport gefährlicher Güter (Hazardous Noxious Substances [HNS-Übereinkommen]) eine hohe Bedeutung bei. Die Verkehrsminister von Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien und den Niederlanden haben auf ihrer Konferenz nach dem Sherbro-Unfall ihre Entschlossenheit bekräftigt, auf die Fertigstellung eines HNS-Übereinkommens bis zum Jahre 1996 zu drängen. Die Bundesrepublik Deutschland und auch die EU-Mitgliedstaaten sind der Auffassung, daß die hier international bestehende Regelungslücke durch ein Übereinkommen geschlossen werden muß, das auf eine größtmögliche internationale Akzeptanz zählen kann.

Die Beratungen in der IMO sind soweit fortgeschritten, daß die planmäßige Verabschiedung des HNS-Übereinkommens auf einer diplomatischen Konferenz im Frühjahr 1996 erwartet werden kann. Es zeichnet sich, ähnlich wie bei der Haftung für Öltanker-Unfälle auch im HNS-Bereich eine zweistufige Entschädigungslösung ab. Die verschuldensunabhängige, auf den Reeder konzentrierte, aber summenmäßig beschränkte Gefährdungshaftung soll

durch einen von den Ladungsempfängern zu unterhaltenden Entschädigungsfonds ergänzt werden. Für die Reederhaftung ist eine Pflichtversicherung vorgesehen, deren Nachweis die Vertragsstaaten des HNS-Übereinkommens von allen Schiffen, die ihre Häfen anlaufen, unabhängig davon, ob der Flaggenstaat HNS-Vertragsstaat ist oder nicht, verlangen.

## 8.2

Die Bundesrepublik Deutschland hat am 29. September 1994, gestützt auf das entsprechende Vertragsgesetz vom 27. Juli 1994 (BGBl. II S. 1150), die Protokolle von 1992 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und zu dem Internationalen Übereinkommen von 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden ratifiziert. Im wesentlichen werden hierdurch die Haftungs- und Entschädigungssummen erheblich erhöht:

- die Haftung des Schiffseigners von bisher rd. 31,5 Mio. DM auf bis zu 135 Mio. DM,
- die Entschädigung durch den Fonds von bisher maximal 135 Mio. DM auf maximal 450 Mio. DM.

Damit wird die Schadenshaftung bei Öltankerunfällen erheblich verbessert. Es stehen künftig Haftungsbeträge zur Verfügung, die auch bei Tankerunfällen katastrophalen Ausmaßes voraussichtlich ausreichen werden.

## 9. Zusätzliche Maßnahmen

### 9.1 Fährschiffssicherheit

#### 9.2 Nationale Kontrollen

Nach dem tragischen Untergang des Fährschiffes „Estonia“ am 28. September 1994, bei dem etwa 900 Menschen den Tod fanden, wurden Anfang Oktober 1994 auf Anordnung des Bundesministers für Verkehr außerordentliche Besichtigungs- und Kontrollmaßnahmen auf allen deutschen Ro-Ro-Fahrgastfähren und auf allen Fahrgastfähren ausländischer Flagge, die deutsche Häfen anlaufen, durchgeführt. Insgesamt wurden alle 14 deutschflaggen Ro-Ro-Fähren im Rahmen der Flaggenstaatkontrolle sowie acht fremdflaggen Ro-Ro-Fähren im Rahmen der Hafenstaatkontrolle überprüft.

Die Überprüfungen wurden durch die zuständige See-Berufsgenossenschaft gemeinsam mit dem Germanischen Lloyd, der deutschen Schiffsklassifikationsgesellschaft, durchgeführt. Schwerpunkt der Kontrollen war die Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Systeme (u. a. Verschlusseinrichtungen, Dichtungsfugen, Antriebe von Toren und Verschlüssen, Hydraulikaggregate, Anzeigesysteme), die dazu dienen, die Schwimmfähigkeit der Schiffe zu gewährleisten.

Anlässlich der Kontrollaktion wurden bei den untersuchten Schiffen keine Sicherheitsmängel festgestellt. Die überprüften Ro-Ro-Fahrgastfähren können danach als sicher gelten, wenn alle baulichen und betrieblichen Vorschriften aufs genaueste eingehalten werden.

### 9.3 IMO-Expertengruppe

Auf Vorschlag des IMO-Generalsekretärs wurde eine Expertengruppe zur Erarbeitung von Verbesserungsvorschlägen für die Sicherheit von Ro-Ro-Fährschiffen eingesetzt, der auch zwei deutsche Sachverständige angehören. Vordringlich sollen folgende Gebiete untersucht und Empfehlungen vorgelegt werden:

- Wasserdichtigkeit von Bugtoren,
- Rettungsmittel für die Evakuierung der Fahrgäste (u. a. Notrutschen),
- Prüfung, ob und unter welchen Voraussetzungen Betriebsvorschriften für den Einsatz von Ro-Ro-Schiffen in extremen Wetterlagen erforderlich sind und ob der Betrieb in ausgewiesenen Fahrtgebieten eingeschränkt werden kann,
- Kommunikationsprobleme bei mehrsprachigen Besatzungen auf Schiffen mit Fahrgästen aus unterschiedlichen Ländern,
- Spezifikationen für die Ausrüstungspflicht von Fahrgastfähren mit Schiffsdatenschreibern – vergleichbar der „Black Box“ in der Luftfahrt.

### 9.4 EU-Entschließung über Fährschiffssicherheit

Der EU-Verkehrsmisterrats hat die Verbesserung der Schiffssicherheit unter der deutschen Präsidentschaft zu einem Schwerpunkt seiner Beratungen gemacht. Er hat am 22. November 1994 eine Entschließung verabschiedet, durch die die Sicherheit in der europäischen Fährschiffahrt nachhaltig verbessert werden soll.

Die Entschließung sieht u. a. vor:

- Unterstützung der IMO-Expertengruppe zur Überprüfung des Bau- und Ausrüstungskonzepts von Ro-Ro-Fahrgastfähren, die ihre Arbeiten bis Mai 1995 abschließen soll.
- Auftrag an die Kommission für folgende Bereiche Vorschläge für EU-Ratsbeschlüsse vorzulegen:
  - vorzeitige Umsetzung des IMO-Schiffsmanagement-Codes in den Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fährschiffahrt;
  - Verfahren zur Erfassung der an Bord befindlichen Fahrgäste nach Zahl bzw. Namen in Abhängigkeit von der Reisedauer;
  - erstmalige und wiederkehrende Überprüfung aller Ro-Ro-Fahrgastfähren, die Häfen der Europäischen Gemeinschaft anlaufen.

