

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jürgen Koppelin, Birgit Homburger, Marita Sehn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.  
– Drucksache 14/4684 –**

### **Umsetzung der Empfehlungen der Expertenkommission „Havarie Pallas“**

Am 25. Oktober 1998 geriet die Holzladung der MS „Pallas“, das sich auf einer Reise von Schweden nach Marokko befand, bei stürmischem Wetter vor der dänischen Nordseeküste aus ungeklärter Ursache in Brand.

Bei der Betrachtung der „Pallas“-Havarie haben sich eine Reihe von Problemen bei der Unfallverhütung, der Unfallbekämpfung und beim Unfallmanagement gezeigt.

Eine Expertenkommission, eingesetzt vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, hat dazu am 16. Februar 2000 einen Bericht vorgelegt und auf Schwachstellen im damals bestehenden Notfallkonzept hingewiesen.

#### **Vorbemerkung**

Das Bundeskabinett hat am 15. März 2000 den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) beauftragt, zur Bewertung und Umsetzung der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“ eine interministerielle Projektorganisation einzurichten und dabei die Küstenländer zu beteiligen. Es wurde in enger Abstimmung mit den beteiligten Ressorts (BMI, BMJ, BMF, BML, BMVg, BMU und BMBF) und den Küstenländern ein Projektauftrag als Rahmen für das Gesamtprojekt erarbeitet. Für die darin enthaltenen Teilprojekte wurde in Teilprojektaufträgen eine konkrete Zielbestimmung erarbeitet und bei der Arbeitsplanung Sorge dafür getragen, dass das Projekt eine sehr hohe politische Priorität genießt und dabei angestrebt wird, so schnell wie möglich zu fachlich fundierten Lösungen zu gelangen.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 5. Dezember 2000 übermittelt.*

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

Die Projektorganisation hat am 1. November 2000 dem Bundeskabinett einen ersten Sachstandsbericht erstattet. Die Arbeit gliedert sich in folgende acht Teilprojekte:

1. Notschleppkapazität (Empfehlungen Nr. 6 und 7)
2. Sicherheit des Schiffsbetriebes (Empfehlungen Nr. 9, 14, 16, 17 und 18)
3. Vereinbarungen mit Nachbarstaaten (Empfehlung Nr. 5)
4. Seeunfalluntersuchung und Flaggenstaataufgaben (Empfehlungen Nr. 24 und 15)
5. Struktur („Havariekommando“, „Seewache“) (Empfehlungen Nr. 1, 2, 3, 4 und 25)
6. Haftung und Versicherung (Empfehlungen Nr. 23, 26, 27, 28, 29 und 30)
7. Umwelt (Empfehlungen Nr. 11, 20, 21 und 22)
8. Technik/Meldewesen/Ausbildung (Empfehlungen Nr. 8, 10, 12, 13 und 19)

Nach der vorgesehenen Zeitplanung soll die konzeptionelle Phase in allen Teilprojekten im Jahr 2001 abgeschlossen werden.

Unabhängig von den Arbeiten der Expertenkommission wurden bereits seit Anfang 1999 aufgrund erster Analysen des Unfallhergangs der Havarie „Pallas“ kurzfristig umsetzbare Verbesserungen am bisherigen Notfallkonzept realisiert. Zu nennen sind hier insbesondere aus dem organisatorischen und technischen Bereich

- die Überarbeitung der bestehenden Alarmpläne,
- die Definition von Entscheidungskriterien für den Notschleppereinsatz,
- die Verlängerung der Charter des Notschleppers „Oceanic“, ergänzend dazu Vereinbarungen über die Bereitstellung von zusätzlichem Personal,
- das Aufstellen klarer Regeln zur Bestimmung der Vor-Ort-Einsatzleitung („On-Scene-Commander – OSC“),
- die Ausrüstung der Mehrzweckschiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes „Mellum“ und „Neuwerk“ mit hochfesten Kunststoff-Schlepplein und zusätzlichen Draggen für die Aufnahme ausgebrachter Anker,
- die Vereinbarung zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und einem Privatunternehmen über die Bereitstellung von allwettertauglichen Hubschraubern für Personal- und Materialtransporte im Seenot-Einsatz,
- das Training von Hubschraubereinsätzen für Notfall-Personal und
- die am 1. Juli 2000 in Kraft getretene neue gemeinsame Dienstvorschrift Küstenwache, mit der die Zusammenarbeit der Bundesvollzugsbehörden auf See weiter gestrafft wurde.

Insgesamt wurden durch diese Maßnahmen in einem ersten Schritt bereits Schwächen des bestehenden Notfallkonzepts gezielt beseitigt.

1. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 1 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, die mit Aufsichtsaufgaben betrauten auf See tätigen Dienste des Bundes (Bundesgrenzschutz, Zoll, Fischereiaufsicht, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung) zu einer Einheit mit gemeinsamer Flotte zusammenzufassen und diese einem Havariekommando zu unterstellen sowie sämtliche Fahrzeuge mit gemischtem Personal aus den beteiligten

Dienststellen zu besetzen, die Fahrzeuge einheitlich zu kennzeichnen und unter der Bezeichnung „Seewache“ zu betreiben, umgesetzt?

2. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 2 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, ein Havariekommando mit Durchgriffsrecht auf alle erforderlichen Einsatzkräfte und -mittel von Bund, Ländern und Kommunen zu bilden, wobei das Havariekommando die Seewache führt, die bisherigen Einrichtungen und Stellen ersetzt und deren Aufgaben übernimmt, ständig ein aktuelles Lagebild erstellt, selber bestimmt, in welchen Havarie-Fällen es das Kommando übernimmt, Notfallpläne erstellt und Trainingsprogramme zur ständigen Fortbildung durchführt, mit qualifizierten Fachkräften verschiedener Fachrichtungen besetzt ist und sich durch externe und qualifizierte Fachleute ergänzt und eng (gekoppelt) mit der Marine, der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) und anderen unabhängigen Institutionen zusammenarbeitet, umgesetzt?
3. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 3 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, die vorhandenen Brandschutzstrukturen (Berufsfeuerwehren, Freiwillige Feuerwehren) in die Notfallorganisation einzubeziehen sowie für die Bundeswehr, das Technische Hilfswerk (THW) und sonstige Hilfsorganisationen entsprechende Vereinbarungen zu treffen, umgesetzt?

Politischer Schwerpunkt der Empfehlungen der Expertenkommission ist die Forderung nach Einrichtung eines „Havariekommandos“ (Empfehlung Nr. 2). Der Aufbau einer einheitlichen Einsatzstruktur, die im Havariefall eine einheitliche Einsatzleitung mit Weisungsrecht über alle erforderlichen Einsatzkräfte des Bundes und der Küstenländer hat, ist nach Auffassung der Bundesregierung vordringlich. Über diese Zielvorstellung besteht auch weitgehender Konsens mit den Küstenländern. Auf der Grundlage der Vorstellungen, die die Küstenländer in einem Eckpunktepapier ihrer Innenressorts entwickelt haben und Überlegungen, die sowohl aus dem Kreis der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes als auch dem Koordinierungsverbund „Küstenwache“ eingebracht wurden, wird derzeit im Teilprojekt „Struktur“ an einer konzeptionellen Weiterentwicklung mit dem Ziel der Zusammenführung in ein gemeinsames Bund-Länder-Konzept gearbeitet. Es stehen hier äußerst schwierige Einzelprobleme in Rede, die noch eingehender weiterer Erörterung bedürfen.

Bezüglich der Zusammenführung der mit Überwachungs- und Vollzugsaufgaben betrauten auf See tätigen Dienste des Bundes zu einer „Seewache“ (Empfehlung Nr. 1) werden Maßnahmen einer weiteren Straffung des Zusammenwirkens zur Optimierung der Aufgabenerledigung nach Möglichkeit unter Einbeziehung der Kräfte der Küstenländer im Teilprojekt „Struktur“ nach einer erfolgten Bestandsaufnahme eingehend untersucht. Im Rahmen der Arbeiten des Teilprojekts „Struktur“ besteht ferner Einigkeit, die vorhandenen Brandschutzstrukturen in die zu optimierende Notfallorganisation einzubeziehen (Empfehlung Nr. 3) und die reibungslose Zusammenarbeit mit den entsprechenden Hilfsorganisationen sicherzustellen. Die Ausgestaltung der entsprechenden Vereinbarungen soll in engem sachlichem und zeitlichem Zusammenhang mit dem Aufbau der beabsichtigten einheitlichen Einsatzstruktur erfolgen.

4. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 4 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, eine Verstärkung der Besatzung der Mehrzweckschiffe des Bundes und anderer Notfall- und Bergungsschiffe im Einsatzfall kurz-

fristig zu ermöglichen und deren Besatzungen für eine Mehrfachverwendung auszubilden, umgesetzt?

Die Schiffe „Mellum“ und „Neuwerk“ sind mit je 3 Besatzungen besetzt, wobei sich eine Besatzung an Bord befindet und 2 Besatzungen frei haben. Im Ernstfall werden zur Verstärkung oder Ablösung der Besatzung kurzfristig Besatzungsmitglieder aus den Freitörns herangeführt. Darüber hinaus können auch Besatzungsmitglieder von anderen Schiffen (z. B. Tonnenleger) herangeführt werden.

Auf dem Schlepper „Oceanic“ sind durch vertragliche Bindung 4 zusätzliche Besatzungsmitglieder an Bord genommen worden.

Das Nachführen von Spezialkräften für die Feuer- und Chemikalienbekämpfung ist gleichfalls sichergestellt (z. B. Feuerwehr Cuxhaven).

5. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 5 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, eine laufende Kommunikation des Havariekommandos mit den entsprechenden Einrichtungen der Nachbarstaaten nach einem standardisierten Verfahren jederzeit zu gewährleisten und mit den Nachbarländern Polen und Schweden entsprechende Vereinbarungen abzuschließen, umgesetzt?

Damit bei grenzüberschreitenden Meeresverschmutzungen durch Havarien ein standardisiertes, nach Möglichkeit automatisch ablaufendes Kommunikationsverfahren der deutschen Einsatzleitung (Havariekommando) mit den entsprechenden Stellen der Nachbarstaaten zur Verfügung steht, das laufende Informationen über die Entwicklung der Havarie liefert, wurden die einschlägigen internationalen Übereinkommen für die Nord- und Ostsee sowie die bilateralen Vereinbarungen mit den Niederlanden und Dänemark hinsichtlich ihrer Alarmpläne und Meldewege überprüft. Mit Polen und Schweden bestehen z. Zt. nur multinationale Regelungen im Rahmen des Helsinki-Übereinkommens zum Schutz der Ostsee.

Hinsichtlich der Zusammenarbeit bei der Suche und Rettung bestehen, mit Ausnahme Polens, mit Deutschlands maritimen Nachbarstaaten entsprechende bilaterale Vereinbarungen. Mit Polen finden seit dem Frühjahr 2000 unter Führung der zuständigen Verkehrsressorts konstruktive und Erfolg versprechende Beratungen über den Abschluss einer bilateralen Vereinbarung statt. Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger hat mit den entsprechenden Diensten aller Nachbarstaaten operationelle Vereinbarungen über die Zusammenarbeit bei der maritimen Suche und Rettung geschlossen.

Die grundlegenden Anforderungen, nach denen die bestehenden bilateralen bzw. multinationalen Vereinbarungen ergänzt werden sollen, um künftig das angestrebte standardisierte, automatisch ablaufende Kommunikationsverfahren mit unseren Nachbarstaaten an Nord- und Ostsee einzuführen, werden im Rahmen der zuvor genannten Zielsetzung erarbeitet.

6. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 6 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, die Ausstattung der für die Notfallbekämpfung vorgese-

henen Fahrzeuge zu verbessern, um z. B. eine sichere Schleppverbindung herzustellen und Anker von Havaristen aufnehmen zu können, umgesetzt?

Wie bereits in den Vorbemerkungen dargestellt, wurden unabhängig von den Arbeiten der Expertenkommission bereits seit Anfang 1999 aufgrund erster Analysen des Unfallhergangs der Havarie „Pallas“ kurzfristig umsetzbare Verbesserungen am bisherigen Notfallkonzept realisiert. Zu nennen sind hier die Ausrüstung der Mehrzweckschiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes „Mellum“ und „Neuwerk“ mit hochfesten Kunststoff-Schleppleinern und zusätzlichen Draggen für die Aufnahme ausgebrachter Anker.

7. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 7 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, eine dem Risikopotenzial angemessene Pfahlzugkapazität für Notschleppesätze auch mit kleineren seegängigen Schleppern abzudecken bzw. Kapazität auf dem Londoner Schleppermarkt über Makler zu binden oder durch internationale Vereinbarungen für länderübergreifenden Einsatz zu sichern, umgesetzt?

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hält in der Deutschen Bucht drei für Notschleppaufgaben bestimmte Schiffe (Mehrzweckschiffe „Mellum“ und „Neuwerk“, gecharterter Hochseeschlepper „Oceanic“) vor und kann darüber hinaus sowohl in Nord- als auch in Ostsee anhand regelmäßig aktualisierter Listen bei Bedarf auf private Schlepper zurückgreifen.

Die Empfehlung Nr. 7 wird im Teilprojekt „Notschleppkapazität“ auf der Grundlage einer Risikopotenzialabschätzung mit hoher Priorität bearbeitet. Dabei wurden im Rahmen eines Forschungsauftrages neueste statistische Daten zu Schiffsverkehren in Nord- und Ostsee aufbereitet. Grundlage des Entscheidungsvorschlages werden darüber hinaus umfangreiche Simulationsversuche mit verschiedenen Schiffstypen und Schleppern sein.

Bis zur Einsatzreife einer neuen Notschleppkonzeption wird sichergestellt, dass, verglichen mit dem Ist-Zustand, keine Sicherheitslücke entsteht.

8. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 8 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, die Transpondertechnik für die Fahrzeuge der Seewache einzuführen, die Daten beim Havariekommando zusammen mit der Radarüberwachung zu einem elektronischen Positionsbild zusammenzufassen sowie die Softwaresysteme zum Krisenmanagement zu verbessern, umgesetzt?

Die Empfehlung Nr. 8 wird im Teilprojekt „Technik, Meldewesen, Ausbildung“ bearbeitet. Die Arbeiten zu diesem Themenbereich sind wegen ihrer Komplexität noch nicht abgeschlossen. Eine erste Aussage zu möglichen Lösungsrichtungen soll zu Beginn des Jahres 2001 vorliegen.

9. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 9 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, in Einzelfällen Schiffen mit hohem Risikopotenzial oder in gefährlichen Situationen über die Verkehrszentralen die nach geltendem Recht bereits mögliche Anweisung zu geben, in küstenfernere Fahrwasser auszuweichen sowie nach Abstimmung mit den Niederlanden über die Internationale Seefahrtorganisation (IMO) den Verkehrstrennungsweg Ter-

schelling – Deutsche Bucht bei Borkumriff um 5 sm nach Norden zu verschwenken, umgesetzt?

Da der erste Teil der Empfehlung schon praktiziert wird, müssen diesbezüglich keine weiteren Umsetzungsmaßnahmen getroffen werden. Nach eingehender Erörterung wurde durch die Projektleitung beschlossen, dass dem zweiten Teil der Empfehlung aus Sicherheitsgründen nicht gefolgt werden kann.

10. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 10 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, zwischen dem Bund und den Küstenländern abgestimmte Einsatzszenarien – insbesondere auch für Maßnahmen des ersten Augenblicks – zu erarbeiten, diese fortzuschreiben und regelmäßig mit allen Beteiligten zu trainieren, umgesetzt?

Die Empfehlung Nr. 10 wird im Teilprojekt „Technik, Meldewesen, Ausbildung“ bearbeitet. Die Arbeiten zu diesen Themenbereichen sind wegen ihrer Komplexität und Abhängigkeit zu anderen Teilprojekten noch nicht abgeschlossen. Eine erste Aussage zu möglichen Lösungsrichtungen soll im ersten Quartal des Jahres 2001 vorliegen.

11. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 11 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, Konzepte aufzustellen, um ggf. größere Mengen zu bergender Ladung, aufgenommenes Öl und andere Schadstoffe zügig zu entsorgen und die notwendigen Entsorgungswege vorsorglich rechtlich abzusichern, umgesetzt?

Die Empfehlung Nr. 11 wird im Teilprojekt „Umwelt“ bearbeitet. Es ist vorgesehen, einen Bericht Ende diesen Jahres/Anfang nächsten Jahres mit einer umfassenden Bewertung vorzulegen. Schon jetzt ist abzusehen, dass der Schwerpunkt der in dem Bericht auszusprechenden Empfehlungen die landseitige Entsorgung betrifft, die der Zuständigkeit der Länder unterliegt. Die Empfehlungen wären demnach in erster Linie von den Ländern umzusetzen.

12. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 12 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, die Ausbildung und Schulung der Verantwortlichen für das Unfallmanagement zu verbessern und die Erarbeitung und Durchführung von Trainings- und Schulungskonzepten durch das Havariekommando sicherzustellen, umgesetzt?

Die Empfehlung Nr. 12 wird im Teilprojekt „Technik, Meldewesen, Ausbildung“ bearbeitet. Die Arbeiten zu diesen Themenbereichen sind wegen ihrer Komplexität und Abhängigkeit zu anderen Teilprojekten noch nicht abgeschlossen. Eine erste Aussage zu möglichen Lösungsrichtungen soll im ersten Quartal des Jahres 2001 vorliegen.

13. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 13 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, Strukturen für eine wirkungsvolle Unterrichtung der Öffentlichkeit zu schaffen und dabei sicherzustellen, dass eine einheitliche Zuständigkeit vorhanden ist, andererseits auch eine ereignisnahe Öffentlichkeitsarbeit erfolgt („Bewertung zentral – Fakten dezentral“) so-

wie die Zuständigkeit kraft Amtes für die zentrale Öffentlichkeitsarbeit eines Mitarbeiters des Havariekommandos zu gewährleisten, umgesetzt?

Die Empfehlung Nr. 13 wird im Teilprojekt „Technik, Meldewesen, Ausbildung“ bearbeitet. Die Arbeiten zu diesem Themenbereich sind wegen ihrer Komplexität noch nicht abgeschlossen. Eine erste Aussage zu möglichen Lösungsrichtungen wird zum Ende des Jahres 2000 vorliegen.

14. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 14 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, auf europäischer und internationaler Ebene Schiffssicherheitsbelange aktiver als bisher einzubringen und die dafür notwendigen personellen und materiellen Ressourcen in ausreichendem Umfang zur Verfügung zu stellen, umgesetzt?

In den bisherigen Beratungen wurde deutlich, dass eine erfolgreiche Vertretung deutscher Sicherheitsinteressen in der IMO nur dann weitergeführt werden kann, wenn alle nationalen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten in Bezug auf die Schiffssicherheit übergreifend ausgewertet und dem BMVBW zur Verfügung gestellt werden. Eine fachkompetente Vertretung des BMVBW ist nach Auffassung der Teilprojektgruppe „Sicherheit des Schiffsbetriebes“ nicht nur während der Beschlussfassungsphasen der internationalen Gremien (IMO – Schiffssicherheitsausschuss und Meeresumweltschutzausschuss) erforderlich, sondern muss vor allem auch in den Beratungsphasen in Unterausschüssen und internationalen Arbeitsgruppen gewährleistet sein.

15. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 15 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, die derzeitigen Aktivitäten der IMO zu unterstützen, die zu Sanktionen gegen Flaggenstaaten führen, wenn eine mangelhafte Umsetzung oder Überwachung von Sicherheitsvorschriften für die Seeschifffahrt festgestellt wird, umgesetzt?

Ja. Die Bundesregierung hat gemeinsam mit den Mitgliedstaaten der EU die Annahme einer Entschließung der IMO-Vollversammlung durchgesetzt, nach der alle IMO-Mitgliedstaaten aufgefordert werden, sich zur besseren Wahrnehmung ihrer flaggenstaatlichen Verpflichtungen in den Bereichen Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz einem Selbsteinschätzungsverfahren zur Bewertung ihrer Rolle als Flaggenstaat nach Maßgabe eines objektiven, an den Vorgaben des internationalen Rechts ausgerichteten Kriterienkatalogs, zu unterziehen. Die Bundesregierung unterstützt ferner alle Maßnahmen und Initiativen der IMO, die dazu beitragen, unternormige, unsichere und die Meeresumwelt gefährdende Schifffahrt wirksam zurückzudrängen.

16. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 16 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, den bei der IMO erarbeiteten Vorschlag über die Ausrüstung von Tankern mit Notschleppgeschirren zu unterstützen und anschließend in deutsches Recht umzusetzen, Vorschriften zur Ausrüstung auch von anderen Schiffen mit Notschleppeinrichtungen auf internationaler Ebene zu erarbeiten und verpflichtend einzuführen und bis dahin sicherzustellen, dass auf allen Schiffen beim Befahren verkehrsreicher Gebiete (z. B. Deutsche Bucht, westliche Ostsee) ein Schleppdraht be-

reithalten wird, wie er auf Tankern als „Feuerdraht“ im Hafen bereits vorgeschrieben ist, umgesetzt?

Die Bearbeitung des Themas „Ausweitung der Ausrüstungspflicht von Seeschiffen mit Notschleppgeschirr“ ist bereits so weit fortgeschritten, dass das BMVBW zur Unterstützung einer entsprechenden Initiative in der IMO eine formalisierte Sicherheitsstudie in Auftrag gibt.

17. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 17 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, auf nationaler und internationaler Ebene Regeln für eine geeignete Ausbildung und Weiterbildung der Schiffsbesatzungen für Notfallsituationen verbindlich einzuführen und die Notfallausbildung und -weiterbildung in geeigneten Ausbildungszentren zu unterstützen und zu fördern, umgesetzt?

Es wird eine umfassende Bestandsaufnahme durchgeführt und herausgearbeitet, wie und in welchem Umfang bereits vorhandene Ausbildungseinrichtungen und Trainingsmöglichkeiten von einem erweiterten Kreis genutzt und diese Möglichkeiten ausgebaut werden können.

18. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 18 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, einen Forschungsschwerpunkt bei der Verbesserung der Sicherheitstechnik an Bord und der Entwicklung von Entscheidungshilfen zur Erhöhung der Handlungssicherheit in der Schiffsführung zu setzen, dabei Klassifikationsgesellschaften, Industrie- und Forschungsinstitutionen einzubeziehen und die Ergebnisse in internationalen Vorschriften verbindlich zu machen, umgesetzt?

Folgende wissenschaftliche Forschungsprojekte werden zum Thema Schiffsicherheit im Jahr 1999/2000 fort- und durchgeführt:

- a) Entwicklung einer einheitlichen operativen englischen Arbeitssprache zur sicherheitsbezogenen Kommunikation an Bord von Seeschiffen, Schiff–Schiff und Schiff–Land
- b) Anforderungen an die sichere Bedienbarkeit an nautische kooperative Schiffsidentifizierungssysteme (Automatic Identification System – AIS) für die Kollisionsverhütung von Schiffen
- c) Operationelle Aspekte bei der Implementierung von AIS auf Seeschiffen
- d) Untersuchungen zur Genauigkeit verfügbarer Positionsmessungen auf Seeschiffen mit AIS-Transpondern durch Vergleichsmessungen von Schiffsradar und DGPS-Empfängern
- e) Zeitabhängige Überlebenschancen eines havarierten Fahrgastschiffes
- f) Deutsch-schwedisches Projekt zur Erprobung von Transpondern und elektronischer Seekarte auf insgesamt 4 Ro-Ro-Fahrgastschiffen auf der Linie Rostock – Trelleborg (Baltic Ferry Guidance and Information System – BAFEGIS)
- g) Erarbeitung von Anforderungen an Schiffsbrücken zur Gewährleistung eines sicheren Fahrbetriebes von Seeschiffen.

Für diese Forschungsprojekte werden 1,3 Mio. DM bereitgestellt.

Als konkretes Ergebnis aus diesen Forschungsprojekten ist insbesondere hervorzuheben, dass

- die Internationale-Seeschiffahrts-Organisation (IMO) auf der Grundlage des BMVBW-Vorhabens „Entwicklung einer einheitlichen operativen englischen Arbeitssprache zur sicherheitsbezogenen Kommunikation an Bord von Seeschiffen, Schiff–Schiff und Schiff–Land“ so genannte Standard-Redewendungen für die Seeschiffahrt (Standard Marine Communication Phrases – SMCP) erarbeitet, in diesem Jahr angenommen und damit eine weltweit einheitliche Grundlage für die sicherheitsbezogene Kommunikation in der Schifffahrt geschaffen hat;
- die IMO auf der Grundlage des BMVBW-Vorhabens „Erarbeitung von Anforderungen an Schiffsbrücken zur Gewährleistung eines sicheren Fahrbetriebes von Seeschiffen“ eine weltweit anzuwendende Richtlinie zur Gestaltung von Schiffsbrücken, die den Betrieb von Schiffen noch sicherer machen soll, angenommen hat und
- drei der o. a. Vorhaben zum Thema AIS dazu beigetragen haben, dass die IMO eine weltweite Ausrüstungspflicht mit diesen Systemen für alle Schiffe > 300 BRZ in der internationalen Fahrt bereits ab 1. Juli 2002 schrittweise bis 2007 vorgesehen hat. Auf der Basis des Vorhabens „operationelle Aspekte bei der Implementierung von AIS auf Seeschiffen“ ist eine entsprechende IMO-Richtlinie, die den sicheren Betrieb von AIS an Bord von Schiffen gewährleisten soll, erarbeitet und grundsätzlich von der IMO akzeptiert worden.

19. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 19 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, in Ergänzung zu Empfehlung Nr. 10 eine Sammlung einschlägiger Szenarien von Unfallabläufen mit Schadstoffaustritten und deren Bekämpfung aufzubauen, fortzuschreiben, zu optimieren und bewährte Unfallbekämpfungsmaßnahmen zuzuordnen, diese Sammlung im Rahmen von Übungen unter Einbeziehung aller beteiligten Fachleute zu erproben und zu verbessern, die Sammlung in einem Datenverarbeitungssystem aufzubereiten und für die praktische Arbeit verfügbar zu machen und Zugriffe auf andere Informationsträger vorzusehen, umgesetzt?

Die Empfehlung Nr. 19 wird im Teilprojekt „Technik, Meldewesen, Ausbildung“ bearbeitet. Die Arbeiten zu diesen Themenbereichen sind wegen ihrer Komplexität und Abhängigkeit zu anderen Teilprojekten noch nicht abgeschlossen. Eine erste Aussage zu möglichen Lösungsrichtungen wird im ersten Quartal des Jahres 2001 vorliegen.

20. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 20 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, die mittel- und langfristigen Folgen nach einem Unfall mit erheblichem Schadstoffaustritt systematisch zu untersuchen und die Auswirkungen, insbesondere in ökologischer und ökonomischer Hinsicht festzustellen und die wissenschaftlichen Untersuchungen dem Havariekommando zur Verfügung zu stellen, umgesetzt?
21. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 21 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, ein Entscheidungsraster zur Ölschadensbekämpfung aufzubauen, wobei die mechanischen Ölsammelmaßnahmen und

der Einsatz von Dispergatoren zur Auflösung von Ölteppichen zu berücksichtigen sind, umgesetzt?

22. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 22 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, Dispergatoren und andere Ölbekämpfungsmethoden weiterzuentwickeln sowie Dispergatoren mit möglichst geringen ökologischen Sekundärschäden vorzuhalten, umgesetzt?

Die Empfehlungen Nr. 20 bis 22 werden im Teilprojekt „Umwelt“ bearbeitet. Die Arbeiten zu diesen Themenbereichen sind wegen ihrer Komplexität noch nicht abgeschlossen. Ein erster Bericht wird wahrscheinlich in der ersten Hälfte 2001 vorgelegt werden können.

23. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 23 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, zu dem Internationalen Übereinkommen von 1989 über Bergung (Bergungsübereinkommen) schnellstmöglich das Ratifizierungsverfahren einzuleiten, umgesetzt?

Die Bundesregierung hat den Entwurf eines Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von 1989 über Bergung sowie den Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschifffahrt (Drittes Seerechtsänderungsgesetz) dem Bundesrat am 29. September 2000 zugeleitet. Dieser hat in seiner Sitzung am 10. November 2000 beschlossen, gegen die Gesetzentwürfe gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben. Die Gesetzentwürfe wurden inzwischen dem Deutschen Bundestag zugeleitet und am 30. November 2000 in erster Lesung behandelt.

24. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 24 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, unverzüglich den Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes vom 6. Dezember 1985 an den internationalen Standard (nach dem Vorbild des Flugunfall-Untersuchungsgesetzes) vorzulegen, umgesetzt?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat am 21. Juli 2000 einen Referentenentwurf für ein Zweites Seeschifffahrtsanpassungsgesetz zur weiteren Abstimmung versandt, mit dem u. a. die deutsche Seeunfalluntersuchung an den internationalen und europäischen Standard angepasst und nach dem Muster des 1998 in Kraft getretenen Flugunfall-Untersuchungsgesetzes ausgestaltet werden soll.

25. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 25 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, zu prüfen, ob die persönliche Inanspruchnahme von Mitgliedern des Havariekommandos wegen Schäden, die sie bei Ausübung ihrer Tätigkeit verursacht haben, auf Fälle vorsätzlichen Fehlverhaltens beschränkt werden kann, umgesetzt?

Bei eingehender Erörterung der Empfehlung Nr. 25 in der Teilprojektgruppe „Struktur“ wurde unter Einbeziehung einer dienstrechtlichen Expertise aus dem Bundesministerium des Innern Einigkeit erzielt, dass zur Förderung der Ent-

scheidungsfreude von Mitgliedern des Havariekommandos eine Haftungsbeschränkung im Innenverhältnis auf vorsätzliches Fehlverhalten weder erforderlich noch gerechtfertigt ist. Die Projektklenkung wird Anfang 2001 über das weitere Vorgehen entscheiden.

26. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 26 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, zu dem Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung von Seeforderungen (LLMC '96) schnellstmöglich das Ratifizierungsverfahren einzuleiten, umgesetzt?

Die Bundesregierung hat am 27. Dezember 1999 dem Bundesrat den Entwurf eines Gesetzes zu dem Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung von Seeforderungen sowie den Entwurf eines Ausführungsgesetzes zu dem Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung von Seeforderungen zugeleitet. Die Gesetze sind inzwischen zustande gekommen. Sie wurden am 30. Juni 2000 im Bundesgesetzblatt (BGBl. 2000 II S. 790 und BGBl. I S. 938) verkündet.

Um ein zeitgleiches Außerkrafttreten des Übereinkommens von 1976 in seiner ursprünglichen Fassung und ein Inkrafttreten des Übereinkommens von 1976 in der Fassung des Protokolls von 1996 zu gewährleisten, hat die Bundesregierung zunächst die Kündigungsurkunde zu dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung von Seeforderungen hinterlegt. Die Kündigung wird am ersten Tag des Monats, der auf den Ablauf eines Jahres nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung der Kündigungsurkunde folgt, oder am Tag des Inkrafttretens des Protokolls von 1996, für die Bundesrepublik Deutschland wirksam werden, wobei der spätere Zeitpunkt maßgeblich ist. Das Protokoll von 1996 soll 90 Tage vor Ablauf der Einjahresfrist ratifiziert werden.

27. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 27 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, sich auf internationaler Ebene, insbesondere bei der IMO für die Erarbeitung von Regelungen einzusetzen mit dem mittelfristigem Ziel, dass für alle Schiffe der Nachweis einer Haftpflichtversicherung zu führen ist, bei allen Schiffen die direkte Inanspruchnahme des Versicherers für Haftpflichtschäden ermöglicht wird und die Haftungssumme weiter entsprechend den tatsächlichen Risiken in der Seeschifffahrt erhöht wird, umgesetzt?

Die Empfehlung wird derzeit noch von der Projektorganisation Maritime Notfallvorsorge im Teilprojekt „Haftung und Versicherung“ geprüft.

Unabhängig davon ist jedoch darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der IMO bereits in den Jahren 1996/97 die Frage der Zweckmäßigkeit einer allgemeinen obligatorischen Haftpflichtversicherung für alle durch Seeschiffe verursachte Drittschäden erörtert wurde. Die IMO-Vollversammlung hatte darauf am 25. November 1999 die Resolution A.898 (21) „Richtlinien für die Verantwortlichkeit des Schiffseigentümers für Seeforderungen“ beschlossen. Diese Richtlinien empfehlen Schiffseigentümern den Abschluss einer Haftpflichtversicherung für Seeforderungen bis zur Höhe der jeweils anwendbaren Haftungshöchstgrenze und sehen als Nachweis ein Versicherungszertifikat, ausgestellt durch den Versicherer, vor, enthalten jedoch keine über eine Appell-Funktion hinausgehende Bindungswirkung. Die Diskussion ist bei diesem Sachstand wegen der mit der

Einführung einer allgemeinen obligatorischen Versicherungspflicht verbundene Probleme abgebrochen worden. Die Einführung einer Versicherungspflicht ist aber nur auf globaler Ebene sinnvoll, auch wenn die Durchsetzung entsprechender Regelungen nur im Geltungsbereich des jeweiligen Gesetzes und nicht weltweit erzwungen werden kann. Probleme können sich im Übrigen auch dann ergeben, wenn Schiffe zwar formell versichert sind, das versichernde Unternehmen aber gar nicht in der Lage ist, Schäden abzudecken.

Bejaht wurde im Rahmen der IMO aber die Einführung einer Versicherungspflicht für genau umschriebene Haftungsfälle. Berücksichtigt man das Internationale Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden in der Fassung des Protokolls von 1992 zu diesem Übereinkommen (Haftungsübereinkommen von 1992, BGBl. 1994 II S. 1152), das Internationale Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen) sowie das künftige Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden, so ist festzustellen, dass damit für nahezu alle Schiffseigentümer die Pflicht begründet wird, ihre Haftung für Verschmutzungsschäden durch eine Versicherung mit Direktanspruch gegen den Versicherer zu decken.

28. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 28 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, zu dem Internationalen Übereinkommen von 1996 über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See (HNS '96) schnellstmöglich das Ratifizierungsverfahren einzuleiten, umgesetzt?

Außer Deutschland haben das HNS-Übereinkommen innerhalb der bis zum 30. September 1997 laufenden Zeichnungsfrist die Länder Dänemark, Finnland, Großbritannien, Kanada, die Niederlande, Norwegen und Schweden gezeichnet.

Die Bundesregierung ist der Ansicht, dass eine Ratifizierung des Übereinkommens nur koordiniert mit den übrigen Mitgliedstaaten der EU in Betracht kommt, da das Übereinkommen die Einführung eines Meldesystems über den Empfang beitragspflichtiger Ladung voraussetzt und Wettbewerbsverzerrungen des europäischen Schifffahrtsmarktes nur mit einem einheitlichen Meldeverfahren der Mitgliedstaaten vermieden werden können.

Die Bundesregierung hat sich seit 1997 bemüht, zunächst unter den Mitgliedstaaten der EU die hierfür erforderlichen Voraussetzungen zu klären. Auf Anregung Deutschlands haben zunächst verschiedene europäische Koordinierungs- und Konsultationstreffen stattgefunden, deren Zweck die Beförderung des Ratifikationsprozesses ist. Diese Bemühungen haben inzwischen dazu geführt, dass auch im Rahmen der IMO entsprechende Bemühungen institutionalisiert worden sind. Der Rechtsausschuss der IMO hat eine Korrespondenzgruppe eingerichtet, die die nationalen Bemühungen zur Umsetzung und Implementierung des HNS-Übereinkommens beobachten, anregen und durch Erfahrungs- und Meinungsaustausch unterstützen soll.

29. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 29 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, mit den Nordsee- und Ostseeanrainerstaaten bzw. auf EU-Ebene (Europäisches Binnenmeer und Europäischer Mittelmeerraum) Vereinbarungen über besondere Gefahrenzonen zu treffen, bei de-

ren Befahren höhere Mindestversicherungen abgeschlossen werden müssen, umgesetzt?

Die Empfehlung wird derzeit noch von der Projektorganisation Maritime Notfallvorsorge im Teilprojekt „Haftung und Versicherung“ geprüft. Hinzuweisen ist jedoch darauf, dass die Bundesregierung dieser Empfehlung zurückhaltend gegenübersteht. Die Bundesregierung hat sich immer für weltweite Regelungen eingesetzt. Regionale Regelungen könnten zu Wettbewerbsverzerrungen führen. Fraglich ist auch, ob regionale Sonderregelungen über eine höhere Haftung und damit einhergehend eine höhere Mindestversicherung als die, die in dem Haftungsübereinkommen von 1992, dem HNS-Übereinkommen oder in dem künftigen Bunkerölübereinkommen festgelegt sind, mit den völkerrechtlichen Verpflichtungen aus diesen Übereinkommen zu vereinbaren wären.

30. Hat die Bundesregierung die Empfehlung Nr. 30 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, sich bei der IMO für die zügige Erarbeitung und Zeichnung eines Haftungsübereinkommens für austretendes Bunkeröl einzusetzen und anschließend das Ratifizierungsverfahren einzuleiten, umgesetzt?

Die Bundesregierung hat sich an den Beratungen im Rahmen der Internationalen-Seeschiffahrts-Organisation (IMO) über ein Haftungsübereinkommen für austretendes Bunkeröl aktiv beteiligt. In der Zeit vom 19. bis 23. März 2001 findet bei der IMO in London eine Diplomatische Konferenz statt, auf der das Übereinkommen verabschiedet werden soll. Erst im Anschluss an die Diplomatische Konferenz kann das Ratifikationsverfahren eingeleitet werden.





