

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/129

**"Doppelhüllen für
Öltankschiffe"**

Brüssel, den 27. März 2003

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
zu dem

**"Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates
zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 417/2002
zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen
Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe
und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates"**
(KOM(2002) 780 endg. – 2002/0310 (COD))

Der Rat beschloss am 22. Januar 2003, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 80 Absatz 2 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

" Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates"

(KOM(2002) 780 endg. – 2002/0310 (COD)).

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 13. März 2003 an. Berichterstatterin war **Frau Bredima-Savopoulou**.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 398. Plenartagung am 26./27. März 2003 (Sitzung vom 27. März) mit 100 gegen 10 Stimmen bei 10 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

*

* *

1. Einleitung

1. Der Untergang des Öltankers "PRESTIGE" am 19. November 2002 und die dadurch an der spanischen Küste und in der Folge auch an der Küste Frankreichs ausgelöste Umweltkatastrophe haben die europäische Öffentlichkeit drei Jahre nach dem ähnlich folgenschweren Unfall des Tankers "ERIKA" vor der bretonischen Küste erneut aufgerüttelt. Die Kommission hat in ihrer Mitteilung zur Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr nach dem Untergang der "PRESTIGE"¹ eine Reihe von Maßnahmen angekündigt, um das Risiko künftiger Unfälle mit Schiffen wie der "ERIKA" und der "PRESTIGE" zu minimieren. Der Rat "Verkehr" hat am 6. Dezember 2002 außerdem zu einer beschleunigten Außerdienststellung von Einhüllen-Tankschiffen, zur Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (CAS) für Einhüllen-Tankschiffe ab einem Schiffsalter von 15 Jahren sowie zum Abschluss von Verwaltungsabkommen durch die Mitgliedstaaten bezüglich der Schließung ihrer Häfen, Vorhäfen und Ankergebiete für Einhüllen-Öltankschiffe mit Schweröl-Ladungen aufgerufen. Die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates von Brüssel am 20./21. März 2003 enthalten ein Bündel von Maßnahmen, das der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss nachdrücklich begrüßt.

2. Der Kommissionsvorschlag

1. Zur Umsetzung der vom Rat "Verkehr" vorgegebenen Ziele hat die Kommission folgende drei Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 417/2002² vorgeschlagen:
 - Eine Bestimmung, wonach Schweröle nur von Doppelhüllen-Tankschiffen transportiert werden dürfen.
 - Eine Änderung der gemeinschaftlichen Außerdienststellungsregelung, um insbesondere zu gewährleisten, dass Einhüllen-Tankschiffe der Kategorie 1 nur bis zu einem Alter von 23 Jahren und längstens bis 2005, der Kategorie 2 bis zu einem Alter

von 28 Jahren und längstens bis 2010 und der Kategorie 3 bis zu einem Alter von 28 Jahren und längstens bis 2015 betrieben werden dürfen.

- Eine umfassendere Anwendung der besonderen Inspektionsvorschriften für Tankschiffe (des Zustandsbewertungsschemas), mit dem die strukturelle Solidität von Einhüllen-Tankschiffen überprüft wird, die älter als 15 Jahre sind.
 2. Aufgrund der massiven Ölverschmutzung nach der Havarie der "PRESTIGE" sah sich die Kommission dazu gezwungen, die Außerdienststellungsregelung der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 zu überarbeiten. Zweck der vorgeschlagenen Änderung dieser Regelung ist es, die Altersgrenzen zu senken und als Termine für die Außerdienststellung die ursprünglich im "ERIKA-I-Paket" vorgesehenen früheren Termine festzulegen, um einen besseren Schutz der Meeresumwelt zu gewährleisten. Die Kommission ist sich der erheblichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Tankschiffahrt bewusst und beabsichtigt, sobald wie möglich eine wirtschaftliche Analyse vorzulegen.
 3. Wie bereits bei der "ERIKA"-Havarie hat sich auch bei dem "PRESTIGE"-Unglück erneut gezeigt, dass schweres Heizöl zu den Ölen mit der größten umweltschädigenden Wirkung gehört. Die Kommission schlägt daher vor, den Transport von Schwerölen mit Einhüllen-Tankschiffen, die einen Hafen eines EU-Mitgliedstaats anlaufen oder daraus auslaufen, zu verbieten. Die Kommission weist darauf hin, dass bereits heute eine ausreichende Kapazität an Doppelhüllen-Öltankschiffen vorhanden ist, sodass sichergestellt ist, dass dieser Vorschlag zu keiner Beeinträchtigung der Versorgungssicherheit führt.

3. Allgemeine Bemerkungen

1. Der EWSA bringt seine tiefe Besorgnis über die Katastrophe des Öltankers "PRESTIGE" und ihre sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Folgen zum Ausdruck. Glücklicherweise sind keine Menschenleben zu beklagen. Es sollte mit größtem Nachdruck alles daran gesetzt werden, das Risiko derartiger Unglücke zu minimieren und eine umfassende Entschädigung der Opfer sicherzustellen. Alle Beteiligten sind dazu verpflichtet, als vorrangige Maßnahme umgehend die Wirksamkeit der derzeitigen Vorschriften für die Beförderung von Öl auf dem Seeweg zu überprüfen. Zukünftige Maßnahmen sollten angemessen sein und den eigentlichen Ursachen derartiger Unglücke auf den Grund gehen.
 1. Die Ursachen und die Umstände der "PRESTIGE"-Havarie werden derzeit untersucht. Auch wenn das Ausmaß der Katastrophe durch das Verbringen des Öltankers an einen Notliegeplatz wahrscheinlich geringer ausgefallen wäre, sollten doch einige Ursachen oder das unglückliche Zusammentreffen einiger Ursachen herausgestellt werden: Fehler an der Struktur des 26 Jahre alten Tankers, mangelhafte Schiffswartung, zur Unfallbewältigung getroffene (oder unterlassene) Entscheidungen, die die Probleme noch verschärft haben, Manövrierfehler usw.

2. Trotz des durch die "ERIKA"-Havarie geschaffenen Präzedenzfalls (dem Tanker war ebenfalls das Anlaufen eines Notliegeplatzes verweigert worden) und der immer wieder vorgebrachten Forderungen nach einer klaren und angemessenen Regelung für die Verbringung von Schiffen, die in Seenot geraten sind, an einen Notliegeplatz wurde noch immer keine eindeutige Regelung getroffen. Der EWSA verweist auf seine Stellungnahme zu dem Vorschlag zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe ("ERIKA-I-Paket")³ sowie auf seine Stellungnahme zum "ERIKA-II-Paket"⁴ und bekräftigt seine Forderung, dieses politisch unpopuläre Thema anzugehen und geeignete Lösungen zu finden. Daher unterstützt der Ausschuss den Vorschlag zur beschleunigten Ausarbeitung der Pläne für die Aufnahme von Schiffen an Notliegeplätzen. Zu den erforderlichen Maßnahmen zählen die Ausweisung von Notliegeplätzen in den Hoheitsgewässern der Gemeinschaft, die bereits in der Ausschussstellungnahme zum "ERIKA-I-Paket" geforderte Umsetzung der Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens von 1990 über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung und die Ausarbeitung präziser Notfallpläne und Verfahren für deren Anwendung, wenn ein in Seenot geratenes Schiff an einen derartigen Notliegeplatz gebracht werden muss. In diesen Plänen sollten die Verpflichtungen des Kapitäns, des Küstenstaates und des Bergungsdienstes dargelegt sein. Diese Maßnahmen müssen von einer einzigen Stelle, vorzugsweise auf Gemeinschaftsebene von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs, festgelegt und koordiniert werden.
3. Der EWSA bringt erneut seine bereits in früheren Stellungnahmen⁵ geäußerte Besorgnis zum Ausdruck, dass der wirtschaftliche Druck auf Kapitäne und Besatzungen, die weiter auf unternormigen Schiffen tätig sind, die Schiffssicherheit beeinträchtigen kann. Daher muss es Besatzungsmitgliedern leichter gemacht werden, nicht ordnungsgemäße Zustände an Bord, die zu einem Unfall führen könnten, zu melden, und sie müssen dementsprechend durch Gemeinschaftsvorschriften ausreichend geschützt werden. Letztlich ist es der Mensch, der für Sicherheit sorgt. Dem muss nach Ansicht des Ausschusses unbedingt Rechnung getragen werden, wenn eine wirkungsvolle Anwendung der vorgeschlagenen technischen Maßnahmen unter vernünftigen Bedingungen erreicht werden soll. Der EWSA äußert ebenfalls Bedenken hinsichtlich der von Aufsichtsbehörden weiterhin vertretenen Auffassung, dass die Verantwortung für ein Schiff in erster Linie von seinem Kapitän getragen wird. Die tatsächlichen Befugnisse und Mittel der Kapitäne im heutigen Seeverkehr sind jedoch stark eingeschränkt. Da viele Staaten mit ihren Rechtssystemen immer noch auf die Kapitäne und die Schiffsoffiziere abzielen, statt in dem bürokratischen Wirrwarr von Schiffseignern und Verantwortlichen für die Schiffskontrollen für Klarheit zu sorgen, muss die rechtliche Verantwortung aller im Seeverkehr tätigen Akteure geklärt werden. Vor diesem Hintergrund bekräftigt der EWSA seine Forderung an die Kommission, angemessene Vorschläge, beispielsweise im Rahmen eines "ERIKA-III-Pakets" zur Berücksichtigung des menschlichen Aspekts, zu erarbeiten und so ein umfassendes und integrales Konzept zur Sicherheit im Seeverkehr zu schaffen.

4. Dieser Vorschlag für eine Verordnung ist eine direkte Reaktion auf die "PRESTIGE"-Havarie. Der EWSA setzt sich dafür ein, dass auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse umgehend erforderliche zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden, die in dem Untersuchungsbericht vorgeschlagen werden. Er gibt jedoch zu bedenken, dass Doppelhüllen allein nicht ausreichen, um das schwerwiegende Problem von Umweltkatastrophen infolge von Tankerunglücken zu lösen, und dass zusätzliche Maßnahmen von grundlegender Bedeutung sind.
5. Der EWSA weist auf seinen in der Stellungnahme zum "ERIKA-I-PAKET" dargelegten Standpunkt hin, dass die auf internationaler Ebene ergriffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf See und Verringerung der unfallbedingten Meeresverschmutzung eine deutliche Senkung der Meeresverschmutzung ermöglicht haben. Die Meeresverschmutzung durch Schiffe ist keineswegs der einzige Belastungsfaktor, doch führt nichts an der Tatsache vorbei, dass 15% der Gesamtverschmutzung durch Schiffe verursacht werden. Denn die großen Tankschiffe befördern enorme Ölmengen (so hatte die PRESTIGE 77.000 Tonnen Rohöl an Bord), wodurch der Schaden für die Umwelt noch viel konzentrierter auftritt. Außerdem gab der Ausschuss in dieser Stellungnahme zu bedenken, dass die städtischen Abwässer und die an Land ausgeübten Wirtschaftstätigkeiten für zwei Drittel der Verschmutzung der Küstengewässer und Wattenmeere verantwortlich sind und ebenfalls in die Pflicht genommen werden müssen. Der EWSA befürwortet die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verringerung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, fordert jedoch gleichzeitig einen ähnlichen Ansatz für die durch städtische Abwässer und landgestützte Wirtschaftstätigkeiten verursachte Meeresverschmutzung⁶.
6. Der durch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes klargestellte und in den Rechtsakten der EU verankerte Grundsatz der Verhältnismäßigkeit muss auf allen Ebenen gewahrt werden. Die Verhältnismäßigkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen sollte sich nicht nur auf die Folgen, sondern auch auf die tatsächlichen Ursachen des Unglücks beziehen. Der EWSA wirft die Frage auf, wie die EU im Falle ähnlicher Havarien von Doppelhüllen-Öltankschiffen reagieren wird, die aufgrund des zunehmenden Einsatzes dieser Schiffe in naher Zukunft nicht mehr ausgeschlossen werden können.
7. Der EWSA schließt sich der allgemeinen Auffassung an, dass Seeunfälle eher auf die ineffiziente Umsetzung oder Verletzung des bestehenden Rechts denn auf dessen Unzulänglichkeit zurückzuführen sind. Daher unterstützt der Ausschuss eine vorgezogene Anwendung der Maßnahmen der "ERIKA-I-" und "ERIKA-II-Pakete" und begrüßt den von der Kommission diesbezüglich gemachten Druck. Die beiden Maßnahmenpakete müssen konsequent und gleichzeitig umgesetzt werden.
8. Aufgrund der Dringlichkeit, mit der hochsensible wirtschaftliche, soziale und ökologische Themen angegangen werden müssen, dürfen jedoch keine Bestimmungen des internationalen Rechts verletzt werden. In zahlreichen, seit 1993 verabschiedeten Stellungnahmen hat sich der EWSA wiederholt dafür eingesetzt, dass Bestimmungen zur Sicherheit im Seeverkehr und zur Verhütung der Meeresverschmutzung im internationalen Schiffverkehr von der

Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ausgearbeitet werden sollten, die über die nötige Kompetenz in diesem Bereich verfügt. Unilaterale Maßnahmen könnten den Status der IMO untergraben und ebenso einseitige Vorgehensweisen von Drittstaaten auslösen, die zu einer grundlegenden Einschränkung des wichtigen internationalen Handels der EU-Flotte führen könnten. Es gibt bereits Anzeichen dafür, dass derartige Maßnahmen von den USA und einigen asiatischen Ländern ins Auge gefasst werden. Daher sollte bei der Festlegung der Gemeinschaftsbestimmungen zur Sicherheit im Seeverkehr und zum Schutz der Meeresumwelt die Tatsache berücksichtigt werden, dass der Zugang zu den Hoheitsgewässern der Gemeinschaft weiterhin all denjenigen Schiffen uneingeschränkt offen stehen muss, die den internationalen Standards entsprechen. In Anbetracht der voranstehenden Erwägungen und des internationalen Charakters des Seeverkehrs sollten die vorgeschlagenen Maßnahmen mit Blick auf eine etwaige weltweite Anwendung an die IMO weitergeleitet werden.

9. Die Umsetzung des Kommissionsvorschlags in die Praxis macht die umgehende Verfügbarkeit neuer, den Anforderungen entsprechender Schiffe erforderlich. Aus sicherheitstechnischen, garantiebezogenen und strategischen Gründen sollten die in der Schiffsbaupolitik der EU gegebenen Möglichkeiten, den Schiffbau in den europäischen Werften zu erleichtern und ein gemeinschaftliches Finanzierungsschema für die Ersetzung außer Dienst gestellter Schiffe einzurichten, analysiert und neu bewertet werden.

4. Besondere Bemerkungen

1. Der EWSA ist der Auffassung, dass die EU eine ausgewogene Politik unter Berücksichtigung der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen festlegen sollte, die den auf der Tagung des Europäischen Rates in Göteborg vereinbarten Anforderungen für eine Bewertung der Auswirkungen der Gemeinschaftsmaßnahmen auf die Nachhaltigkeit entspricht.
2. Der EWSA betont erneut, dass folgende Maßnahmen umgehend und wirksam sichergestellt werden müssen:
 - die Erarbeitung einer eindeutigen Regelung für Notliegeplätze;
 - die Einführung von Notfallplänen für Havarien;
 - die Verstärkung der Kontrollmaßnahmen;
 - die Klärung der rechtlichen Haftung aller im Seeverkehr tätigen Akteure;
 - die Verbesserung der beruflichen Qualifikation der Schiffsbesatzungen;
 - die Zuverlässigkeit von Reparaturarbeiten, die von qualifizierten Unternehmen durchgeführt werden müssen, sowie höhere technische Anforderungen für die Planung und den Bau von Schiffen;
 - eine wirksamere Durchführung der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle;
 - die raschere Umsetzung der Richtlinie über eine größere Transparenz der Klassifizierungsgesellschaften;
 - die Ratifizierung des Bunkeröl-Übereinkommens und des HNS-Übereinkommens durch die EU-Mitgliedstaaten.

3. Angesichts der schwerwiegenden sozioökonomischen Auswirkungen und des internationalen Charakters des Seeverkehrs sollten die EU-Mitgliedstaaten in zügigen Verfahren danach streben, eine zweckdienliche Regelung für eine beschleunigte Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen im Rahmen der IMO für eine mögliche weltweite Anwendung einzuführen, die auch im Einklang mit dem im Oil Pollution Act (OPA) der USA von 1990 enthaltenen Zeitplan steht. Die EU-Initiative auf IMO-Ebene sollte jedoch unbeschadet des Rechts und der Verpflichtung, zeitgerecht ein angemessenes Umweltschutzniveau auf EU-Ebene sicherzustellen, erfolgen.
4. Der EWSA befürwortet das Verbot des Einsatzes von Einhüllen-Öltankschiffen für die Beförderung der höchst umweltschädlichen Schweröle. Der Vorschlag könnte jedoch angesichts des Krieges im Irak sowohl Engpässe bei der Versorgung mit den betreffenden Rohölen als auch beim Nachschub für Raffinierungszwecke in der EU nach sich ziehen. Ein Großteil des in die EU eingeführten schweren Rohöls wird in der Nordsee gefördert und in speziellen, hohen Qualitätsansprüchen genügenden Einhüllen-Shuttletankern befördert. Diese Schiffe wurden eigens für den Seeverkehr in der Nordsee entworfen und erfüllen hohe Standards. In diesem Zusammenhang könnten in bestimmten Fällen Ausnahmeregelungen in Betracht gezogen werden.
5. Das Transportverbot für Schweröle gilt für alle Öltankschiffe ab 600 Tonnen Tragfähigkeit. Der Großteil der Schiffe mit einer Tragfähigkeit unter 5.000 Tonnen kommen jedoch im Kurzstreckenseeverkehr und in der Binnenschifffahrt zum Einsatz. Darüber hinaus werden nur sehr wenige Doppelhüllen-Öltankschiffe für diese Zwecke eingesetzt. In Anbetracht der Notwendigkeit, die Fortführung grundlegender Aktivitäten der Bunkeröl-Industrie in Europa sowie die Versorgung von Gebieten, die auf Ölnachschub über den Seeweg angewiesen sind (beispielsweise Inseln) sicherzustellen, schlägt der EWSA vor, dass dieses Verbot für Einhüllen-Öltankschiffe mit einer Tragfähigkeit unter 5.000 Tonnen schrittweise eingeführt wird. Die EU sollte der IMO vorschlagen, eine Liste von Gebieten mit hochsensiblen Ökosystemen (Venedig, Bocche di Bonifaccio usw.) in das MARPOL-Übereinkommen aufzunehmen und diese als Gebiete auszuweisen, die von Tankern, die schweres Heizöl geladen haben, "zu meiden" sind. Darüber hinaus sollten die EU und die IMO gemeinsam und im Einklang mit den Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens verbindliche Leitsysteme entlang der Gemeinschaftsküsten für Einhüllen-Öltankschiffe, die Öle mit großer umweltschädigender Wirkung befördern, erarbeiten.
6. Der EWSA begrüßt den Vorschlag, eine umfassendere CAS-Inspektion zur Überprüfung der strukturellen Solidität von Einhüllen-Öltankschiffen, die über 15 Jahre alt sind, vorzunehmen. Bei älteren Schiffen ist eine gründliche Inspektion aller grundlegenden Elemente der Schiffshülle zur Feststellung möglicher Schwachpunkte unerlässlich, um diese gegebenenfalls zu beheben und die Gefahr eines Auseinanderbrechens des Schiffes bei schwerer See zu vermeiden.

5. Schlussfolgerungen

1. Unbeschadet der vorstehenden Bemerkungen befürwortet der EWSA den Vorschlag der Kommission für eine Verordnung zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen für Einhüllen-Öltankschiffe.
2. Trotz des durch die "ERIKA"-Havarie geschaffenen Präzedenzfalles und der Mobilisierung der Gemeinschaftsinstitutionen, die in Reaktion darauf zwei Maßnahmenpakete ("ERIKA-I" und "ERIKA-II") erarbeitet haben, stellt der EWSA mit Bedauern fest, dass die "PRESTIGE"-Havarie zu einer neuerlichen Umweltkatastrophe geführt hat.
3. Der EWSA bedauert, dass seinen (in den Stellungnahmen zu den beiden "ERIKA"-Paketen) wiederholt bekräftigten Forderungen nach diversen konkreten Maßnahmen nicht Folge geleistet wurde. Daher sieht sich der Ausschuss dazu verpflichtet, diese Forderungen erneut vorzubringen, und hofft, dass ihnen zur Vermeidung des Risikos weiterer derartiger Unfälle Rechnung getragen wird.
4. Die Umstände der "PRESTIGE"-Havarie werfen zahlreiche Fragen auf, die besondere Beachtung verdienen, damit angemessene, zweckmäßige und ausgewogene Maßnahmen getroffen werden können, die den Ursachen ähnlicher Unglücke auf den Grund gehen. Daher muss einer grundlegenden Ursachenforschung in Bezug auf diese Havarie und vor allem den Beihilfen für die Geschädigten oberste Priorität eingeräumt werden.
5. Im Einklang mit den auf der Tagung des Europäischen Rats in Göteborg getroffenen Vereinbarungen muss für den vorliegenden Vorschlag eine Bewertung der Nachhaltigkeit mit Blick auf die möglichen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen durchgeführt werden. Eine Kosten-Nutzen-Analyse ist dringend erforderlich, um ausgewogene Maßnahmen zu gewährleisten. Die Wirtschaft muss daher mit den Erfordernissen der Sicherheit im Seeverkehr und des Umweltschutzes in Einklang stehen.
6. Der EWSA vertritt die Auffassung, dass die "ERIKA-I" und "ERIKA-II-Pakete" unbedingt so schnell und umfassend wie möglich angewendet werden müssen. Ferner muss eine Regelung über Notliegeplätze sowie ein Krisenplan erarbeitet werden, in dem genau vorgegeben ist, wer zur Erbringung von Hilfeleistungen für Schiffe in Seenot befugt ist. Dieses Befugnis sollte vorzugsweise auf Gemeinschaftsebene bei der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs liegen.
7. Der EWSA fordert

- die Einführung von Notfallplänen für Havarien;
- die Verstärkung der Kontrollmaßnahmen;
- die Klärung der rechtlichen Haftung aller im Seeverkehr tätigen Akteure;
- die Verbesserung der beruflichen Qualifikation der Schiffsbesatzungen;
- die Zuverlässigkeit von Reparaturarbeiten, die von qualifizierten Unternehmen durchgeführt werden müssen, sowie höhere technische Anforderungen für die Planung und den Bau von Schiffen;

- eine wirksamere Durchführung der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle;
- die raschere Umsetzung der Richtlinie über eine größere Transparenz der Klassifikationsgesellschaften;
- die Ratifizierung des Bunkeröl-Übereinkommens und des HNS-Übereinkommen durch die EU-Mitgliedstaaten;
- die Umsetzung des Internationalen Übereinkommens von 1990 über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung durch die EU-Mitgliedstaaten;
- die Annahme eines "ERIKA-III-Pakets" zu den menschlichen Aspekten im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr;
- eine striktere Anwendung der Internationalen Konvention über Standards für das Training und die Zertifizierung von Wachoffizieren in der Seeschifffahrt (STCW 78/95);
- die Verpflichtung, dass die in der Fracht- und Personenschifffahrt in EU-Gewässern tätigen Unternehmen (Beförderung von Erdöl, Gas und chemischen Erzeugnissen) für jedes einzelne Schiff oder für jede Gruppe von Schiffen gleicher Bauart eine Bewertung der Risiken vornehmen, die mit den Seeverkehrsaktivitäten in den Gewässern und Häfen der Gemeinschaft einhergehen. Als Referenz sind dabei die IMO-Leitlinien für formalisierte Sicherheitsbewertungsverfahren (Formal Safety Assessment – FSA) heranzuziehen. Die Risikobewertung, deren Weiterverfolgung und etwaige Änderung müssen von der Seeverkehrsbehörde des Landes genehmigt werden, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat.

8. Angesichts der schwerwiegenden sozioökonomischen Auswirkungen und des internationalen Charakters des Seeverkehrs sollten die EU-Mitgliedstaaten in zügigen Verfahren danach streben, eine zweckdienliche Regelung für eine beschleunigte Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen im Rahmen der IMO für eine mögliche weltweite Anwendung einzuführen, die auch im Einklang mit dem im Oil Pollution Act (OPA) der USA von 1990 enthaltenen Zeitplan steht. Die EU-Initiative auf IMO-Ebene sollte jedoch unbeschadet des Rechts und der Verpflichtung, zeitgerecht ein angemessenes Umweltschutzniveau auf EU-Ebene sicherzustellen, erfolgen.
9. Der EWSA unterstützt das Verbot des Einsatzes von Einhüllen-Öltankschiffen für die Beförderung der umweltschädlichsten Schweröle. In diesem Zusammenhang könnten in bestimmten Fällen Ausnahmeregelungen in Betracht gezogen werden.
10. Das vorgeschlagene Verbot des Einsatzes von Einhüllen-Öltankschiffen mit einer Tragfähigkeit von 600 bis 5.000 Tonnen würde erhebliche Auswirkungen auf grundlegende Aktivitäten der Bunkeröl-Industrie in Europa haben und die Versorgung von Inseln und anderen abgelegenen Gebieten gefährden, die auf Ölnachschub über den Seeweg angewiesen sind. Ferner würde es die Förderung des europäischen Kurzstreckenseeverkehrs behindern. Daher sollte dieses Verbot für Einhüllen-Öltankschiffe mit einer Tragfähigkeit unter 5.000 Tonnen schrittweise eingeführt werden.
11. Die EU sollte der IMO vorschlagen, eine Liste von Gebieten mit hochsensiblen Ökosystemen in das MARPOL-Übereinkommen aufzunehmen und diese als Gebiete auszuweisen, die von Tankern, die schweres Heizöl geladen haben, "zu meiden" sind. Die EU und die IMO sollten gemeinsam und

im Einklang mit den Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens verbindliche Leitsysteme entlang der Gemeinschaftsküsten für Einhüllen-Öltankschiffe, die Öle mit großer umweltschädigender Wirkung befördern, erarbeiten.

12. Der EWSA befürwortet den Vorschlag, eine umfassendere CAS-Inspektion zur Überprüfung der strukturellen Solidität von Einhüllen-Öltankschiffen, die über 15 Jahre alt sind, vorzunehmen.

Brüssel, den 27. März 2003

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Der Generalsekretär
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Roger BRIESCH

Patrick VENTURINI

¹ KOM(2002) 681 endg.

² ABl. L 64 vom 7.3.2002, S. 1, EWSA-Stellungnahme ABl. C 14 vom 16.1.2001, S. 22.

³ ABl. C 14 vom 16.1.2001, S. 22.

⁴ ABl. C 221 vom 7.8.2001, S. 54.

⁵ ABl. C 14 vom 16.1.2001, S. 22 und ABl. C 221 vom 7.8.2001, S. 54.

⁶ siehe die derzeit in Erarbeitung befindliche EWSA-Stellungnahme zum Thema "Meeresumwelt" (NAT/166).

- -

- -

TEN/129 – CESE 415/2003 - 2002/0310 (COD) (EN) KI/DC/el-ue

Rue Ravenstein 2, B-1000 Brüssel. Tel. +32 (0)2 546 90 11 Fax +32 (0)2 513 48 93 Internet <http://www.esc.eu.int>

DE

.../...

CESE 415/2003 - 2002/0310 (COD) (EN) KI/DC/el-ue