

PerGlobal



Analyse

Nach Erika folgt nun die Prestige

Nika Greger und Tile von Damm

Berlin, November 2002

Nach Erika und Jessica folgt nun Prestige

Einleitung

Wieder einmal ist ein Tanker beladen mit mehreren Zehntausend Tonnen Öl im Atlantik gesunken. Die Folgen: Irreversible Umweltschäden, Existenzgefährdung der Bewohner der betroffenen Küsten, immens hohe Kosten bei der Beseitigung des Öls im Meer und an den Stränden.

Wie immer stellen die Fragen nach der (finanziellen) Verantwortung und der Beseitigung der Schäden. Darüber aber muss auch die Frage aufgeworfen werden, wie denn zukünftig solche verheerenden Umweltkatastrophen verhindert werden können und weshalb noch immer wirksame und verbindliche rechtliche Regelungen fehlen. Denn die Prestige ist natürlich nicht der erste Unfall seiner Art. Als 1999 der Tanker Erika vor der bretonischen Küste sank, sah sich die EU genötigt, ein umfangreiches Paket zur Verbesserung der Sicherheiten auf den Weg zu bringen. Dies ist bedauerlicherweise bis heute nicht vollständig umgesetzt worden und wird zudem von Umweltverbänden als nicht ausreichend angesehen. Insbesondere die Regelungen für den Schadensersatz stehen im Mittelpunkt. Bislang kommen die Versicherungen lediglich für den wirtschaftlichen Schaden auf, Umweltschäden hingegen werden nicht übernommen. Tatsächlich aber scheint die Hereinnahme des Versursacherprinzips die beste Möglichkeit zu sein, um in Zukunft weitere Ölkatastrophen zu verhindern. So verweisen auf die Folgen der Exxon Valdez-Katastrophe. Der verursachende Ölkonzern musste damals durch mehrere Milliarden Dollar den durch 40.000 Tonnen Rohöl entstandenen Schaden ausgleichen. Der Präzedenzfall hat Wirkung gezeigt: In den USA sind die von den Ölgesellschaften erwarteten Sicherheitsstandards sehr viel höher.

Im Moment schlagen jedoch erst einmal nicht nur die mit Öl verschmutzten Wellen des Atlantik hoch, sondern auch die Gemüter europäischer Politiker/innen, die wieder einmal nach Lösungen suchen wollen, um solche Unglücke in Zukunft zu verhindern.

Die Beförderung von Erdölprodukten auf dem Seeweg

Von allen Rohstoffen auf der Welt wird nach wie vor Erdöl in größter Menge befördert. Die Europäische Union steht dabei weltweit an erster Stelle: ihre Rohöleinfuhren entsprechen 27 % des Welthandels gegenüber einem Anteil der USA von 25 %. Nahezu 90 % des Erdölhandels der Europäischen Union erfolgt auf dem Seeweg (der Rest wird über Pipelines, auf dem Landweg oder auf Binnenschiffahrtsstraßen befördert).

800 Millionen Tonnen alleine in der EU

Jedes Jahr werden in etwa 800 Millionen Tonnen über Gemeinschaftshäfen der EU umgeschlagen. Da ungefähr 70 % der Transporte per Öltankschiff in der EU entlang der Atlantik- und der Nordseeküste verlaufen (30 % gehen über das Mittelmeer), sind diese Küstenstriche am stärksten der Gefahr eines Tankerunglückes ausgesetzt. Zudem passieren zahlreiche Öltankschiffe die Hoheitsgewässer der EU, ohne überhaupt einen ihrer Häfen anzulaufen, wodurch die Transportmenge und damit die Gefahr noch zunimmt. Die großen Ölhäfen der Union sind Rotterdam, Marseille, Le Havre, Triest und Wilhelmshaven. Das eingeführte Öl stammt im wesentlichen aus den Staaten

des Mittleren Ostens und Nordafrika. Die europäischen Ausfuhren (von den Ölfeldern der Nordsee) sind hauptsächlich für Nordamerika bestimmt.

Der Transportmarkt für Rohöl wird von Großtankschiffen (über 200.000 Tonnen Tragfähigkeit) beherrscht. Jedes Jahr verkehren in den Hoheitsgewässern der EU 1.500 bis 2.000 Schiffe. 1999 waren die Schiffe der Öltankerflotte weltweit durchschnittlich 18 Jahre alt, bzw. 41 % über 20 Jahre. Über 45 % der europäischen Flotte ist über 20 Jahre alt.

Havarien fast an der Tagesordnung

Zwischen 1992 und 1999 havarierten weltweit 593 Schiffe, darunter 77 Öltankschiffe. Das entspricht 13 % der Anzahl von Schiffbrüchen, jedoch 31 % der Tonnageverluste. Die Ursachen von Schiffsunglücken sind vielfältig. Häufig sind Unfälle menschlichem Versagen zuzuschreiben. Weitere Gründe sind das hohe Alter der Schiffe - (60 der 77 Öltankschiffe, die zwischen 1992 und 1999 verlorengegangen sind, waren älter als 20 Jahre) - das Versagen der Verbände (Risse im Rumpf, Rost, etc.), sowie Feuer und Explosion.

Internationaler Meeresschutz

Grundlegende Prinzipien

Die wichtigsten Prinzipien und Ansätze der gegenwärtigen Meeresumweltschutz-Politik sind der Vorsorgeansatz, das Verursacherprinzip und der Ökosystemansatz. Diese Prinzipien wurden in den letzten Jahren in die wichtigsten regionalen Meeresschutz-Übereinkommen integriert.

Ein weiteres übergeordnetes Ziel ist eine stärker als bisher erfolgte Integration von Umweltschutz in diesen Politikbereich. Dieses Integrationsziel folgt dem Leitbild der nachhaltigen Entwicklung der Konferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio 1992. Umweltschutz muss auch bei der Nutzung der Weltmeere immer integrativer Bestandteil jeder Entwicklung sein.

Bestehende internationale Sicherheitsvorkehrungen

Als Konsequenz aus mehreren verheerenden Katastrophen (Torrey Canyon, 1967; Exxon Valdez, 1989; Erika, 1999) wurden eine Reihe Übereinkommen im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) geschlossen. Diese beziehen sich vor allem auf unfallbedingte (unbeabsichtigte) und betriebsbedingte (absichtliche) Verschmutzungen (wie beim Waschen der Tanks auf hoher See). Das Internationale Übereinkommen MARPOL (Marine Pollution) zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe wurde 1973 verabschiedet. Abgesehen vom Umweltschutz zielt dieses Übereinkommen darauf ab, Einhüllenöltankschiffe aus dem Verkehr zu ziehen und durch Doppelhüllenschiffe oder gleichwertige Konstruktionen zu ersetzen. Im MARPOL-Übereinkommen ist auch die verschärfte Kontrolle des Zustandes alternder Öltankschiffe vorgesehen. Die Leitlinien der IMO sind im Laufe der Jahre immer präziser geworden, d.h. dass der Rumpf des Öltankschiffs seither viel eingehender untersucht wird als früher. Ebenfalls gemäß MARPOL müssen seit 1996 gebaute Öltankschiffe Doppelhüllen oder vergleichbare Konstruktionen aufweisen - Einhüllenöltankschiffe werden schrittweise ausgemustert. Durch Doppelhüllenschiffe wird das Verschmutzungsrisiko insbesondere bei leichten Kollisionen oder Grundberührungen erheblich verringert. Am 1. Januar 2000 waren jedoch nur 20% aller Öltankschiffe weltweit Doppelhüllenschiffe.

Fehlende Kontrollmechanismen der IMO-Regeln

Trotzdem muss man feststellen, dass die Tätigkeit im Rahmen der IMO zur Förderung der Sicherheit im Seeverkehr nicht hinreicht, um die Ursachen solcher Katastrophen wirksam zu bekämpfen. Die Tätigkeit der IMO wird durch einen entscheidenden Umstand eingeschränkt: es gibt keine Instrumente, um die Anwendung der IMO-Regeln weltweit zu kontrollieren. Folglich werden die IMO-Regeln nicht überall gleich streng angewendet. Dies verstärkt sich tendenziell durch die zunehmende Entwicklung des Seeverkehrs in den letzten Jahrzehnten und insbesondere die zunehmende Verbreitung der sogenannten "Billigflaggen" - dabei handelt es sich um die Registrierung von Schiffen in Ländern, die zum Teil ihren Verpflichtungen aus den internationalen Übereinkünften nicht nachkommen.

Europäischer Meeresschutz

Sicherheitsmaßnahmen der EU

Nach der Katastrophe der Amoco-Cadiz im Jahre 1978 hatte der Europäische Rat die Kommission aufgefordert, Vorschläge zur Überwachung und Verringerung der Verschmutzung durch Erdöl und seine Erzeugnisse zu unterbreiten. Letztlich wurde aber nicht viel erreicht. Sobald sich der von einem Unfall ausgehende Impuls abgeschwächt hatte, war bei den Mitgliedstaaten die Tendenz festzustellen, Zwangsmaßnahmen der Gemeinschaft zu vermeiden, zumal die Entscheidungen damals noch einstimmig gefasst werden mussten. Erst Mitte der neunziger Jahre und nach Einführung der qualifizierten Mehrheit für die Entscheidungsfindung begann der Rat, erste Schritte einer gemeinsamen Politik für die Sicherheit auf See zu unternehmen. Er sorgte für eine strengere Anwendung der internationalen Übereinkünften in der Gemeinschaft und verabschiedete gemeinschaftsinterne Vorschriften auf den Gebieten, in denen es keine oder nur unzureichende IMO-Regeln gab:

- Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Hafensaatkontrolle. Diese Richtlinie schreibt die Überprüfung aller Schiffe vor und stellt besondere Anforderungen an die Überprüfung von Öltankschiffen.
- Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994. Darin werden gemeinsame Regeln und Normen für die mit der Überprüfung und Klassifikation von Schiffen betrauten Stellen und damit verbundene Verwaltungstätigkeit festgelegt.
- Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates vom 21. November 1994 zur Durchführung der IMO-Entscheidung über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast. Aufgrund dieser Verordnung können mit getrennten Ballasttanks ausgerüstete Schiffe systematisch Rabatte bei den Gebühren in Anspruch nehmen.
- Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993: Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, müssen nach Maßgabe der Richtlinie detaillierte Auskünfte über ihre Ladung notifizieren.
- Vorschlag für eine Richtlinie (Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 2/2000) über Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände. Dieser Vorschlag bezweckt, die Einhaltung der MARPOL-Bestimmungen durchzusetzen, in denen angemessene Auffanganlagen für Häfen vorgeschrieben werden.

Einmal nur mit Erika

Als am 12. Dezember 1999 das 25 Jahre alte Einhüllen-Öltankschiff Erika 40 Seemeilen südlich der äußersten Westspitze der Bretagne auseinanderbrach, sah sich die EU wieder einmal veranlasst, die Sicherheitsbestimmungen zu verstärken. Von den geladenen 30.000 Tonnen liefen knapp 20.000 Tonnen Schweröl ins Meer und verseuchten rund 400 Kilometer Küste. Die Erika war gechartert von Total-Fina und fuhr unter maltesischer Flagge. Aufgrund dieses schweren Umweltunglückes leitete die EU zwei Maßnahmenpakete - Erika I und Erika II - in die Wege. In diesen einigte sich die EU auf eine Reihe von Maßnahmen, um den gegenwärtigen Regelungsrahmen, den die Mitgliedstaaten besonders im Hinblick auf die Anzahl der Kontrollen in den Häfen schlecht anwenden, zu verstärken. Auf Vorschlag der Kommission sind damit zwei umfangreiche Pakete auf den Weg gebracht worden, die eine Reihe von kurzfristigen und längerfristig angelegten Maßnahmen vorsehen. Auf verschiedenen Sitzungen im Jahr 2000 in Luxemburg und 2001 in Brüssel segnete der Rat der Verkehrsminister diese beiden Pakete ab.

Sofortige Rechtssetzungsmaßnahmen (Erika I)

1. Kontrolle von Schiffen in den Häfen. Es handelte sich um eine Ergänzung der Richtlinie 95/21/EG. Danach müssen alle Schiffe, die älter als 15 Jahre sind und in den vorangehenden zwei Jahren mehr als zweimal festgehalten wurden, aus den Häfen der Union verbannt und auf eine "schwarze Liste" gesetzt werden, welche die Kommission alle sechs Monate veröffentlicht. Des Weiteren werden die Kontrollen bei allen Schiffen mit zunehmendem Schiffsalter verschärft. Dies schließt systematisch einen der Ballasttanks ein. Die Schiffe müssen vor Einlaufen in die Häfen eine Reihe von Informationen liefern, damit die Überprüfungen ausreichend vorbereitet werden können.
2. Klassifikationsgesellschaften. Es handelt sich um eine Änderung der Richtlinie 94/57/EG. Sie beinhaltet eine genauere Kontrolle der Klassifikationsgesellschaften, an welche die Mitgliedstaaten ihre Befugnis delegieren, den Zustand der Schiffe zu prüfen. Die Kommission behält sich vor, in einem einfachen Verfahren einer Gesellschaft ihre Zulassung vorläufig oder endgültig zu entziehen, wenn diese nicht mehr den Kriterien der Richtlinie entspricht. Die anerkannten Gesellschaften müssen selbst die volle Haftung für Versäumnisse übernehmen. Die Erstzulassung der Klassifikationsgesellschaften ebenso wie der Fortbestand der Zulassung auf Gemeinschaftsebene wird auch von den Leistungen der Gesellschaften in bezug auf die Sicherheit und die Verhütung von Verschmutzungen abhängig gemacht. Außerdem müssen die zugelassenen Einrichtungen strengere Qualitätskriterien erfüllen. Sie müssen u.a. bestimmte Verfahren einhalten, wenn ein Schiff die Klasse wechselt, beispielsweise der neuen Klassifikationsgesellschaft die vollständige Akte des Schiffes übersenden.
3. Doppelhüllen-Öltankschiffe. Diese neue Verordnung sieht vor, dass Einhüllenöltankschiffe beschleunigt durch Doppelhüllenöltankschiffe ersetzt werden sollen. Der Zeitplan entspricht dem der Vereinigten Staaten (2005, 2010, 2015 je nach Tonnage).

Die beiden ersten Vorschläge gelten darüber hinaus nicht nur für Öltankschiffe, sondern auch für andere Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Stoffe befördern. Die Informationen, die bei den Kontrollen in den Häfen oder bei der Prüfung durch die Klassifikationsgesellschaften gesammelt werden, sollen weiten Kreisen vor allem über die Datenbank EQUASIS zugänglich gemacht werden, damit der Zustand eines Schiffes allgemein bekannt ist und die Verantwortung jedes einzelnen bei einem Unfall eindeutig feststeht.

Maßnahmen zur praktischen Umsetzung von Erika I (Erika II)

1. Auf dem Weg zu einer einheitlichen europäischen Struktur für die Sicherheit im Seeverkehr: Die Schaffung einer Europäischen Behörde zur Maritimen Sicherheit (EMSA) soll die Überwachung der Sicherheit des europäischen Seeverkehrs gewährleisten. Ihre Befugnisse sehen die Harmonisierung der einzelstaatlichen Kontrollen und Regeln vor. Des Weiteren soll sie für die Hafeninspektion zuständig sein, sowie ausreichende technische Hilfe gewährleisten. Zudem soll sie die Datenbank EQUASIS erweitern, eine einheitliche und umfassen. Ziel ist die einheitliche europäische Struktur für die Sicherheit im Seeverkehr, deren wichtigste Aufgabe darin besteht, die Organisation und Wirksamkeit der einzelstaatlichen Kontrollen zu überwachen
2. Etablierung eines europäischen Meldesystems: Der gesamte Schiffsverkehr innerhalb der europäischen Gewässer soll einer einheitlichen Überwachung und eines einheitlichen Meldesystems unterliegen. Dies betrifft ausdrücklich auch nur durchfahrende Schiffe. Hierzu werden die Kompetenzen der EU-Staaten gestärkt. Dies betrifft in erster Linie die Kompetenz, Schiffen die Fahrt zu verweigern, wenn entweder gravierende Sicherheitsmängel bestehen, oder Bedingungen ungünstig erscheinen (bspw. schlechte Wetterverhältnisse). Alle Schiffe sollen dazu verpflichtet werden, zum einen ihre Fahrt anzuzeigen, zum anderen eine Black Box (analog dem Flugschreiber in Flugzeugen) zu installieren, die eine Transparenz gewährleisten. Hintergrund ist, der bisherige Mangel an verfügbaren Informationen, die für die Sicherheit der Schifffahrt von Bedeutung sind. Bislang werden zwar Informationen über Schiffe von vielen verschiedenen Stellen erfasst, sie sind jedoch weit verstreut und auch für die maritime Wirtschaft oft schwer zugänglich. Die Überwachung der Navigation im Seeverkehr besonders in den von Öltankschiffen am meisten befahrenen Zonen soll dadurch verbessert werden. Zum Gemeinschaftsrecht gehört bereits die Richtlinie 93/75/EWG, aufgrund derer Schiffe mit gefährlicher oder umweltschädlicher Ladung, die Gemeinschaftshäfen anlaufen oder von dort herkommen, verpflichtet sind, sich gesondert zu melden. Die Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle sind nicht immer ausreichend, da besonders gefährliche Schiffe die Küstengewässer eines oder mehrerer Mitgliedstaaten durchfahren haben werden, bevor das Problem in einem Hafen festgestellt wird.
3. Entschädigung und Verantwortung: Das Verfahren im Falle eines Unglückes soll verbindlich geregelt, einheitlich gestaltet und internationalen Rechtsnormen angepasst werden. Dies betrifft in erster Linie die Frage nach der Verantwortung verschiedener Stellen im Falle einer Katastrophe. Hierzu soll das Höchstlimit von Entschädigungszahlungen von bislang 200 Millionen Euro auf eine Milliarde Euro angehoben werden. Deshalb soll einerseits die Erweiterung der kollektiven Entschädigungsregelungen erreicht werden. Andererseits soll aber auch der Grundsatz, dass der Reeder und der Ladungseigner die Verantwortung zu tragen haben, umgesetzt werden. Zudem soll ein Europäischer Ausgleichsfond (Compensation Fund for Oil Pollution in European Waters - COPE) im Falle einer Ölkatastrophe etabliert werden.

Stand der Umsetzungen der Erika-Pakete

Zwar hat die EU aufgrund der Erika-Katastrophe den Versuch gestartet, zahlreich erweiternde Schutzmaßnahmen zu entwickeln und des öfteren angemahnt, sie zügig in nationales Recht umzusetzen, bzw. die Maßnahmen auf EU-Ebene zu implementieren. Dennoch zeigt sich zum jetzigen Zeitpunkt und insbesondere unter dem Eindruck der jetzigen wiederholten Umweltkatastrophe der Prestige, dass im Wesentlichen die Maßnahmen in Form der Erika-Pakete bislang nicht (vollständig) umgesetzt wurden.

Mangelnde nationale Umsetzungen

Die Vorschläge des Erika I-Pakets sind im Dezember 2001 sowohl von Europäischen Parlament, als auch vom Rat verabschiedet worden. Problematisch und bislang vollkommen unzureichend hingegen ist die Umsetzung dieser Maßnahmen in nationales Recht. Nach dem Zeitplan der EU soll dies bis spätestens Mitte 2003 verbindlich in den Staaten der EU implementiert sein. Ungeachtet dieses Zeitplanes hat die EU auf ihrem Gipfel in Nizza die Staaten wiederholt angemahnt, die Maßnahmen schneller als vereinbart umzusetzen.

Implementierung erst bis 2004

Bezüglich des Erika II-Paketes haben das Parlament und der Rat die ersten beiden Maßnahmen im Juni 2002 verabschiedet. Die Europäische Behörde zur Maritimen Sicherheit begann ihren Aufbau im August 2002 und soll 2003 mit ihrer Arbeit beginnen. Sie wird ihren Sitz zunächst in Brüssel haben. Die Richtlinie zur einheitlichen Überwachung des Seeverkehrs muss von den EU-Staaten bis Februar 2004 implementiert werden. Die Neuregelung von Entschädigungsfragen hingegen ist derzeit jediglich als Vorschlag zur Erweiterung und/oder Revision der internationalen Abkommen zu sehen. Insbesondere geht es hier um den Internationalen Ausgleichsfonds bei Ölkatastrophen (International Oil Pollution Compensation Fund - IOPC). Eine Entscheidung zur Etablierung des Europäischen Ausgleichsfonds bei Ölkatastrophen (COPE) ist erst auf Mai 2003 datiert. Die Erhöhung des Höchstlimits tritt darüber hinaus erst zum 01. November 2003 in Kraft.

Prestige - Nichts gelernt aus der Vergangenheit?:

Unzureichende Sicherheitsmaßnahmen

Die jetzige Ölkatastrophe, deren negative Folgen für die Umwelt beträchtlich und nachhaltig sind, wirft die berechtigte Frage auf, ob denn die EU nicht wirklich etwas aus den Katastrophen der Vergangenheit gelernt hat. Zwar hat die EU-Kommission wiederholt insbesondere die EU-Staaten angemahnt, die Erika-Pakete beschleunigt umzusetzen und sie in innerstaatlichen Recht zu implementieren, der Wille daran scheint allerdings gering. Zudem sind bei genauer Betrachtung die Maßnahmen der Erika-Pakete zwar löblich und bedeuten sicherlich einen Schritt in die richtige Richtung, dennoch beinhalten sie noch immer beträchtliche Sicherheitslücken - sind also bei Weitem nicht ausreichend.

Einwandige Tanker als größtes Risiko

In erster Linie muß hier der Zeitplan zur Ersetzung einwandiger Tanker durch sicherere zweiwandige Tanker kritisiert werden. Im Höchstfall dürfen erstere noch bis 2015 in europäischen Gewässern fahren. Ein Blick auf die Statistik der Unfälle und Unglücke mit Beteiligung von Öltankern zeigt, dass es gerade diese veraltete Bauweise ist, die wie auch diesmal zu schwerwiegenden Katastrophen beitragen. Dass die Sicherheit weit mehr geleistet werden kann, wenn es sich um zweiwandige Tanker handelt ist offensichtlich. Dies gilt insbesondere auch bei sogenannten kleineren Unfällen.

Unzureichende Entschädigungs- und Verantwortungsregeln

Dass darüber hinaus die EU die Neuregelung der Entschädigungs- und Verantwortungsfragen auf die lange Bank geschoben hat, ist eine schlichtweg bodenlose Frechheit. Noch immer können Reeder und Eigner sich der Verantwortung und vor allem der finanziellen Risiken entziehen, indem sie zum einen auf bestehendes Recht (nach denen auch die Prestige fahren durfte) verweisen und zum anderen auf die Versicherung verweisen, die aber - wie vergleichbare Fälle deutlich gezeigt haben - nur einen Bruchteil der anfallenden Kosten übernehmen. Im Falle der Prestige werden im Höchstfall Kosten von rund 200 Millionen Euro Seitens der Versicherung des Schiffsbesitzers und der des IOPC-Funds übernommen werden. Davon entfallen 25 Millionen Euro auf die Versicherung.

Nationale Sicherheitslücken

Hinzu kommt, dass ein Großteil der von europäischen Gesellschaften kontrollierten Schiffen aus Steuergründen unter Flagge von Drittländern fahren, welches Entschädigungsfragen auch nach der Harmonisierung des europäischen Rechts nicht verbindlich regeln wird.

Dass darüber hinaus nationalstaatliche Eitelkeiten, in diesem Fall dürfen sich sowohl Spanien als auch Großbritannien an die eigene Nase fassen, noch immer die verbindlich Umsetzung und Neuregelung europäischer und internationaler Abkommen blockieren, bzw. konkrete Hilfsmaßnahmen behindern, ist ein unhaltbarer Zustand.

Wenig erstaunlich ist, dass sowohl die EU, als auch die Nationalstaaten nur nach einer Katastrophe mit irreversiblen Schäden für Flora und Fauna und existenzgefährdeten Auswirkungen für die betroffenen Menschen einen (oftmals kurzfristigen) Handlungsbedarf sehen. Es erscheint wieder einmal, dass vorbeugende Maßnahmen nicht gewünscht sind.

EU-Erweiterung als Chance und Risiko

Unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit im Seeverkehr sind die Beitrittsverhandlungen eine Herausforderung. Wenn die zehn Länder der Europäischen Union heute beiträten, würde sich der Anteil der festgehaltenen Schiffe mit europäischer Flagge im Durchschnitt von derzeit 5,73 % (1998) auf 13,26 % erhöhen. Dieser hohe Prozentsatz ist auf den Anteil der mangelhaften Schiffe zurückzuführen, die unter der Flagge bestimmter Beitrittsanwärterstaaten fahren. Dies gilt u.a. für Malta und Zypern, die über die viert- bzw. fünftgrößte Flotte der Welt verfügen. Eine solche Verschlechterung des Sicherheitsstandards der Schiffe in der Europäischen Union ist nicht tragbar und lässt sich mit der Erweiterung nicht rechtfertigen. Daher ist es von grundlegender Bedeutung, dass sich die Beitrittsanwärter dazu verpflichten, die internationalen und europäischen Normen für die Sicherheit im Seeverkehr so schnell wie möglich und spätestens zum Zeitpunkt ihres Beitritts in strenger Weise zu befolgen.

Sicherheit der Meere als dringendes Thema

Der anstehende EU-Gipfel in Kopenhagen muss sich der Thematik der Sicherheit der Meere annehmen und besonders die nicht ausreichenden Regelungen der Erika-Pakete verbessern. Dazu gehören besonders die Aufnahme der Verursacherprinzips in nationales, europäisches und internationales Recht. Des weiteren sollte die EU auch für Schiffe, die unter nicht-europäischen Flaggen fahren, dieselben Standards etablieren. Dies ist rechtlich möglich, solange sie europäische Hoheitsgewässer befahren.

Die Prestige hatte doppelt so viel Öl an Bord als die Erika. Vielleicht lässt das zu erwartende noch größere Ausmaß der Umweltschäden die EU und die Nationalstaaten endlich zu längst fälligen Maßnahmen greifen. Denn sollte die Sicherheit der Meere nicht unverzüglich und verbindlich verbessert werden, ist ein weiterer Unfall dieses Umfangs nur eine Frage der Zeit.

Diese Analyse ist in leicht modifizierter Form erschienen in: Deutscher Naturschutzring (DNR), Geschäftsstelle Berlin, EU-Koordination und Internationales (Hrsg.): EU-Rundschreiben 11/12.02., Sonderteil: Die Zukunft der Umweltpolitik. Reformdebatten in der EU, S. 5-9, Berlin 2002

Kontakt: info@perglobal.com