

21.05.08

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

**Entschließung des Europäischen Parlaments vom 24. April 2008
zum Schiffbruch des Frachtschiffs „New Flame“ und zu den
Folgen für die Bucht von Algeciras**

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 110042 - vom 19. Mai 2008. Das Europäische Parlament hat die Entschließung
in der Sitzung am 24. April 2008 angenommen.

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 24. April 2008 zum Schiffbruch des Frachtschiffs „New Flame“ und zu den Folgen für die Bucht von Algeciras

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die Artikel 71, 80 und 251 des EG-Vertrags,
 - unter Hinweis auf seine früheren Lesungen des Pakets „Sicherheit auf See“ und seine Entschlüsse zur Sicherheit im Seeverkehr,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Juli 2007 zu der künftigen Meerespolitik der Europäischen Union: eine europäische Vision für Ozeane und Meere¹,
 - gestützt auf Artikel 103 Absatz 4 seiner Geschäftsordnung,
- A. in der Erwägung, dass eine der Prioritäten des Europarechts darin besteht, auf den Meeren und Ozeanen, und vor allem im Mittelmeer, eine sichere und unverschmutzte Umwelt zu erhalten,
- B. in der Erwägung, dass ein Doppelhüllenöltanker und der Massengutfrachter *New Flame* am 12. August 2007 vor der Küste Gibraltars zusammengestoßen sind und die *New Flame* daraufhin gesunken ist,
- C. in der Erwägung, dass es bei solchen Unfällen zwar nicht zu denselben Auswirkungen auf die Umwelt kommt wie bei Tankerunglücken, dass sie aber gleichwohl Anlass zu Befürchtungen in der Gesellschaft geben,
- D. in der Erwägung, dass die spanischen Behörden und die Behörden des Vereinigten Königreichs sowie die Regierung von Gibraltar Informationen über den Unfall an die Europäische Agentur für die Sicherheit auf See weitergegeben haben,
- E. in der Erwägung, dass Spanien das Verschmutzungsbekämpfungsschiff *Don India* seit dem 13. August 2007 in der Bucht positioniert hatte,
- F. in der Erwägung, dass das Betanken von Schiffen (Bunkern) in Küstengewässern an sich nicht gegen das Umweltrecht der Union verstößt und nur dann zu einer Verschmutzung führt, wenn diese Tätigkeit unprofessionell, ohne Rücksicht auf den Umweltschutz oder unter schlechten Seebedingungen, durchgeführt wird,
- G. in der Erwägung, dass das Bunkern durch die jeweiligen in dem Gebiet geltenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften geregelt wird,
- H. in der Erwägung, dass nicht nur der Meeresboden und das Meer verschmutzt werden könnten, wenn das Wrack schließlich in zwei Teile zerbricht, sondern auch die nahe gelegenen Fanggründe und der Fremdenverkehr an den Küsten Schaden nehmen könnten,

¹ Angenommene Texte, P6_TA(2007)0343.

- I. in der Erwägung, dass die *New Flame* derzeit auf Grund liegt und sich 42 000 Tonnen Fracht, darunter mindestens 27 000 Tonnen Metallschrott, an Bord befinden, was die Wasserqualität beeinträchtigen und den unbestimmten, der Öffentlichkeit nicht bekannten Schwermetallgehalt in dem Gebiet erhöhen könnte und es daher schwierig ist, alle Auswirkungen auf die Umwelt zu erfassen,
- J. in der Erwägung, dass es keine Toten und Verletzten gegeben hat, und dass nach dem Zusammenstoß zwischen den beiden Schiffen keine größere Verschmutzung festgestellt wurde, eine Bedrohung für die Umwelt jedoch nach wie vor bestehen könnte,
- K. in der Erwägung, dass es in der Umgebung der Straße von Gibraltar durch das Netz Natura 2000 geschützte Gebiete gibt, wie etwa das Gebiet von gemeinschaftlichem Interesse ES 6120012, bekannt als „Frente Litoral del Estrecho de Gibraltar“, das täglich durch das dort stattfindende Bunkern schwer beeinträchtigt wird,
- L. in der Erwägung, dass das Europäische Parlament bereits vor geraumer Zeit seine Änderungsanträge zum dritten Paket über die Sicherheit im Seeverkehr in erster Lesung angenommen hat, das sieben Legislativvorschläge umfasst,
1. fordert die Kommission auf, alle Informationen über den Fall der *New Flame*, die sie von den zuständigen nationalen und regionalen Behörden erhält, an das Parlament weiterzuleiten, insbesondere im Zusammenhang mit Hilfeersuchen und Bereitstellung zusätzlicher Einsatzmittel, wie zum Beispiel Schiffe zur Bekämpfung der Verschmutzung im Rahmen des mit der Entscheidung 2001/792/EG, Euratom des Rates vom 23. Oktober 2001 über ein Gemeinschaftsverfahren zur Förderung einer verstärkten Zusammenarbeit bei Katastrophenschutzmaßnahmen² eingeführten Verfahrens, auch bei unfallbedingter Meeresverschmutzung, das vorsieht, dass den Mitgliedstaaten auf Ersuchen eines von einem Unglück betroffenen Staates Schiffe zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung zur Verfügung gestellt werden, die von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs eingesetzt werden;
 2. begrüßt, dass sich die andalusischen lokalen und regionalen Behörden im Einklang mit den Empfehlungen des Europäischen Parlaments für eine Beteiligung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften an der Meerespolitik der EU in diesem Bereich beteiligt haben;
 3. stellt fest, dass die Regierung von Gibraltar, das Vereinigte Königreich und die spanischen Behörden ihre Bereitschaft bekundet haben, im Rahmen des Dialogforums über Gibraltar möglichst effektiv zusammenzuarbeiten, um die Havarie und ihre Folgen für die Meeresumwelt und die Küsten in den Griff zu bekommen;
 4. unterstreicht, dass die Europäische Agentur für die Sicherheit auf See auf das Hilfeersuchen der spanischen Behörden direkt nach dem Unfall rasch und effizient reagiert hat; betont, dass sich das Parlament unermüdlich für eine Aufstockung der operationellen und der finanziellen Ressourcen der Agentur eingesetzt hat, sowie dafür,

² ABl. L 297 vom 15.11.2001, S. 7.

dass mehr Schiffe zur Verfügung stehen werden, um in den diversen Meeresgebieten der EU Unterstützung zu leisten; fordert die Kommission und die EMSA auf, gemäß den im EU-Recht und in internationalen Verträgen verankerten Umweltzielen nach Kräften für den Umweltschutz in diesem gefährdeten Gebiet zu sorgen;

5. fordert die Kommission auf, in ihrer Eigenschaft als Hüterin der Verträge zu prüfen, ob die zuständigen Behörden ihren Verpflichtungen gemäß den Artikeln 2, 3, 6, 10, Artikel 80 Absatz 2, Artikel 174 Absatz 1, Artikel 174 Absatz 2 und Artikel 175 Absatz 4 des EG-Vertrags korrekt nachgekommen sind, um die Katastrophe zu verhindern, und gegebenenfalls die sich daraus ergebenden notwendigen rechtlichen Schritte einzuleiten;
6. unterstützt alle Anstrengungen und Maßnahmen, die die spanischen Behörden und die Behörden des Vereinigten Königreichs sowie die Regierung Gibraltars, die Hafenbehörden von Algeciras und Gibraltar und alle Beteiligten ergreifen könnten, um alle in der Bucht durchgeführten Arbeiten so verantwortungsbewusst wie möglich zu erledigen;
7. weist mit Nachdruck darauf hin, dass alle Behörden, die für die Bucht, deren Küste und die Bergungsmaßnahmen der *New Flame* zuständig sind, nach einer Verschmutzung, deren Herkunft noch geklärt werden muss, im Hinblick auf potenzielle opportunistische und illegale Entleerungen von Treibstofftanks und Einleitungen von Ballastwasser äußerst wachsam bleiben müssen;
8. weist mit Nachdruck darauf hin, dass das dritte Paket zur Sicherheit im Seeverkehr, das sich noch in erster Lesung im Rat befindet, und zu dem das Parlament seinen Standpunkt bereits vor einem Jahr angenommen hat und bereit ist, weiter zu gehen und die sieben Legislativverfahren abzuschließen, der EU alle erforderlichen Instrumente an die Hand gibt, um Unfälle auf See zu vermeiden und die Auswirkungen solcher Vorfälle anzugehen, insbesondere im Rahmen der Vorschläge über die Seeverkehrsüberwachung und die Untersuchung von Unfällen auf See; hält es für dringend geboten, für eine effiziente Zusammenarbeit zwischen benachbarten Häfen Sorge zu tragen;
9. fordert die Kommission auf, von den zuständigen Behörden Informationen über den Inhalt der Ladung des Wracks sowie darüber zu verlangen, wie und wann das Schiff aus der Bucht entfernt werden und die Gefahr einer etwaigen Verschmutzung durch seine Fracht kontrolliert werden soll, und ersucht sie, das Europäische Parlament darüber zu informieren;
10. fordert die Kommission mit Nachdruck auf, alle Mitgliedstaaten, die das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden von 2001 noch nicht ratifiziert haben, aufzufordern, dies zu tun, und die Umsetzung des einschlägigen Europarechts sicherzustellen;
11. richtet erneut die Forderung an die Kommission, dem Parlament und dem Rat so bald wie möglich einen Vorschlag vorzulegen, damit dafür gesorgt wird, dass Bunkeröl als Maschinentreibstoff in neuen Schiffen in sichereren Doppelhüllentanks gelagert wird;

12. wiederholt seine Forderung nach einer Richtlinie der Union zur Verbesserung der Schiffstreibstoffe; begrüßt die unlängst getroffene Einigung innerhalb der IMO hinsichtlich der Einführung von Rechtsvorschriften bis spätestens 1. Januar 2010;
13. ermuntert die Kommission, Verbesserungen für die Rechtsvorschriften über den Schutz grenzübergreifender von Umweltverschmutzung bedrohter Meeresgebiete vorzulegen, wozu auch die verstärkte Überwachung (über Satellit) und die Kontrolle der Schiffe gehört;
14. empfiehlt der Kommission, auf die zuständigen nationalen und regionalen Behörden einzuwirken, damit sie sich auf ein Protokoll für öffentliche Maßnahmen im Gebiet der Straße von Gibraltar und insbesondere der Bucht von Algeciras verständigen, das den geltenden bilateralen und regionalen Abkommen zwischen Küstenstaaten ähnelt und gegenseitigen Beistand im Falle einer Meeresverschmutzung vorsieht;
15. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat, der Kommission, der EMSA, den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten sowie den zuständigen Regionalbehörden zu übermitteln.