



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen



Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksache / Bremische Bürgerschaft, Landtag 14. Wahlperiode, 1995-1996

26.05.1997 - Drucksache 14/672

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

**Bericht des Ausschusses für Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen
(Hafen-Ausschuß)****I**

Die Bürgerschaft (Landtag) hat dem Ausschuß für Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen in ihrer 30. Sitzung am 14. November 1996 folgenden Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN einstimmig zur Beratung und Berichterstattung überwiesen:

Verbesserte Umwelt- und Sicherheitsstandards für Seeschiffe

In Rotterdam wurde 1993 eine Regelung eingeführt, nach der sicherer und umweltfreundlicher konstruierte, ausgerüstete und betriebene Öltanker ein Zertifikat mit dem Namen „Green Award“ erhalten. Mit diesem Zertifikat erhalten die Schiffe Kosten- und Gebührenermäßigungen in Rotterdam sowie in spanischen und südafrikanischen Häfen. Diese Regelung ist nicht nur für Tankschiffe anwendbar. Auch für Not-Antriebs- und Steuerungssysteme, den Einsatz „sauberen Dieselöls“ statt Schweröls und einer zuverlässigen Besatzungsorganisation (nach ISO 9002) müssen Anreize nicht nur bei Öltankern geschaffen werden.

Ein gemeinsames Vorgehen der Nord-Range-Häfen auf dem Gebiet des Umweltschutzes und der Sicherheit bietet sich an, um einerseits wirksame Anreize für den Einsatz von Schiffen mit erhöhten Umwelt- und Sicherheitsstandards zu schaffen und andererseits dies nicht zu einem Wettbewerbsnachteil für die einzelnen Häfen werden zu lassen.

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf,

- zu berichten, inwieweit die in den bremischen Häfen einlaufenden Schiffe, ggf. in Kooperation mit der „Green Award“-Foundation in Rotterdam, nach Umwelt- und Sicherheitsstandards klassifiziert werden können,
- darauf aufbauend gemeinsam mit den anderen Nord-Range-Häfen die Hafengebühren so zu gestalten, daß Schiffe mit niedrigeren Umwelt- und Sicherheitsstandards höhere Hafengebühren zu entrichten haben,
- sich dafür einzusetzen, daß der „Green Award“ sinngemäß auch auf andere Schiffstypen als Öltanker erweitert wird,
- sich dafür einzusetzen, daß die Anforderungen der „Green Award“-Anerkennung für die Schiffe schrittweise weiter erhöht werden,
- sich gemeinsam mit den anderen Nord-Range-Häfen bei der EU für die europaweite Einführung der o. g. Verbote und Anreizsysteme einzusetzen.

II

Die erste inhaltliche Beratung des Antrages hat am 4. Februar 1997 stattgefunden. Der Ausschuß hat den Senator für Häfen, überregionalen Verkehr und Außenhandel gebeten, einen entsprechenden Bericht vorzulegen, in dem auch zu Gebührenermäßigungen und zu den zusätzlichen finanziellen Belastungen für Bremen durch die Einführung des „Green Award“ Stellung genommen werden solle.

III

Zur Sitzung des Hafenausschusses am 21. März 1997 legte der Senator für Häfen, überregionalen Verkehr und Außenhandel folgenden Bericht über das „Green Award“-System zur Verbesserung der Umwelt- und Sicherheitsstandards der Schiffe vor:

Bei dem sogenannten „Green Award“-System handelt es sich um ein Zertifizierungssystem für Seeschiffe. Ziel des Systems ist es, die Umwelt- und Sicherheitsstandards von Tankschiffen zu verbessern durch ein finanzielles Anreizsystem. Schiffe können sich von einer dafür zuständigen hafenumabhängigen Organisation auf die Erfüllung bestimmter Standards prüfen lassen. Nach einem Punktesystem werden sie klassifiziert und können bei Erfüllung aller Kriterien einen Bonus auf die Hafengebühren erhalten. Die Kosten für die Klassifikation trägt der Schiffseigner, d. h. es melden sich dafür solche Schiffe, die erwarten, den entsprechenden Standard zu erfüllen.

Zur Zeit wird eine Zahl von jährlich 30 nach „Green Award“ zertifizierten Schiffen angestrebt; 1995 erfolgten 16 Zertifizierungen, davon vier Schiffe unter dänischer, vier unter liberianischer, drei unter norwegischer, zwei unter maltesischer und ein unter Panama-Flagge.

Das „Green Award“-Verfahren wird durch das in Rotterdam beheimatete „Green Award“-Büro durchgeführt, das ausführende Organ einer unabhängigen „Green Award“-Stiftung. Zur Zeit werden im „Green Award“-Verfahren lediglich große Tankschiffe zertifiziert, in den kommenden Jahren ist evtl. auch die Ausweitung auf andere Schiffe vorgesehen.

Das Zertifizierungsverfahren beinhaltet neben der Überprüfung der Einhaltung gültiger internationaler Standards und Regeln die Bewertung des Schiffsmanagements und der Crew sowie der technischen Einrichtungen, u. a. Managementkontrolle, Notfall-/Unfallpläne und -einrichtungen, Qualifikation der Schiffsleitung und der Crew, Zusammensetzung der Schiffsmannschaft, zusätzliche technische Einrichtungen für Sicherheit und Umweltschutz, Überwachungssysteme, Emissionskontrollsysteme, Abfallentsorgung, Tankreinigungsverfahren u. v. m.

Welche Schiffe das Zertifikat erlangt haben, wird mittels einer ständig aktualisierten „Green Award“-Liste veröffentlicht. Das Zertifikat ist drei Jahre gültig, es sei denn, es wird vorzeitig zurückgezogen. „Green Award“ greift Entwicklungen und internationale Richtlinien und Empfehlungen auf. Es steht entsprechend in Übereinstimmung mit international verpflichtenden Standards und Regeln bzw. bewertet Elemente von Personal/Management und Technik, die über bestehende Sicherheits- und Umweltstandards hinausgehen. Es strebt darüber hinaus an, Inspektionsverfahren und Überprüfungen zu harmonisieren, den Austausch von Inspektionsergebnissen zu fördern und Überschneidungen zwischen verschiedenen Inspektionsarten zu vermindern.

Das System wurde 1994 im Port of Rotterdam geschaffen und 1995 eingeführt. Dort beträgt der Bonus für als umweltfreundlich zertifizierte Schiffe 6 %. Beteiligt sind z. Z. neben Rotterdam auch Häfen in Spanien und Südafrika, d. h. die Klassifikation der Schiffe nach dem „Green Award“-System wird dort anerkannt. Das bedeutet, daß in spanischen bzw. südafrikanischen Häfen eine Reduktion der Hafengebühren um 7 % bzw. um 5 % für zertifizierte Schiffe akzeptiert wird. Dazu kommen je nach Hafen weitere Reduktionen, etwa bei den Lotsengebühren. Angestrebt werden soll seitens „Green Award“ eine weltweite Verbreitung des Systems.

IV

Die sich anschließende Diskussion hat folgende Positionen des Ausschusses deutlich gemacht: Die SPD- und CDU-Mitglieder des Ausschusses kamen zu der Feststellung, daß der Bericht deutlich gemacht habe, daß für Bremen kein Bedarf für eine Regelung — wie sie von Bündnis 90/DIE GRÜNEN gefordert werde — bestehe, weil derartige Schiffe die bremischen Häfen nicht anliefen. Das „Green Award“-System könne daher — zumindest zur Zeit — für die bremischen Häfen keine Anwendung finden. Gleichwohl werde das System grundsätzlich als positiv bewertet und von der Sache her für praktikabel gehalten; die Weiterentwicklung müsse abgewartet werden.

Demgegenüber brachten die Vertreter von Bündnis 90/DIE GRÜNEN ihr Unverständnis darüber zum Ausdruck, daß das „Green Award“-System nicht über Tank-
schiffe hinaus auch für andere Schiffstypen angewendet werden könne. Für ihre
Fraktion sei das „Green Award“-System ein System, das für alle Schiffe gelten
könne und gelten solle. Sie würden weiterhin die Ausdehnung auf alle Schiffstypen fordern.

Die abschließende Beratung und Abstimmung über den Antrag hat am 16. Mai
1997 stattgefunden. Der Ausschuß hat dabei den Antrag gegen die Stimmen der
Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

V

Der Ausschuß für Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen (Hafen-
Ausschuß) empfiehlt der Bürgerschaft (Landtag), den Antrag der Fraktion Bündnis
90/DIE GRÜNEN vom 24. September 1996 (Drs. 14/452) abzulehnen und den
Bericht des Hafenausschusses zur Kenntnis zu nehmen.

Töpfer
(Vorsitzender)

