



Der Untergang der „Prestige“



Pressemappe – 21. November 2002 -

Der Unfall

Am Mittwoch, dem 13. November 2002, kam es bei stürmischer See zu einer schweren Havarie des vor der Westküste Galiciens fahrenden Öltankers „Prestige“. Es wurde gemeldet, dass das mit 77 000 Tonnen schwerem Heizöl beladene Schiff einen großen Riss in der Steuerbordwand hatte und zu sinken drohte. Die spanischen Seebehörden evakuierten die Schiffsbesatzung aus der Luft; an Bord blieben lediglich der Kapitän sowie zwei Angehörige der Mannschaft zurück, die später von einem Schlepper geborgen wurden.

Mehrere tausend Tonnen schweres Heizöl liefen ins Meer und verschmutzten jetzt die spanische Küste. Ein weiter Ölteppich treibt auf die iberische Westküste zu.

Auf Ersuchen des Eigners und seiner Versicherung übernahm das niederländische Rettungsunternehmen „SMIT“ die Kontrolle über das Schiff. Der Tanker wurde auf die offene See geschleppt, und während weiter darüber diskutiert wurde, wo die Ladung sicher in ein anderes Schiff gepumpt werden könnte, wurde die Lage an Bord zunehmend kritisch.

Am Dienstag morgen, dem 19. November, gaben die Schiffsverbände nach und der Tanker brach auseinander. Dies geschah etwa 100 Meilen vor der spanischen und portugiesischen Küste; ein beträchtlicher Teil der Ladung floss ins Meer. Insgesamt hatte das Schiff 77 000 Tonnen schweres Heizöl an Bord.

Die Ölpest

Der Öltyp, den die „PRESTIGE“ beförderte, ähnelt dem Öl, das die *Erika* an Bord hatte; dieses Öl baut sich nur langsam ab und ist schwer zu beseitigen. Die *Erika* war jedoch kleiner und hatte 35 000 Tonnen an Bord, von denen 20 000 Tonnen ausliefen. Die „PRESTIGE“ befördert also eine viel größere Menge dieser gefährlichen Fracht. Wie viel Öl tatsächlich ausgelaufen ist, kann zur Zeit noch nicht gesagt werden, aber nach ersten Schätzungen von Sachverständigen dürften es etwa 15 000 Tonnen sein.

Dieses Öl treibt jetzt auf die iberische Küste zu; wahrscheinlich wird die spanische Küste am stärksten betroffen sein. In den kommenden Tagen wird sich zeigen, ob die große Menge Öl, die mit dem Tanker in 4 000 Meter Tiefe gesunken ist, in den intakten Ladetanks des Wracks zurückgehalten wird.

Das Verfahren der EU für die Zusammenarbeit in solchen Fällen von Ölverschmutzung funktioniert, zahlreiche Mitgliedstaaten haben den spanischen Behörden bereits ihre Hilfe angeboten.

Die Ursachen

Das Öltankschiff „PRESTIGE“ fuhr unter der Flagge der Bahamas. Der Betreiber des Schiffes hatte seinen Sitz in Griechenland, die für die regelmäßigen Inspektionen verantwortliche Klassifikationsgesellschaft war das American Bureau of Shipping.

Die genaue Unfallursache kann zur Zeit noch nicht mit Sicherheit angegeben werden. Die Dienststellen der Kommission haben mit Schreiben an das Vereinigte Königreich, Griechenland, Lettland und Russland Angaben über die Untersuchungen angefordert, die im Rahmen der Hafenstaatkontrolle in Häfen unter der Rechtshoheit dieser Länder durchgeführt wurden, die das Schiff in jüngster Zeit angelaufen hat. Nach Angaben der Mannschaft ist das Schiff angeblich mit einem schwimmenden Gegenstand kollidiert. Dies ist jedoch schwer zu überprüfen.

. Was wir sicher wissen ist, dass die „PRESTIGE“ ein 26 Jahre altes Einhüllen-Öltankschiff war, das in Japan gebaut wurde. Aufgrund der Verordnung über Doppelhüllen-Schiffe, die der Rat und das Europäische Parlament nach der Havarie der ERIKA verabschiedet hatten, hätte dieses Schiff spätestens am 15. März 2005 außer Dienst gestellt werden müssen. (Die gleiche Vorschrift wurde auch auf internationaler Ebene verabschiedet und gilt daher weltweit.) Die Betriebszeit des Schiffes näherte sich also deutlich ihrem Ende.

Was hat die EU bereits unternommen, um Tankerunfälle zu verhindern?

Seit der Katastrophe der „Erika“, die am 12. Dezember 1999 auf Grund lief und die französische Küste auf einer Länge von fast 400 km verschmutzte, hat die Europäische Union beträchtliche Fortschritte bei der Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr gemacht. Die Verabschiedung der Maßnahmen des Erika-I-Pakets und eines Großteils des Erika-II-Pakets war ein wichtiger Schritt zur Schaffung wirksamer Regeln, um die Sicherheit im Seeverkehr zu erhöhen und die Gefahr von Ölverschmutzungen einzudämmen. Dank dieser Maßnahmen sollten Schiffe, die die Normen nicht erfüllen, und schwimmende Seelenverkäufer in den nächsten beiden Jahren aus europäischen Gewässern verschwinden.

a Das Erika-I-Paket

Mit dem Paket „Erika I“ werden die wichtigsten Lücken in den Vorschriften für die Sicherheit im Seeverkehr geschlossen, die durch die Ölpest im Dezember 1999 aufgedeckt wurden:

- Erstens **verschärft es die bestehende Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle**. Die Anzahl eingehender Überprüfungen von Schiffen in EU-Häfen wurde stark erhöht. Auf über 4 000 Schiffen, die als besonders risikoträchtig eingestuft werden, muss jedes Jahr eine Strukturbesichtigung durchgeführt werden. Schiffe, die bei Kontrollen wiederholt durch ihren schlechten Zustand auffallen, werden auf eine Schwarze Liste gesetzt und dürfen dann keinen Hafen der EU mehr anlaufen.

- Zweitens wird die **geltende Richtlinie über die Tätigkeit von Klassifikationsgesellschaften verschärft**, die im Auftrag der Flaggenstaaten die Strukturbesichtigungen durchführen. Die Qualitätsanforderungen für Klassifikationsgesellschaften wurden erhöht. Die Zulassung für die Tätigkeit innerhalb der EU wird davon abhängig gemacht, dass diese Anforderungen kontinuierlich erfüllt werden, die Leistung der Klassifikationsgesellschaften wird streng überwacht. Werden die Standards nicht erfüllt, wird die Genehmigung der Gemeinschaft, für die Mitgliedstaaten der EU tätig zu werden, vorübergehend oder auf Dauer entzogen.
- Drittens wurde der **Zeitplan für die weltweite Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen vorgezogen**. Doppelhüllen-Tankschiffe bieten bei einem Unfall einen größeren Schutz für die Umwelt. Daher hatte die IMO beschlossen, dass nach 1996 nur noch Tankschiffe mit Doppelhüllen gebaut werden sollten. Für den schrittweisen Ersatz von Einhüllen- durch Doppelhüllenschiffe war jedoch ein sehr langer Zeitraum vorgesehen, der erst 2026 endete. Die EU bestand darauf, diesen Prozess zu beschleunigen, und nach harten Verhandlungen wurde dies von den am Seeverkehr Beteiligten akzeptiert. Die Industrie reagierte schnell, und Doppelhüllen-Tankschiffe machen jetzt etwa die Hälfte der Welttonnage aus. Die letzten Einhüllen-Tankschiffe werden nach den neuen internationalen und europäischen Vorschriften ab 2015 in den Gewässern der EU verboten.

Der genaue Zeitplan für die Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen entsprechend der EU-Verordnung ist als Anhang beigefügt.

Zeitplan für die Anwendung des Erika-I-Pakets

Diese drei Rechtsakte wurden im Dezember 2001 vom Europäischen Parlament und vom Rat angenommen. Die Mitgliedstaaten der EU setzen diese Vorschriften derzeit in einzelstaatliches Recht um und dürften dies bis spätestens Mitte 2003 abgeschlossen haben. Eine einzige Ausnahme wurde im Falle des Hafens Rotterdam gemacht, dem in bezug auf die vorgeschriebene Durchführung strengerer Kontrollen in den Häfen eine sechsmonatige Verlängerung zugestanden wurde.

Der Europäische Rat in Nizza im Dezember 2000 forderte die Mitgliedstaat jedoch dennoch auf, diese Maßnahmen schneller als vorgesehen durchzuführen. Die Kommission erwartet daher, dass die Mitgliedstaaten unverzüglich mit der Erarbeitung der für die Umsetzung erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und mit der Einstellung der Inspektoren beginnen, die für die Durchführung der neuen Maßnahmen gebraucht werden.

Die Kommission ihrerseits plant für Anfang nächsten Jahres, noch vor Inkrafttreten der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle, die Veröffentlichung einer Schwarzen Liste von Schiffen, die die Vorschriften nicht erfüllen, im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften. Sie wird darüber hinaus ihre Überwachung der Klassifikationsgesellschaften verschärfen und, wo dies erforderlich ist, die Aussetzung ihrer Anerkennung vorschlagen.

B Das Erika-II-Paket

Mit dem „Erika-II“-Paket werden die praktischen Voraussetzungen zur Unterstützung der Erika-I-Maßnahmen geschaffen:

- Erstens ist die Gründung einer **Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA)** zur Überwachung der Wirksamkeit der EU-Vorschriften für die Sicherheit im Seeverkehr vorgesehen. Die Mitgliedstaaten und die Bewerberländer stehen unter wachsendem Druck, eine Reihe neuer Sicherheitsvorschriften anzuwenden und ihre Überprüfungs- und Kontrollverfahren zu harmonisieren. Die neue Agentur wird sie in ihren

Bemühungen durch das Sammeln von Informationen, den Betrieb einer Datenbank zur Sicherheit im Seeverkehr, Audits von Klassifikationsgesellschaften und Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle in den Mitgliedstaaten unterstützen. Sie wird auch den Austausch bewährter Methoden zwischen den Mitgliedstaaten erleichtern und die Kommission auf allen Gebieten, die die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung berühren, technisch unterstützen. Bis der Europäische Rat über den Sitz der Agentur entscheidet, wird die Kommission sie vorübergehend in ihren eigenen Gebäuden in Brüssel unterbringen.

- Zweitens enthält es einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Einführung eines Meldesystems zur besseren **Überwachung des gesamten Verkehrs** in europäischen Gewässern. Die Mitgliedstaaten erhalten größere Eingriffbefugnisse bei Unfall- oder Verschmutzungsgefahr. Schiffe in EU-Gewässern müssen automatische Identifikationssysteme zur automatischen Kommunikation mit den Küstenbehörden und Schiffsdatschreiber (Black Boxes) an Bord haben, die die Untersuchung von Unfällen erleichtern. Die Richtlinie wird die Verfahren zur gemeinsamen Nutzung von Daten über gefährliche Ladungen verbessern und die Hafenleitungen dazu berechtigen, das Auslaufen von Schiffen bei extremen Wetterbedingungen zu verhindern. Zudem wird jeder Küstenstaat der EU verpflichtet, Notliegeplätze für Schiffe in Seenot einzurichten.
- Drittens wird die **Zahlung von Schadensersatz an die Opfer von Ölverschmutzungen** vorgesehen und vorgeschlagen, die bestehende internationale Regelung in diesem Bereich zu verbessern. Die Kommission schlug vor, die Höchstbeträge, die im Falle bedeutender Ölverschmutzungen in den europäischen Hoheitsgewässern zu zahlen sind, (auf 1 Milliarde € gegenüber derzeit 200 Millionen €) anzuheben und Sanktionen für diejenigen vorzusehen, die durch fahrlässiges Verhalten Verschmutzungsschäden verursacht haben.

Dieser Vorschlag wurde nicht als EU-Rechtsakt angenommen, gab jedoch den Anstoß für eine umfassende Überprüfung und Verbesserung des internationalen Systems für die Entschädigung für Ölverschmutzung, des IOPC Fonds. Eine Übereinkunft über einen internationalen Fonds, der im wesentlichen den gleichen Zweck erfüllt wie der COPE-Fonds, soll im Mai 2003 verabschiedet werden.

Zeitplan für die Anwendung des Erika-II-Pakets

Die ersten beiden Rechtsakte wurden im Juni 2002 vom Europäischen Parlament und vom Rat angenommen.

Die Verordnung über die Gründung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs trat im August 2002 in Kraft und die Kommission hat bereits die nötigen Maßnahmen auf Verwaltungsebene eingeleitet, damit die Agentur 2003 ihre Arbeit aufnehmen kann. Bis über den endgültigen Sitz der Agentur entschieden ist, wird sie vorläufig in Brüssel angesiedelt.

Die Richtlinie über die Überwachung des Seeverkehrs muss von den Mitgliedstaaten bis Februar 2004 umgesetzt werden.

ANHANG

Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen

(gemäß Artikel 4 der Verordnung Nr. 417/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates)

Nach dem Jahrestag der Ablieferung des Schiffes in dem nachstehend angegebenen Jahr darf es keinem Öltankschiff erlaubt werden, unter der Flagge eines Mitgliedstaats betrieben zu werden, und es darf keinem Öltankschiff, unabhängig davon, welche Flagge es führt, erlaubt werden, in Häfen oder Vorhäfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats einzulaufen, wenn es sich nicht um Doppelhüllen-Öltankschiffe handelt:

(a) für Kategorie (1)¹ Öltankschiffe:

- 2003 bei Schiffen, die bis einschließlich 1973 abgeliefert wurden,
- 2004 bei Schiffen, die 1974 und 1975 abgeliefert wurden,
- 2005 bei Schiffen, die 1976 und 1977 abgeliefert wurden,
- 2006 bei Schiffen, die 1978, 1979 und 1980 abgeliefert wurden,
- 2007 bei Schiffen, die 1981 oder danach abgeliefert wurden.

(a) für Kategorie (2)² Öltankschiffe:

- 2003 bei Schiffen, die bis einschließlich 1973 abgeliefert wurden,
- 2004 bei Schiffen, die 1974 und 1975 abgeliefert wurden,
- 2005 bei Schiffen, die 1976 und 1977 abgeliefert wurden,
- 2006 bei Schiffen, die 1978 und 1979 abgeliefert wurden,
- 2007 bei Schiffen, die 1980 und 1981 abgeliefert wurden,
- 2008 bei Schiffen, die 1982 abgeliefert wurden,
- 2009 bei Schiffen, die 1983 abgeliefert wurden,
- 2010 bei Schiffen, die 1984 abgeliefert wurden,
- 2011 bei Schiffen, die 1985 abgeliefert wurden,
- 2012 bei Schiffen, die 1986 abgeliefert wurden,
- 2013 bei Schiffen, die 1987 abgeliefert wurden,
- 2014 bei Schiffen, die 1988 abgeliefert wurden,
- 2015 bei Schiffen, die 1989 oder danach abgeliefert wurden.

(a) für Kategorie (3)³ Öltankschiffe:

- 2003 bei Schiffen, die bis einschließlich 1973 abgeliefert wurden,
- 2004 bei Schiffen, die 1974 und 1975 abgeliefert wurden,
- 2005 bei Schiffen, die 1976 und 1977 abgeliefert wurden,
- 2006 bei Schiffen, die 1978 und 1979 abgeliefert wurden,
- 2007 bei Schiffen, die 1980 und 1981 abgeliefert wurden,
- 2008 bei Schiffen, die 1982 abgeliefert wurden,
- 2009 bei Schiffen, die 1983 abgeliefert wurden,
- 2010 bei Schiffen, die 1984 abgeliefert wurden,
- 2011 bei Schiffen, die 1985 abgeliefert wurden,
- 2012 bei Schiffen, die 1986 abgeliefert wurden,
- 2013 bei Schiffen, die 1987 abgeliefert wurden,
- 2014 bei Schiffen, die 1988 abgeliefert wurden,
- 2015 bei Schiffen, die 1989 oder danach abgeliefert wurden.

¹ Kategorie 1: Öltankschiffe ab 20 000 Tonnen Tragfähigkeit und Tankschiffe ab 30 000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung von Ölerzeugnissen, die nicht mit Tanks für getrennten Ballast (SBT) ausgestattet sind. Außerdienststellung bis: 2007. Dürfen nach 2005 nur noch eingesetzt werden, wenn sie einem Zustandsbewertungsschema entsprechen.

² Kategorie 2: Öltankschiffe ab 20 000 Tonnen Tragfähigkeit und Tankschiffe ab 30 000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung von Ölerzeugnissen, die mit Tanks für getrennten Ballast (SBT) ausgestattet sind. Außerdienststellung bis: 2015. Dürfen nach 2010 nur noch eingesetzt werden, wenn sie einem Zustandsbewertungsschema entsprechen.

³ Kategorie 3: Öltankschiffe mit 5 000-20 000 Tonnen Tragfähigkeit und Tankschiffe mit 5 000-30 000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung von Ölerzeugnissen. Außerdienststellung bis: 2015.

FRAGEN UND ANTWORTEN

(1) Welche Vorschriften in bezug auf Notliegeplätze gibt es?

Nach dem Völkerrecht bestehen eine Verpflichtung zur Zusammenarbeit für das Schiff sowie Verpflichtungen für die Staaten, angemessene Maßnahmen zu ergreifen und andere betroffene Staaten und Personen zu unterrichten und mit ihnen zusammenzuarbeiten. Eine Verpflichtung, unter diesen Umständen ein Schiff einlaufen zu lassen, gibt es jedoch nicht.

Nach der Havarie der Erika schlug die Kommission Vorschriften über Notliegeplätze vor. Die zum Erika-II-Paket gehörende Richtlinie über die Überwachung des Verkehrs sieht vor, dass alle Mitgliedstaaten Pläne für den Umgang mit solchen Situationen erarbeiten und die Kommission darüber unterrichten.

Nach der Richtlinie enthalten diese Pläne die notwendigen Vorkehrungen und Verfahren, um sicherzustellen, dass Schiffe in Seenot vorbehaltlich einer Genehmigung der zuständigen Behörde unverzüglich einen Notliegeplatz anlaufen können. Diese Regelung wurde im Sommer dieses Jahres vereinbart und muss bis Februar 2004 durchgeführt werden. In bezug auf Notliegeplätze müssen die Bestimmungen eindeutig früher als vorgesehen Anwendung finden. Die Dienststellen der Kommission werden in Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs geeignete Maßnahmen ergreifen, um diese Angelegenheit voranzubringen.

(2) Welches Ausmaß haben die durch diesen Unfall verursachten Schäden im Vergleich zu Erika?

Welches Ausmaß die Schäden insgesamt annehmen, hängt von zahlreichen Faktoren ab. Vor allem spielen die Menge und die Art des ausgelaufenen Öl eine Rolle. In dieser Hinsicht kann dieser Unfall mit dem der *Erika* verglichen werden. Die *Prestige* hatte mehr als doppelt so viel Öl an Bord wie die *Erika*, doch wissen wir noch nicht, ob diese gesamte Menge tatsächlich ins Meer gelangt. Es ist möglich, dass der größte Teil des Öl, das mit dem Schiff gesunken ist, in den Tanks zurückgehalten wird. Angesichts des hohen Drucks und der niedrigen Temperaturen in 3 600 Meter Tiefe kann es sein, dass das Öl nicht an die Oberfläche treibt.

Natürlich hängt viel davon ab, wohin das bereits ausgeflossene Öl abgetrieben wird. Der Ölteppich hat enorme Ausmaße, so dass wahrscheinlich ein großer Teil der Küste betroffen sein wird. Bevor wir wissen, welche Gebiete es trifft und welcher Art die dadurch entstehenden Schäden und Verluste sind, ist es ganz einfach nicht möglich, die Gesamtkosten zu beziffern oder auch nur grob zu schätzen.

(3) Welche zusätzlichen Maßnahmen wird die Kommission jetzt vorschlagen?

Frau Loyola de Palacio, die für Verkehr und Energie zuständige Vizepräsidentin der Europäischen Kommission, hat bereits die Minister aller Mitgliedstaaten schriftlich aufgefordert, dafür zu sorgen, dass die ERIKA-Pakete beschleunigt durchgeführt werden, wie es der Europäische Rat in Nizza gefordert hatte.

Darüber hinaus hat die Kommission bereits ein schnelleres Vorgehen beschlossen in bezug auf:

- Die Veröffentlichung einer nicht erschöpfenden Schwarzen Liste von Schiffen, die die Vorschriften nicht erfüllen und die nach der neuen Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle nicht in Häfen der EU hätten einlaufen dürfen
- Die Einrichtung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs. Zwar kam beim Europäischen Rat keine Einigung über den Sitz der Agentur zustande, doch beschloss die Kommission, sie vorläufig in ihren eigenen Gebäuden in Brüssel unterzubringen. Die Kommission hat die erste Sitzung des Verwaltungsrates für den 4. Dezember 2002 einberufen und schließt zur Zeit das Auswahlverfahren für die Ernennung des Exekutivdirektors ab.

Die Kommission plant weiter:

- falls die Überarbeitung des internationalen Systems für die Entschädigung für Ölverschmutzung (IOPC Fonds) scheitert, auf ihren Vorschlag für eine separate Haftungs- und Entschädigungsregelung auf EU-Ebene zurückzukommen.
- die geltenden einschlägigen Bestimmungen des Seerechts im Hinblick darauf zu überprüfen, die Beförderung gefährlicher Güter auf See in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (200 Meilen von der Küste) zu regeln und möglichst einzuschränken. Dabei könnten unter anderem bestimmte Strecken, Notliegeplätze und Sicherheitsvorkehrungen anderer Art festgelegt werden.

Darüber hinaus beabsichtigt die Kommission, mit Schreiben an die EU-Minister und an die Internationale Seeschiffahrtsorganisation zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen für die Beförderung des extrem verschmutzenden „schweren Heizöls“ vorzuschlagen. Als Notmaßnahme sollte vorgeschlagen werden, dass schweres Heizöl nur in modernen Doppelhüllen-Tankschiffen befördert werden darf, bis die Doppelhüllen-Verordnung in vollem Umfang Anwendung findet. Solche Vorschriften dürfen nicht nur für Schiffe gelten, die Häfen der EU anlaufen, sondern auch für Schiffe, die sich auf der Durchfahrt den Küsten der Mitgliedstaaten nähern.

Es kann absolut nicht akzeptiert werden, dass das am stärksten verschmutzende Öl mit den ältesten Tankschiffen befördert wird, die die größten Sicherheitsmängel aufweisen. Die Tankschiffe, die an den letzten drei Unfällen beteiligt waren, bei denen EU-Gewässer verschmutzt wurden (die *Erika*, die *Baltic Carrier* und die *Prestige*) beförderten sämtlich schweres Heizöl.

Schon vor dem Unfall der „*Prestige*“ hatte die Kommission beschlossen, einen Vorschlag für Strafen für die Verschmutzung durch Schiffe vorzulegen. Diese Maßnahme gilt sowohl für Unfälle als auch für vorsätzliche Verschmutzung. Der Vorschlag der Kommission soll nächstes Jahr vorgelegt werden.

(4) Wird die vorhandene Schadenersatzregelung ausreichen, um den Schaden zu decken? (Dies gilt nur für die internationale Regelung – nicht für eventuelle Hilfe der EU)

Unfälle dieser Art sind durch das internationale System für die Entschädigung für Ölverschmutzung gedeckt, das in zwei Übereinkommen festgelegt ist: dem CLC- Übereinkommen über die Haftung des Schiffseigners und den IOPC-Fonds (FIPOL). Sowohl Spanien als auch Portugal sind von dieser internationalen Regelung gedeckt.

Dies bedeutet, dass im Falle der *Prestige* der Schiffseigner etwa 25 Mi. € aufbringen muss, während der Fonds (FIPOL) bis zu 180 Mio. € auszahlen wird, unabhängig von der Verschuldensfrage. Der Schadenersatz wird also vom Versicherer des Schiffseigners (CLC) und den Ölgesellschaften der Welt (FIPOL) geleistet. Außerdem wurden die Höchstgrenzen um 50% angehoben, aber diese vor zwei Jahren erzielte Vereinbarung gilt erst ab 1. November 2003.

Der Gesamtschaden, der bei diesem Unfall entstand, kann noch nicht abgeschätzt werden.

(5) Der Rat hat den Vorschlag der Kommission über einen zusätzlichen Fonds (COPE), der die Entschädigung in voller Höhe bei allen Vorfällen gewährleisten soll, nicht angenommen. Was ist aus dem Vorschlag geworden?

Es ist richtig, dass der Rat sich bisher geweigert hat, den Vorschlag der Kommission über den COPE-Fonds zu erörtern, da die Mitgliedstaaten der Ansicht waren, dass es angemessener sei, ein vergleichbares System auf internationaler Ebene einzurichten. Es muss aber auch gesagt werden, dass die Mitgliedstaaten sehr aktiv darauf hingewirkt haben.

Über den Ergänzungsfonds, der im Anschluss an den Vorschlag der Kommission für einen COPE-Fonds entwickelt wurde, wurde eine Einigung erzielt, die jedoch noch nicht förmlich verabschiedet wurde. Die Diplomatische Konferenz, die den Fonds verabschieden wird, findet im Mai 2003 statt. Dann wird es einige Zeit dauern, bis das Ratifizierungsverfahren abgeschlossen ist und die Fondsvereinbarung in Kraft tritt. Durch diesen neuen Fonds wird die Entschädigungshöchstgrenze erheblich angehoben. Sie wurde noch nicht beziffert, doch die Kommission setzt sich für einen Betrag von 1 Milliarde € ein.

(6) Was kann darüber hinaus getan werden, um den Opfern zu helfen?

Nach den Überschwemmungen in Österreich und Deutschland wurde der EU-Solidaritätsfonds eingerichtet. Er soll bei größeren Katastrophen zum Einsatz kommen, bei denen die Schäden die Höhe von 3 Milliarden € erreichen oder 0,6 % des Bruttovolkseinkommen des betroffenen Mitgliedstaates übersteigen.

Im Fischereisektor gestattet es die Verordnung (EG) Nr. 2792/1999 des Rates zur Festlegung der Modalitäten und Bedingungen für die gemeinschaftlichen Strukturmaßnahmen im Fischereisektor den Mitgliedstaaten ausdrücklich, vorübergehend Ausgleichszahlungen an Fischer zu leisten.

Die Kommission prüft derzeit, ob eine dieser Maßnahmen in Frage kommt, um die Entschädigung der Opfer zu verbessern.

(7) Wie hilft die Kommission bei den Aufräumarbeiten?

Im Rahmen des Gemeinschaftsverfahrens für Katastrophenschutzmaßnahmen hat die Kommission nach Antrag der spanischen Regierung umgehend förmlich die Hilfe von Spezialeinheiten für das Abpumpen von schwerem Heizöl angefordert. Diese Anfrage wurde den spanischen Anweisungen entsprechend zunächst (14. November) an die Niederlande, das Vereinigte Königreich und Frankreich, danach (15. November) an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Frankreich entsandte im Rahmen eines Regionalplans (Biscaya-Plan) ein Spezialeinheitsschiff, das am 16. November am Unglücksort eintraf. Die Niederlande entsandten ebenfalls ein Spezialeinheitsschiff, das am 19. November vor Ort war. Weitere Spezialeinheitsschiffe aus anderen EU-Ländern stehen auf Abruf bereit.

Es wurde ein schriftliches Eilverfahren eingeleitet (das am Freitag, 15. November angenommen wurde), um die Entsendung einer Task Force der Gemeinschaft zu ermöglichen, wenn die spanische Regierung dies anforderte.

Die Europäische Kommission - Referat Katastrophenschutz und Umweltunfälle – steht ständig in engem Kontakt mit den spanischen Behörden, und, seit dem Morgen des 19. November, mit den portugiesischen Behörden.