



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 18.02.1998  
KOM(1998) 49 endg.

MITTEILUNG DER KOMMISSION  
AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

**ÜBER**

**DIE ENTFERNUNG UND BESEITIGUNG**  
**STILLGELEGTER OFFSHORE-ÖL- UND -GAS-FÖRDERANLAGEN**



## Einleitung

Im Juni 1995 beschloß der Shell-Konzern nach Erhalt einer Genehmigung durch die Regierung des Vereinigten Königreichs, die stillgelegte Ölförderanlage von Brent Spar in einer Ozeansenke im Nordatlantik zu beseitigen. Dieser Beschluß löste eine ausgedehnte Debatte über den ganzen Fragenkomplex der Beseitigung stillgelegter Öl- und - Gasförderanlagen, von denen es in europäischen Gewässern rund 600 gibt, aus. Dieser Beschluß fiel mit der Nordseekonferenz zusammen, auf der eine Erklärung der Mehrheit der anwesenden Minister abgegeben wurde, in der zum Schutz der Meeresumwelt ein vollständiges Verbot der Beseitigung solcher Anlagen im Meer gefordert wurde. Dieser Erklärung stimmte auch der anwesende Kommissar zu, doch wurde sie von den zuständigen Ministern des Vereinigten Königreichs und Norwegens abgelehnt, die jedoch nur zwei Staaten vertreten, die über eine signifikante Zahl größerer Einrichtungen verfügen, deren Beseitigung im Meer nach den geltenden Leitlinien in Frage kommt.

Der Fall von Brent Spar stieß in der Öffentlichkeit auf breites Interesse und zeigte, welche Probleme eine Beseitigungsstrategie aufwirft, die einer breiten Unterstützung durch die Öffentlichkeit entbehrt. Angesichts einer konzertierten Kampagne einschließlich eines Boykotts von Shellprodukten durch die Verbraucher in mehreren Mitgliedstaaten änderte der Shell-Konzern seinen Beschluß, und die Anlage von Brent Spar wurde bis zur Prüfung aller möglichen Beseitigungsoptionen in einem norwegischen Fjord vertäut. Nach Abschluß dieser eingehenden Prüfung im Januar 1998 gab die Shell-Konzernleitung bekannt, daß sie das Vereinigte Königreich ersucht, die Verschrottung des oberen Teils der Anlage auf dem Festland und die Demontage des Rumpfes und dessen Wiederverwendung zur Vergrößerung eines Piers in Norwegen zu genehmigen. Seither wurde diese Frage in OSPAR eingehend erörtert, die Aussprachen über die Beseitigung solcher Anlagen wird fortgesetzt, und eine Entscheidung über die Verhütung, Verminderung und Bekämpfung der Verschmutzung infolge der Beseitigung stillgelegter Offshoreanlagen im Rahmen des Übereinkommens zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks (OSPAR-Übereinkommen<sup>1</sup> von 1992) ist zur Annahme auf der auf Juli 1998 in Portugal anberaumten Ministerratssitzung dieses Übereinkommens vorgesehen. Größere Schwierigkeiten bestehen weiterhin, doch herrscht generelle Einstimmigkeit darüber, daß das Konsultationsverfahren (dessen Nichtfunktionieren im Falle von Brent Spar eine Rolle spielte) einer Verbesserung bedarf und Betonanlagen einer getrennten Regelung bedürfen. Diese und andere Fragen werden zur Zeit eingehend erörtert.

---

<sup>1</sup> In dieser Mitteilung betreffen die Hinweise auf OSPAR das Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen durch Schiffe und Luftfahrzeuge (Osloer Übereinkommen), das am 15. Februar 1972 in Oslo unterzeichnet wurde, und - nach seinem Inkrafttreten - sein Folgeübereinkommen, das Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks, das am 9. September 1992 in Paris unterzeichnet wurde, sowie die im Rahmen dieser Übereinkommen eingesetzten ausführenden Kommissionen.

## **1. Hintergrund**

1.1 Auf der Nordseekonferenz vom Juni 1995 vertrat die Kommission die Auffassung, daß Offshore-Öl- und -Gasförderanlagen durch Wiederverwendung oder Anlandbringen zwecks Verwertung oder Beseitigung der unvermeidbaren Abfälle beseitigt werden sollten.

Aus diesem Grund unterzeichnete die Kommission die Ministererklärung, in der eine solche Beseitigung gefordert und die Vertragsparteien der Übereinkommen von Oslo und Paris zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks (die die Nordsee in ihren geographischen Geltungsbereich einschließen) (OSPAR) ersucht werden, diesen Beschluß bis 1997 durchzuführen. Das Vereinigte Königreich und Norwegen haben diese Erklärung nicht angenommen, und Frankreich hat erklärt, daß sie seines Erachtens für Stahlanlagen gelte.

1.2 Auf der darauffolgenden Sitzung der OSPAR-Kommission wurde mehrheitlich ein Moratorium der Beseitigung solcher Anlagen im Meer beschlossen, das bis zur Fassung eines neuen Beschlusses über die Beseitigung gelten soll. Das Vereinigte Königreich und Norwegen haben sich von diesem Beschluß ausgeschlossen, und Frankreich behielt die auf der Nordseekonferenz eingenommene Haltung bei. Dieser Beschluß wird nun in OSPAR erörtert, wobei zielstrebig ein einstimmiger Beschluß angestrebt wird.

1.3 Die Dienststellen der Kommission haben einer bekannten Offshore-Ingenieurfirma eine Studie über die technischen-, Umwelt- und wirtschaftlichen Aspekte der Entfernung und Beseitigung solcher Anlagen in Auftrag gegeben. Diese Studie wurde im November 1996 abgeschlossen und ihr Bericht<sup>2</sup> an die Mitgliedstaaten, die EWR-Staaten, Nichtregierungs-Umweltorganisationen und die Industrie verteilt und mit diesen erörtert. Auch den Vertragsparteien von OSPAR wurde als Unterlage für die diesbezüglichen Aussprachen eine Kopie zugesandt.

1.4 Das Hauptantriebsselement für diese Studie war der Zwischenfall von Brent Spar und die Ministererklärung der Nordseekonferenz vom Juni 1995. Dieser Zwischenfall wirkte sich eindeutig auf die Gemeinschaft aus, und da keine Übereinkunft zwischen den beteiligten Staaten bestand, wurde eine eingehende technische Studie zur Unterstützung der Kommission und der übrigen beteiligten Parteien (denen die Studie weitgehend zugänglich gemacht wurde) für zweckdienlich erachtet, um auf der Grundlage eingehender Kenntnisse der anstehenden Probleme die geeignetsten zweckdienlichsten Maßnahmen zu erörtern.

1.5 In der Studie wurden im wesentlichen zwei Arten von Schlußfolgerungen gezogen. Für große Betonanlagen gibt es keine technisch erprobten Beseitigungssysteme, der Umweltnutzen einer solchen Beseitigung ist unwahrscheinlich und die Kosten sind beim derzeitigen Stand der Technik nicht schätzbar. Für die übrigen (d.h. Stahl-)Anlagen

---

<sup>2</sup> Technischer Bericht über mögliche Methoden der Stilllegung und Beseitigung von Offshore-Öl- und -Gas-Förderanlagen - John Brown bv

ist die vollständige Beseitigung mit wenigen Ausnahmen technisch und wirtschaftlich durchführbar, wenn die Gesamtkosten aller Anlagen insgesamt in Betracht gezogen werden und die Beseitigung gefahrlos durchgeführt werden kann.

1.6 Für alle diese Beseitigungsoptionen lassen sich die Umweltauswirkungen infolge von toxischen oder gefährlichen Stoffen in der Umwelt auf annehmbare Niveaus vermindern, sofern diese Stoffe sorgsam eingeschlossen, entfernt und beseitigt werden. Mit einer vollständigen Entfernung und Beseitigung auf dem Festland würde sichergestellt, daß der zurückgewonnene Stahl wiederverwertet wird. Selbstverständlich könnten ferner - je nach den gewählten Entfernungsoptionen und Beseitigungsoptionen - beträchtliche Mengen Abbruchabfälle und Schutt am Standort der Anlage und anderen möglichen Beseitigungsstellen auf dem Seegrund gelagert werden.

1.7 Die gesamten zusätzlichen Kosten des Anlandbringens aller Stahlplattformen zwecks Verwertung anstelle des in der Regelung der Internationalen Maritimen Organisation (IMO) geforderten Minimums werden für die nächsten 25 Jahre auf 2 Milliarden ECU oder durchschnittlich 80 Millionen ECU/Jahr geschätzt. Die Auswirkungen eines solchen Beschlusses auf die Gesamtproduktionskosten von Öl und Gas wären unbedeutend, wenn auch der Kostenunterschied für bestimmte Anlagen und den betreffenden Betreiber beträchtlich sein könnten (siehe auch Absatz 4.3).

1.8 In europäischen Gewässern gibt es derzeit rund 600 Anlagen. Genauere Angaben sind schwierig, weil eine bestimmte Anlage sehr unterschiedlich definiert werden kann, beispielsweise wenn zwei Plattformen durch eine feste Brücke verbunden sind, und weil einige Anlagen hinsichtlich des Gewichts oder der Wassertiefe von marginaler Bedeutung sind. Nichtsdestoweniger herrscht Einigkeit darüber, daß von den 600 Anlagen rund 100 große Stahlanlagen und rund 20 große Betonanlagen zu der Kategorie gehören, deren teilweise Entfernung nach den IMO-Leitlinien zulässig ist. Diese Leitlinien erstrecken sich nur auf ihre Entfernung, jedoch nicht auf Fragen ihrer Beseitigung. Die großen Stahlanlagen befinden sich größtenteils in Gewässern des Vereinigten Königreichs (rund 60) und Norwegens (rund 30). Zur Zeit gibt es wenige (insgesamt etwa 10) in irischen, italienischen und spanischen Gewässern. Mit zunehmenden Entdeckungen könnten sich diese Zahlen erhöhen. Die 100 Stahlanlagen machen rund 85 % der Gesamtstahlmenge der Offshoreanlagen in der Nordsee aus. Große Betonanlagen gibt es zur Zeit nur in den Gewässern des Vereinigten Königreichs und Norwegens.

## **2. Internationale Vorschriften**

2.1 Auf dem Gebiet der Entfernung und Beseitigung stillgelegter Offshore-, Öl- und Gas-Förderanlagen sind bereits zahlreiche internationale Vorschriften (regionale und umfassende Übereinkommen und Leitlinien), EG- und einzelstaatliche Vorschriften erlassen worden, insbesondere:

- die Genfer Konvention über den Festlandsockel von 1958 (umfassend)
- das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen 1982 (UNCLOS)

- Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen (Londoner "Dumping"-Übereinkommen) von 1992 (umfassend)
- Leitlinien und Normen der Internationalen Maritimen Organisation für die Beseitigung von Offshore-Anlagen und -Strukturen auf dem Kontinentalschelf 1989 (IMO) (umfassend)
- Übereinkommen von Basel über die Überwachung der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Beseitigung von 1989 (umfassend)
- Übereinkommen von Oslo und Paris (OSPAR) von 1992 und ihre Vorläufer: Übereinkommen von Oslo 1972 und Übereinkommen von Paris 1974 (regional)
- Übereinkommen von Helsinki über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (regional)
- Übereinkommen von Barcelona zum Schutz des Mittelmeers gegen Verschmutzung durch das Einbringen durch Schiffe und Luftfahrzeuge (regional)
- einschlägige EG-Vorschriften (siehe Kapitel 5)

2.2 Mit zunehmender Industrietätigkeit und Weckung des Umweltbewußtseins werden mehr Regeln und Regelungen erlassen, und somit gibt es keinen gemeinschaftlichen Rechtsstandpunkt an sich. In manchen Fällen wird die Frage der Entfernung von derjenigen der Beseitigung getrennt behandelt, während in anderen, die die Beseitigung betreffen, implizite auch für die Entfernung gelten. Es ist darauf hinzuweisen, daß diese internationalen und regionalen Übereinkommen im allgemeinen nur Mindestnormen darstellen und einzelne Staaten strengere Bedingungen auferlegen können.

2.3 In der ursprünglichen Genfer Konvention über den Festlandsockel wird eine vollständige Beseitigung gefordert, während das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, das noch nicht von allen Unterzeichnern ratifiziert worden ist, diese Anforderung nur als Hauptregel enthält, die jedoch auch eine teilweise Beseitigung und somit bis zu einem gewissen Maß eine Beseitigung im Meer zuläßt. Im Zusammenhang mit der teilweisen Beseitigung wird im Seerechtsübereinkommen gefordert, daß die von der Internationalen Maritimen Organisation zur Sicherheit der Seeschifffahrt festgelegten Leitlinien eingehalten werden.

2.4 Das Londoner "Dumping"-Übereinkommen betrifft das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen ins Meer und läßt unter Umständen die Beseitigung von Ölförderanlagen im Meer auf der Grundlage einer Einzelbeurteilung zu. Ferner erfordert es eine Genehmigung für das Einbringen, die abgelehnt wird, wenn Möglichkeiten der Wiederverwendung, Verwertung oder Behandlung der Abfälle ohne unannehmbares Risiko für Gesundheit oder Umwelt oder unverhältnismäßig hohe Kosten entstehen.

2.5 Die Leitlinien der Internationalen Maritimen Organisation umfassen vor allem technische Kriterien (Wassertiefe, Gewicht) für Plattformen, die für eine teilweise Entfernung in Frage kommen, und legen die Wassertiefe fest, bis zu der solche Anlagen aus Gründen der Schifffahrtssicherheit teilweise entfernt werden müssen. Das Hauptkriterium lautet, daß solche Anlagen in mehr als 75 m Tiefe liegen oder mehr als 4000 Tonnen wiegen müssen.

Eine Empfehlung an die wissenschaftliche Gruppe des Londoner Übereinkommens, diese Leitlinien zu überarbeiten, wird vom Beratenden Ausschuß der Vertragsparteien im November geprüft.

2.6 Das Basler Übereinkommen betrifft die grenzüberschreitende Verbringung gefährlicher Abfälle und ihre Beseitigung. Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien. Dieses Übereinkommen umfaßt zwar keinerlei Bestimmungen über die Beseitigung von Offshore-Anlagen oder von Abfällen im Meer, doch fordert es von den Parteien, sicherzustellen daß die Entstehung gefährlicher Abfälle auf ein Minimum beschränkt wird und dort, wo sie unvermeidlich ist, diese Abfälle möglichst umweltschonend beseitigt werden.

2.7 Eine Reihe regionaler Meeresübereinkünfte befassen sich mit dem maritimen Umweltschutz und legen Anforderungen für in bestimmten Meeren errichtete Anlagen fest. Die Europäische Gemeinschaft ist Vertragspartei des Übereinkommens von Helsinki, das sich auf die Ostsee erstreckt und eine vollständige Entfernung und Beseitigung auf dem Land fordert, sowie des Übereinkommens von Barcelona über das Mittelmeer, das die Anforderungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen beinhaltet. Schließlich hat die Europäische Gemeinschaft das OSPAR-Übereinkommen unterzeichnet und wird demnächst Vertragspartei dieses Übereinkommens.

2.8 Maßnahmen auf Ebene regionaler Seerechtsübereinkommen können dazu führen, daß für verschiedene Gebiete unterschiedliche Normen gelten. Dieses Thema wird u.a. im Rahmen des OSPAR-Übereinkommens (12 EG-Mitgliedstaaten, 2 EWR-Staaten, 1 Drittstaat und die Europäische Gemeinschaft) erörtert. Im Rahmen des Übereinkommens von Helsinki (4 EG-Mitgliedstaaten, 5 Drittländer und die Europäische Gemeinschaft) wurde bereits beschlossen, daß alle außer Betrieb gesetzten Anlagen "vollständig entfernt und ans Land gebracht werden müssen".

2.9 OSPAR stellt eine Fusion zwischen dem Übereinkommen von Paris, das die Verschmutzung vom Lande aus betrifft, und dem Übereinkommen von Oslo über die Verschmutzung des Meeres durch das Einbringen von Abfällen durch Schiffe und Luftfahrzeuge dar. Das Abkommen von Paris wurde von der Gemeinschaft unterzeichnet; die Kommission nimmt im Namen der Gemeinschaft an den diesbezüglichen Verhandlungen und Abstimmungen teil, während sich die Gemeinschaft am Übereinkommen von Oslo als Beobachter beteiligt. Im Oktober 1997<sup>3</sup> beschloß die Gemeinschaft, dieses Übereinkommen zu ratifizieren; es soll nun Anfang 1998 in Kraft treten.

2.10 Einzelne Staaten haben ebenfalls eigene Rechtsvorschriften und Regelungen erlassen. Grob gesagt behandeln das Vereinigte Königreich und Norwegen jede einzelne Anlage unter Berücksichtigung der Leitlinien der Internationalen Maritimen Organisation getrennt, während die übrigen Staaten eine Beseitigung auf dem Land fordern; es ist jedoch zu erwähnen, daß sowohl die IMO-Leitlinien als auch diejenigen des Übereinkommens von Oslo für praktisch alle Anlagen eine vollständige Beseitigung fordern.

---

<sup>3</sup> ABl. ...

### **3. Laufende Tätigkeiten**

3.1 Die jüngsten Gespräche fanden im Anschluß an die Ministererklärung der Nordseekonferenz, in der ein OSPAR-Beschluß zur Durchführung der Erklärung gefordert wurde, im Rahmen von OSPAR statt. Das Problem ist schwierig zu lösen, da die Vertragsparteien des OSPAR-Übereinkommens die Nichtbeteiligung an den gefaßten Beschlüssen ausbedingen können. Ein Konsens ist deshalb eine Vorbedingung jedes wirksamen Beschlusses.

3.2 Die Dienststellen der Kommission haben sich an den vorbereitenden Gesprächen unter der Schirmherrschaft von OSPAR beteiligt, und ein Entwurf eines Beschlusses sollte auf der OSPAR-Ministerkonferenz im Juli 1998 erörtert werden können. Ein Vorentwurf eines Beschlusses ist bereits ausgearbeitet worden, doch sind die wichtigsten Fragen noch ungelöst. Auf folgenden, bis zu einem gewissen Grad gegenseitig abhängigen Gebieten bestehen noch Meinungsverschiedenheiten:

Struktur des Beschlusses: Das Vereinigte Königreich und Norwegen bevorzugen eine Lösung, die eine Beseitigung im Meer ermöglicht und eine Liste der Kategorien von Anlagen umfaßt, deren Beseitigung im Meer verboten ist (Verbotsliste), während die übrigen Vertragsparteien einen Beschluß mit einem allgemeinen Verbot des Versenkens im Meer bevorzugen, der die Anlagen auflistet, deren Versenkung im Meer zugelassen ist (positive Liste). Neueste Erklärungen des zuständigen Ministeriums des Vereinigten Königreichs lassen allerdings schließen, daß das Vereinigte Königreich eine positive Liste schließlich annehmen könnte, wenn auf anderen Gebieten des zur Zeit erörterten Entwurfs genügend Fortschritte erzielt werden.

Ausnahmebestimmung: Das Vereinigte Königreich und Norwegen haben vorgeschlagen, ihrer "Verbotsliste" eine Ausnahmebestimmung beizufügen, so daß die auf der Verbotsliste stehenden Anlagen unter bestimmten Umständen für eine Beseitigung im Meer in Frage kommen. Ferner haben sie vorgeschlagen, im Falle einer Annahme der Lösung mit der positiven Liste eine Ausnahmebestimmung einzuführen, dank der die Beseitigung von Anlagen, die nicht auf der Liste angegeben sind, im Meer in Betracht gezogen werden könnte. Die übrigen Vertragsparteien fragen sich offenbar, ob eine solche Ausnahmebestimmung notwendig ist, insbesondere wenn die Lösung einer Verbotsliste gewählt wird; die Kriterien für die Festlegung solcher Ausnahmen sind auf jeden Fall noch nicht vereinbart worden.

Definition der technischen Eigenschaften der Kategorien der (großen Stahl-) Anlagen, deren Beseitigung im Meer aufgrund dieses Beschlusses in Frage kommt. Das Vereinigte Königreich und Norwegen möchten gewährleisten, daß alle Anlagen, die aufgrund der IMO-Leitlinien nicht vollständig beseitigt werden müssen, für eine Beseitigung im Meer in Frage kommen. Die übrigen Vertragsparteien bevorzugen ein Verbot der Beseitigung von Stahlanlagen oder eine Einschränkung der Anzahl Anlagen, die für eine Beseitigung im Meer in Frage kommen, aufgrund von strikteren technischen Kriterien als die Leitlinien der IMO für die Beseitigung.

Künftige Anlagen: In den IMO-Leitlinien wird insofern zwischen bereits errichteten und nach dem ersten Januar 1998 errichteten Anlagen unterschieden, als die Wassertiefe für die letztgenannten von 75 auf 100 m erhöht wird und diese neuen Anlagen so ausgelegt sein müssen, daß sie beseitigt werden können. Das Vereinigte Königreich und Norwegen scheinen die Übernahme dieser Forderung in den OSPAR-Beschluß zu bevorzugen, während die übrigen Vertragsparteien offenbar durchsetzen wollen, daß alle künftigen Anlagen auf dem Festland beseitigt werden. Da neue Anlagen so auszulegen sind, daß sie beseitigt werden können (wie dies von einigen Staaten seit Jahren gefordert wird), erscheint es zweckmäßiger, die Beseitigung aller neuen Anlagen auf dem Festland zu beschließen. Angesichts der Zeiträume, die die Planung, der Betrieb und das Entleeren von Behältern erfordern, ist die Stilllegung neuer Anlagen auf viele Jahre hinaus kaum zu erwarten.

Konsultation: Es herrscht weitgehendes Einverständnis darüber, daß jede vorgeschlagene Genehmigung für die Beseitigung im Meer einer Konsultation bedarf. Noch nicht vereinbart sind jedoch die für die Konsultation erforderlichen Fristen sowie insbesondere die Möglichkeit von Konsultativsitzungen mit den Vertragsparteien, der Industrie und auf dem Gebiet der Umwelt tätigen Nichtregierungsorganisationen in allen Fällen der Beseitigung im Meer sowie das Ausmaß der den beteiligten Vertragsparteien zu übermittelnden Informationen. Das Vereinigte Königreich und Norwegen scheinen eine weniger eingehende Konsultation als die übrigen Vertragsparteien zu befürworten, doch erscheint eine einstimmige Übereinkunft über die Form der Konsultation nunmehr wahrscheinlich.

Die Kriterien zur Bestimmung der Anlagen, die für eine Beseitigung im Meer in Frage kommen, sind von Bedeutung, weil sich die Diskussionen einem Punkt nähern, an dem für bestimmte Anlagen auf jeden Fall die Beseitigung auf dem Festland gefordert wird, während andere in bestimmten Fällen für eine Beseitigung im Meer in Frage kommen. Wieviel große "IMO"-Stahlanlagen fallweise zu prüfen sind, ist für den Beschluß von entscheidender Bedeutung. Mögliche Lösungen wären die Annahme der IMO-Kriterien, die Festlegung neuer Kriterien oder die Umgehung der Frage durch ein Verbot der Beseitigung aller Anlagen im Meer mit einer noch festzulegenden Ausnahmeregelung.

3.3 Die Dienststellen der Kommission haben ständig hervorgehoben, daß ein wirksamer OSPAR-Beschluß der Unterstützung aller Vertragsparteien bedarf, und haben sich deshalb bemüht, eine Art Vermittlerrolle zwischen den beiden Interessengruppen zu spielen, wobei sie die von der Kommission auf der Nordseekonferenz von 1995 eingenommene Haltung und die Schlußfolgerungen ihres technischen Berichts im Auge behielten.

3.4 Im Mai 1997 nahm die Regierung des Vereinigten Königreichs eine Überarbeitung ihrer Politik des Umweltschutzes, der Offshore-Erkundung und -Produktion von Kohlenwasserstoffen in Angriff, und ersten Erklärungen gegenüber der Presse und der OSPAR-Kommission auf deren Sitzung im September 1997 ist zu entnehmen, daß das Vereinigte Königreich sich der Stellung der übrigen EG-Mitgliedstaaten annähert und insbesondere von der Beseitigung im Meer Abstand nimmt. Auf größeren Gebieten bestehen jedoch weiterhin Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der Form und des Inhalts des Entwurfs eines Beschlusses.

3.5 Der Beschluß soll auf der Ministersitzung von OSPAR im Juli 1998 gefaßt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt dürfte das OSPAR-Übereinkommen in Kraft getreten sein. Sollte das neue Übereinkommen nicht ratifiziert werden, so müßte der Beschluß formell vom Übereinkommen von Oslo gefaßt werden, an dem sich die Europäische Gemeinschaft als Beobachter beteiligt.

#### **4. Bei der Beurteilung von Optionen zu berücksichtigende zusätzliche Fragen**

Abgesehen von den oben dargelegten technischen und Umwelt-Aspekten sind folgende Punkte von großer Bedeutung:

##### **4.1 Mitgliedstaaten**

4.1.1 Die Kosten der Entfernung und Beseitigung werden anfänglich von den Eigentümern der Anlagen gedeckt, d.h. den Mineralölgesellschaften mit, in manchen Fällen, einem gewissen Maß an staatlicher Beteiligung. Da diese Ausgaben weitgehend von den Steuern abgezogen werden können, entfällt vielleicht ein Teil dieser Kosten indirekt auf die Mitgliedstaaten selbst in Form von verminderten Steuereinnahmen. So belaufen sich beispielsweise die für das Vereinigte Königreich - den von einer Verschärfung der bereits erlassenen Vorschriften vielleicht am stärksten betroffenen Mitgliedstaat - geschätzten Kosten auf 70% aller zusätzlichen Entfernungs- und Beseitigungskosten.

4.1.2 Die meisten größeren Stahlanlagen befinden sich zur Zeit im Vereinigten Königreich, doch könnten künftig weitere Mitgliedstaaten materiell beeinträchtigt werden, wenn sie in signifikantem Maße Offshore-Öl- und -Gasförderanlagen errichten. Das Vereinigte Königreich ist offenbar entschieden für eine fallweise Prüfung und legt wahrscheinlich größeren Wert auf eine Kosten/ Nutzen- oder Kosten/Wirksamkeits-Analyse der einzelnen Beseitigungslösungen als die übrigen Mitgliedstaaten, in denen es solche Anlagen gibt.

##### **4.2 Norwegen**

4.2.1 Norwegen ist das einzige übrige Land, das unter den derzeitigen Umständen weitgehend betroffen sein könnte und als EWR-Mitglied schließlich die Regelung der Gemeinschaft zu übernehmen hätte. Norwegen nimmt zur Zeit zum Beschlußfassungsprozeß eine ähnliche Haltung ein wie das Vereinigte Königreich, mit dem Unterschied, daß eine Genehmigung durch das Storting - das norwegische Parlament - erforderlich ist, da der staatliche Anteil Norwegens an den Kosten durch eine Zahlung an den Besitzer gedeckt wird (deren Höhe von der Entwicklung der Steuerlage des betreffenden Öl- oder Gasfeldes abhängt). Die möglichen finanziellen Wirkungen hätten deshalb eher eine Zunahme der öffentlichen Ausgaben als - wie im Falle des Vereinigten Königreichs - eine Abnahme des Steuereinkommens zur Folge.

### 4.3 Industrie

4.3.1 Die Explorations- und Förderunternehmen widersetzen sich entschieden jeder Änderung der derzeitigen, auf der Prüfung jedes einzelnen Falles basierenden Lösung, insbesondere bei größeren Anlagen, zu denen ihres Erachtens alle rund 100 Anlagen gehören, die nach den IMO-Leitlinien nicht vollständig beseitigt werden müssen. Ursprünglich wurde die technische Durchführbarkeit als wichtigster Faktor bezeichnet, doch mißt die Industrie jetzt den zusätzlichen Kosten und den Sicherheitsfaktoren zunehmende Bedeutung bei. Ihr Industrieverband E&P Forum hat einige der allgemeinen Kostenschätzungen in John Brown's Technical Review als für die einzelnen Fälle nicht repräsentativ bezeichnet und als Beispiel die Studien über zwei einzelne Anlagen angeführt, deren Kosten die Schätzungen von John Brown signifikant übersteigen. Die im Offshore-Bereich tätige Industrie vertrat andererseits konsequent den Standpunkt, daß alle Stahlanlagen sicher beseitigt werden können, haben ihren Standpunkt jedoch etwas gelockert. Ihr Verband (IPLOCA) hat die Kostenschätzungen in ihren Bemerkungen zum technischen Bericht von John Brown nicht angefochten.

4.3.2 Der Verband der Fischereiindustrie Europêche fordert eine vollständige Beseitigung aller Anlagen nach ihrer Stilllegung. Die Fischereiindustrie vertritt seit jeher den Standpunkt, daß Offshore-Explorations- und Förderanlagen die Fischerei durch Verschmutzung, Einschränkung der verfügbaren Fischgründe und Schädigung der Fischereiausrüstungen beeinträchtigen.

### 4.4 Nichtregierungs-Umweltorganisationen

4.4.1 Die Umweltverbände befürworten entschieden das Anlandbringen der Stahlanlagen zwecks Verwertung und/oder Beseitigung, wenn sie auch ihre Haltung zu Betonanlagen etwas geändert haben. Große Bedeutung wird angesichts der Ungewißheiten der Beseitigung im Meer der Pflicht zur Beachtung des Vorsorgeprinzips und der Schwierigkeit beigemessen, zu rechtfertigen, was als außergewöhnlich günstige Behandlung der Abfälle der Öl- und Gasindustrie betrachtet wird. Diese Haltung wird durch die Tendenz der internationalen und EG-Vorschriften zur Minderung der Beseitigung im Meer anstelle einer diesbezüglichen Lockerung noch gestärkt.

### 4.5 Fragen im Zusammenhang mit der Haftbarkeit bei verlassenen oder versenkten Anlagen

4.5.1 UNCLOS enthält zwar keine Bestimmungen über die Haftbarkeit, doch wird in den IMO-Leitlinien von 1989 und im 1996er Protokoll zum Übereinkommen von London von 1972 von den Vertragsparteien gefordert, die Frage der Haftung zu regeln. So sind beispielsweise die Uferstaaten aufgrund der IMO-Leitlinien gefordert, sicherzustellen, daß das Eigentum von Anlagen und Strukturen, die nicht vom Meeresgrund beseitigt wurden, eindeutig bekannt und die Verantwortung für die Wartung sowie die finanzielle Fähigkeit zur Übernahme der Haftbarkeit bei möglichen Schäden klar festgelegt ist.

4.5.2 In den meisten Fällen wird wahrscheinlich der ursprüngliche Eigentümer für die Anlage haftbar bleiben. So wird beispielsweise im beratenden Dokument des Vereinigten Königreichs "Guidance Notes for Industry - Abandonment of offshore Installations and Pipelines under the Petroleum Act 1987" (1995) anerkannt, daß das Verlassen einer Anlage in der Regel an dem Eigentum nichts ändert und die Resthaftung für irgendwelche Ausgleichs- oder Entschädigungsleistung ohne zeitliche Grenzen dem Eigentümer obliegt. Diese Lösung entspricht zwar dem Verursacherprinzip, doch wirft eine zeitlich unbeschränkte Haftung eine Anzahl Probleme auf, insbesondere die Frage, ob solche Eigentümer im Falle eines künftigen Schadens tatsächlich zu einer Ersatzleistung gezwungen werden können.

4.5.3 Eine Alternativlösung wäre die Übernahme einer Verantwortung für die zur Diskussion stehenden Anlagen durch den Staat. In Amerika haben bestimmte Staaten beispielsweise eine gewisse Verantwortung für bestimmte verlassene Plattformen übernommen. Stellt die zuständige Agentur eines solchen Staates dem Eigentümer eine Genehmigung für die Beseitigung im Meer aus, so befreit sie diesen von jeder späteren Haftung. Die Industrie scheint einer bestimmten Beschränkung oder Übertragung der Haftung auf eine staatliche Behörde den Vorzug zu geben. Noch nicht klar ist, ob andere Staaten hierzu auch bereit wären.

4.5.4 In der geltenden Regelung wird anerkannt, daß der rechtmäßige Eigentümer einer im Meer beseitigten Anlage und der in finanzieller Hinsicht Verantwortliche unbedingt klar bekannt sein müssen. Ob letztlich der Staat oder die Industrie verantwortlich ist, ist weniger wichtig als die klare Festlegung der Verantwortung zu jedem Zeitpunkt der Beseitigung im Meer, wodurch ein wirksamer Schutz der Nutzer des Meeres gewährleistet werden kann.

#### 4.6 Wettbewerb und Wettbewerbsfähigkeit

4.6.1 Unterschiedliche Normen könnten theoretisch Wettbewerbsprobleme hervorrufen. Die Nordsee stellt eine ausgereifte Öl- und Gas-Förderregion mit einer stabilen Regelung dar, und die zusätzlichen Kosten einer Strategie für die vollständige Entfernung und Beseitigung auf dem Festland sind für die Investitionsentscheidungen nicht von materieller Bedeutung. Sie fallen am Ablauf einer mehrere Jahre dauernden Einkommensperiode an, und ihr Nettobetrag ist zum Zeitpunkt der Abbauentcheidung unbedeutend. Deshalb besteht wenig Gefahr, daß Investitionsentscheidungen aus Kostengründen von der Nordsee nach anderen Regionen verlagert würden.

4.6.2 Allerdings könnte die Anwendung verschiedener Normen im Bereich der Umweltstrategie und insbesondere der Abfallwirtschaft in zwei Regionen Probleme aufwerfen. Dank einer Aushandlung und Durchführung durch die Gemeinschaft könnte jedoch erforderlichenfalls die Einheitlichkeit zwischen einzelnen Gebieten gewahrt und dadurch die Entstehung von Wettbewerbsproblemen vermieden werden. Auf diese Weise würde verhütet, daß in OSPAR auftretende Meinungsverschiedenheiten auf die Gemeinschaft übertragen würden.

## 4.7 Drittländer

4.7.1 Die Beziehungen zu anderen Drittländern als Norwegen könnten ebenfalls problematisch werden, wenn die vollständige Entfernung allgemein vorgeschrieben und nur eine geringe Zahl von Ausnahmen zugelassen würde, da eine Anzahl in der Nordsee tätige Unternehmen Stammkonzernen außerhalb der EU oder in Drittländern angehören. So erfordert die geltende amerikanische Regelung zwar allgemein die vollständige Beseitigung, und im Rahmen des Programmes "rigs to reefs" findet eine weitgehende Wiederverwendung statt, doch hat diese im Endeffekt die Beseitigung im Meer zur Folge. Es gibt jedoch wenige Anlagen von der Größe der großen Nordseeanlagen, und bis jetzt hat noch keine davon das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Hinsichtlich der Übertragbarkeit der "rigs to reefs"-Strategie auf die Nordsee, in der sich die Bedingungen von denjenigen im Golf von Mexiko stark unterscheiden, herrschen Unstimmigkeiten. Innerhalb von OSPAR ist dies theoretisch zulässig, doch sind die hierzu erforderlichen Leitlinien noch nicht ausgearbeitet und vereinbart worden. Da sämtliche Leitlinien oder Regelungen für alle Anlagen - unabhängig von der Staatsangehörigkeit des Eigentümers - gelten würden, dürfte es gegenüber Unternehmen aus Drittländern keine Diskriminierung geben.

## **5. Gemeinschaftliche Dimension**

5.1 Die Beseitigung stillgelegter Offshore-Anlagen in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fällt aufgrund von Artikel 130 Buchstabe r Ziffer 1 EG-Vertrag eindeutig in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinschaft. Außerdem kann die Gemeinschaft für Umweltfragen aufgrund von Artikel 130 Buchstabe r Ziffer 4 EG-Vertrag gegen außen Zuständigkeit ausüben und auf dieser Grundlage im Namen der Mitgliedstaaten an internationalen Verhandlungen teilnehmen. Der Entwurf des OSPAR-Beschlusses gilt sowohl für neue als auch bereits errichtete Anlagen und somit für bereits erschlossene Gebiete mit existierenden Anlagen wie auch für noch unbekannte Gebiete, in denen Anlagen errichtet werden könnten.

Die stillgelegten Offshore-Anlagen stellen wegen ihres Potentials der Verschmutzung durch gefährliche Stoffe einschließlich Ölrückstände aus den Anlagen selbst und den in diesen anfallenden Mengen an Bohrschutt eine bedeutende umweltpolitische Herausforderung dar.

5.2 Andere wichtige Umweltherausforderungen sind die großen Mengen Stoffe, die niedrigradioaktives Material enthalten, sowie die Behandlung und Beseitigung der großen Mengen der durch diese Anlagen entstehenden Abbruchabfälle. Die Stilllegung solcher Anlagen wirft ferner andere als Umweltfragen auf, beispielsweise hinsichtlich der Gewährleistung anderer Nutzungen des Meeres.

5.3 Gefährliche und radioaktive Stoffe diffundieren nach ihrer Freisetzung in die Meeresumwelt ohne Rücksicht auf Grenzen frei mit den vorherrschenden Strömungen und meteorologischen Phänomenen und verursachen Verschmutzung. In diesem Zusammenhang könnte die Notwendigkeit der Beseitigung verschmutzten Bohrschutts

die Entscheidungen im Bereich der vollständigen Beseitigung von Anlagen vom Meeresgrund beeinflussen.

Die Anforderung des Schutzes des Meeres gegen die Verschmutzung hat somit eindeutig internationalen Charakter. Ausgedehnte Gemeinschaftsvorschriften zur Verhütung der direkten und indirekten Verschmutzung des Meeres durch gefährliche Stoffe sind bereits erlassen worden. Beispiele solcher Vorschriften sind u.a. die Richtlinien 76/464/EWG (Ableitung gefährlicher Stoffe) und 76/769/EWG (Beschränkungen des Inverkehrbringens und der Verwendung gewisser gefährlicher Stoffe und Zubereitungen) sowie die Risikobeurteilung gemäß der Verordnung des Rates 793/93/EWG (Bewertung und Kontrolle der Umweltrisiken). Ferner hat die Gemeinschaft mit der Richtlinie 96/29/EURATOM (grundlegende Sicherheit) auf dem Gebiet des Strahlenschutzes festgelegt.

Ein OSPAR-Beschluß über Offshoreanlagen würde deshalb - in Abhängigkeit seines Inhalts - bestimmten Umweltzielen der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften im Bereich der gefährlichen Stoffe und der Exposition gegenüber radioaktiven Stoffen zuwiderlaufen.

5.4 Im Bereich der Abfallbeseitigung sind bereits eine Gemeinschaftsstrategie festgelegt und ausgedehnte Gemeinschaftsvorschriften erlassen worden, insbesondere die Richtlinien 75/442/EWG (Rahmenrichtlinie Abfälle) und 91/689/EWG (gefährliche Abfälle). Die Ziele der Abfallregelung umfassen die Minderung der Umweltgefahren infolge gefährlicher Abfälle, den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt gegen schädliche Auswirkungen infolge des Transports, der Behandlung und Beseitigung von Abfällen und die Förderung der Rückgewinnung von Abfällen im Hinblick auf die Erhaltung der natürlichen Ressourcen. Die Abfallvorschriften verbieten u.a. das Verlassen von Abfällen, erfordern die Behandlung von Abfällen ohne Schädigung der Umwelt und Gefahr für die Gewässer, die Trennung von gefährlichem und nichtgefährlichem Abfall sowie anschließend seine sichere Behandlung und Beseitigung. Die Gemeinschaft hat ein wesentliches Interesse, die Kohärenz zwischen der künftigen Regelung der Entfernung und Beseitigung von Offshore-Anlagen und der Abfallpolitik der Gemeinschaft und ihren diesbezüglichen Vorschriften zu wahren.

5.5 Der Artenschutz und Habitatschutz sowie der Schutz der biologischen Vielfalt bilden ebenfalls ein Gebiet, das einer konzertierten Aktion der Mitgliedstaaten bedarf. Die Gemeinschaft hat auf diesem Gebiet Rechtsvorschriften erlassen, insbesondere die Richtlinien 79/409/EWG (wildlebende Vogelarten) und 92/43/EWG (Schutz der natürlichen Lebensräume). Da die Maßnahmen im Bereich der Entfernung und Beseitigung von Offshore-Anlagen Auswirkungen auf Tierarten und ihre Lebensräume haben können, erfordern sie eindeutig eine internationale Lösung.

5.6 Die im Auftrag der Dienststellen der Kommission durchgeführte Studie zeigt, daß die einzige allgemein kostengünstige Lösung im Falle der Beseitigung im Meer darin besteht, die Anlage am Ort ihrer früheren Verwendung zu versenken. Es gibt zwar keinen wissenschaftlichen Beweis dafür, daß sich solche Situationen auf dem Meeresgrund günstig auf das Leben von Meeresorganismen auswirken, doch wird in der Nähe versenkter Anlagen eine Konzentration von Fischen und anderen Tieren und eine entsprechende Abnahme dieser Arten in anderen Gebieten erwartet. Außerdem ist der

Meeresgrund an den meisten dieser Orte durch ölverschmutzte Bohrrückstände aus der Zeit der Öl- oder Gasförderung verunreinigt.

Die Beseitigung im Meer könnte demnach für Meeresorganismen eine unnötige Exposition gegenüber der Ölverschmutzung zur Folge haben, ganz abgesehen von allgemeinen Schädwirkungen, insbesondere der Gefahr einer Färbung der Fische. Die Beseitigung im Meer könnte deshalb den Umweltgewinn der Gemeinschaftsregelung im Bereich des Arten- und Habitatschutzes zunichte machen und künftige Übertretungen dieser Regelungen zur Folge haben. Außerdem könnte sich die Qualität zur Ernährung des Menschen gefangener Fische beeinträchtigen.

5.7 Die Sicherung der verschiedenen Nutzungen des Meeres und des Meeresgrundes durch den Menschen ist ein weiteres wichtiges Gebiet, dem Rechnung zu tragen ist. Ein wesentliches Beispiel hierfür ist die Sicherheit der Seeschifffahrt, die auf internationaler Ebene durch die IMO-Leitlinien über die Beseitigung von Anlagen geregelt wird. Ein weiteres wichtiges Gebiet stellen die Wechselwirkungen zwischen der Beseitigungspolitik und dem Fischereimanagement auf hoher See dar, für das die Gemeinschaft im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik zuständig ist. Der Grad der Beseitigung stillgelegter Offshore-Anlagen wirkt sich selbstverständlich aus auf die Verfügbarkeit von Fischgründen für bestimmte Fischereitätigkeiten, die Sicherheit der Fischer und das Risiko des Verlustes von Einrichtungen und Booten. Die zur Entfernung und Beseitigung stillgelegter Offshore-Anlagen angenommenen Maßnahmen wirken sich deshalb weitgehend auf die gemeinsame Fischereipolitik aus, insbesondere auf das Management der Fischereizonen.

Obwohl sich die Entscheidungen über die Entfernung und Beseitigung von Offshore-Anlagen nur geringfügig auf die Produktionspreise von Öl und Gas auswirken, hat die Gemeinschaft ein weitgehendes Interesse daran, für die ganze, in der Exploration und Förderung von Öl und Gas tätige Industrie eine gemeinschaftsweite einheitliche Regelung der Entfernung und Beseitigung einzuführen und dadurch Wettbewerbsverzerrungen infolge unterschiedlicher Anforderungen zu vermeiden.

5.8 Generell hat die Gemeinschaft ein weitgehendes Interesse am Problemkreis der Entfernung und Beseitigung stillgelegter Offshore-Öl- und Gas-Förderanlagen. Im Umweltbereich geht es vor allem um die Verhütung der Verschmutzung durch gefährliche Stoffe und niedrigradioaktive Abfälle, gefährliche und nicht gefährliche Abfälle, die Erhaltung der biologischen Vielfalt und den Schutz von Arten und ihren Lebensräumen. Auf anderen Gebieten geht es um die gemeinsame Fischereipolitik und eine gemeinschaftliche, für die ganze Gemeinschaft einheitliche Regelung der Stilllegung und Resthaftung, um die Entstehung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten zu vermeiden.

Eine klare und eindeutige Politik der Gemeinschaft und ihre Durchführung trägt insbesondere zu einer einheitlichen Anwendung und Durchführung der Gemeinschaftsstrategie und der Maßnahmen der Gemeinschaft sowohl innerhalb eines Meeres als auch zwischen verschiedenen Meeren bei und mindert die Gefahr von Unvereinbarkeiten und ungleicher Behandlung, die im Falle unterschiedlicher Lösungen aufgrund von verschiedenen regionalen Meeresübereinkommen entstehen könnten.

Somit erscheint es zweckmäßig, daß die Kommission im Bereich der Beseitigung von Offshore-Öl- und -Gas-Förderanlagen tätig wird. Die Ziele auf diesem Gebiet können von den Mitgliedstaaten eindeutig nicht ausreichend verwirklicht werden, und eine gemeinschaftliche Lösung ist deshalb besser geeignet.

## **6. Festlegung einer Stellungnahme der Gemeinschaft**

6.1 Die Beseitigung von Offshore-Öl- und -Gasförderanlagen ist für die Gemeinschaft von direktem Interesse. Würde die Gemeinschaft auf diesem Gebiet nicht direkt tätig, so würden sich die Maßnahmen auf Verhandlungen der einzelnen Mitgliedstaaten - auf Ebene der Mitgliedstaaten - im Rahmen der verschiedenen regionalen Übereinkommen beschränken. Die Mitgliedstaaten wären eventuell nur dazu verpflichtet, die in den Übereinkommen, deren Vertragspartei sie sind, von ihnen unterstützten spezifischen Regeln durchzuführen. Es bestände die Gefahr eines Mangels an Kohärenz innerhalb der Gemeinschaft und daher einer ungleichen Behandlung von im Wettbewerb stehenden Industrieunternehmen infolge von widersprüchlichen Umweltschutzmaßnahmen. Selbst wenn im Rahmen der Übereinkommen über verschiedene Meeresgebiete einheitliche Regeln angenommen würden, könnten sie innerhalb der Gemeinschaft - sowohl innerhalb eines Meeres als auch zwischen verschiedenen Meeren - sehr verschieden gehandhabt werden. Außerdem könnten die im Rahmen der Übereinkommen gefaßten Beschlüsse schwierig durchsetzbar sein. Dieser mögliche Mangel an Konsistenz und Durchführbarkeit könnte später dazu führen, daß die Gemeinschaft eingreifen muß, um Kursänderungen herbeizuführen und zu vermeiden, daß die Unternehmen der Gemeinschaft unterschiedliche Regelungen einzuhalten haben.

6.2 Eine Möglichkeit, diese Schwierigkeiten zu überwinden, würde darin bestehen, sofort eine innergemeinschaftliche Regelung, beispielsweise eine Richtlinie des Rates, vorzuschlagen. Der Charakter der Gemeinschaft und ihres Gesetzgebungsprozesses würde eine einheitliche Anwendung und Durchführung ausschließlich innerhalb der EG und des EWR ermöglichen. Der Nachteil einer solchen Lösung wäre der Umstand, daß sie nur für EG- und EWR-Mitgliedstaaten verbindlich wäre, während Drittländer, die Uferstaaten der betreffenden Meere sind, diese oder ähnliche Maßnahmen nicht treffen müßten, wenn die Gemeinschaft nicht die Initiative ergreift, solche Regelungen im Rahmen der zuständigen regionalen Meeresübereinkommen auszuhandeln und zu verabschieden. Dieser Lösungsansatz hätte zwar den Vorteil, für alle EG-Mitgliedstaaten sofort zu gelten, auch für diejenigen, die nicht Mitglieder von OSPAR sind, d. h. Österreich, Griechenland und Italien, doch würde er für Norwegen erst nach Beschlußfassung durch den gemeinsamen EWR-Ausschuß gelten. Er könnte ferner als den Interessen der Gemeinschaft in anderen OSPAR-Strategien zuwiderlaufend ausgelegt werden, wenn ein einstiges Vorgehen der Kommission durch den Erlaß von EG-Vorschriften anstelle des vor kurzem ratifizierten OSPAR-Übereinkommens gewünscht wird. Ferner könnte dieser Lösungsansatz als Versuch zum Ausschluß Norwegens von den Verhandlungen über eine endgültige Lösung gewertet werden.

6.3 Ein vorsichtigeres und umsichtigeres Vorgehen wäre die Aushandlung der Regeln und Verordnungen durch die Gemeinschaft im Rahmen der einzelnen Meeresumweltübereinkommen; dadurch würde gewährleistet, daß die einschlägigen Maßnahmen in allen Gebieten einheitlich angewandt und ggf. für Drittländer außerhalb der EG gelten würden. Die Anwendung und Durchführung durch Drittländer bliebe

eindeutig auf die Übereinkommen beschränkt, doch könnten EG- und EWR-Mitgliedstaaten von der bereits erreichten Anwendung und Durchführung von Gemeinschaftsnormen profitieren.

Ein diesbezügliches Vorgehen in OSPAR würde es ferner ermöglichen, von den ausgedehnten Verhandlungsanstrengungen zu profitieren, die im Juli dieses Jahres in diesem Übereinkommen bereits geleistet wurden, und Norwegen eine eingehendere Beteiligung an der Aushandlung des Beschlusses erlauben. Anschließend könnten ggf. in anderen regionalen Übereinkommen ähnliche Maßnahmen der Gemeinschaft ergriffen und die Strategie auf weitere Staaten ausgedehnt werden.

## **7. Schlußfolgerungen**

7.1 Als Lösung wird somit vorgeschlagen, daß die Gemeinschaft in internationalen Gremien wie OSPAR eine Strategie der Entfernung und Beseitigung von Offshore-Öl- und Gasförderanlagen im Wege von multilateralen Vereinbarungen aushandelt und durchführt.

7.2 Im derzeitigen Stadium sollte die Gemeinschaft hinsichtlich des Inhalts irgend eines Beschlusses, einer Regelung oder von Rechtsvorschriften möglichst weitgehende Flexibilität anstreben und dadurch eine mögliche Beeinträchtigung der in OSPAR bereits angelaufenen Bemühungen zur Vereinbarung einer Lösung vermeiden. Um politisch annehmbar zu sein, muß jeder OSPAR-Beschluß jedoch den derzeitigen Strategien der Gemeinschaft entsprechen, und insoweit sich diese noch in Ausarbeitung befinden, den letzten Analysen und Schlußfolgerungen; deshalb sind eher allgemeine als spezifische Ziele festgelegt.

7.3 Jede in der Gemeinschaft ergriffene Maßnahme muß ein hohes Umweltschutzniveau anstreben und gewährleisten, daß die zur Diskussion stehenden stillgelegten Anlagen so behandelt werden wie andere Abfälle aufgrund der Rechtsvorschriften, der Umwelt- und Energiepolitik der Gemeinschaft sowie der gemeinsamen Fischereipolitik.

7.4 Ferner ist den Ergebnissen des von der Kommission 1996 einem unabhängigen Berater in Auftrag gegebenen technischen Berichts gebührend Rechnung zu tragen, insbesondere den Schlußfolgerungen über die technische Durchführbarkeit und Sicherheit und den Ergebnissen der angelaufenen internen Studie und Analyse, die mit einigen Ausnahmen die von der Kommission auf der vierten Nordseekonferenz im Jahr 1995 angenommene Haltung bestätigen, d.h. daß die vollständige Entfernung, Verwertung und Beseitigung auf dem Festland die bevorzugte Wahlmöglichkeit darstellt.

7.5 Der OSPAR-Beschluß sollte ferner zum Ausdruck bringen, daß selbst auf Grund der derzeit geltenden Regelungen generell nur wenige Anlagen für die Beseitigung im Meer in Frage kommen und auch in diesen die Beseitigung auf dem Festland eindeutig bevorzugt wird.

Deshalb sollte dem OSPAR-Beschluß die allgemeine Regel zugrunde gelegt werden, daß die vollständige Entfernung, Verwertung und Beseitigung auf dem Festland die bevorzugte Lösung darstellt und Ausnahmen hierzu, die die ganze oder teilweise

Entfernung und Beseitigung im Meer zulassen, auf eine geringe Zahl von genau definierten Anlagen zu beschränken sind.

7.6 Entsprechend dieser Mitteilung, und auf Grundlage der Schlußfolgerungen des Rates vom 16. Dezember 1997, die die Kommission ermächtigen, im Namen der Gemeinschaft Beschlüsse gemäß Artikel 10 Absatz 3 des OSPAR-Übereinkommens auszuhandeln und darüber abzustimmen, wird die Kommission dem Rat ein getrenntes Dokument vorlegen, daß den Rat ersucht, empfohlenen spezifischen Verhandlungsrichtlinien zuzustimmen.

7.7 Insoweit das Übereinkommen dies ermöglicht, muß jeder Beschluß allen einschlägigen Aspekten Rechnung tragen, auf transparente Weise eine möglichst weitgehende Konsultation und einen ebensolchen Dialog zwischen den beteiligten Parteien sicherstellen. Auf Grundlage dieser Prinzipien sollte der OSPAR-Beschluß die folgenden Ziele erfüllen :

- a. Ein OSPAR-Beschluß sollte im Prinzip ein Verbot der Beseitigung solcher Anlagen im Meer beinhalten.
- b. Alle Anlagen - mit einer beschränkten Zahl von Ausnahmen, die unter Berücksichtigung aller einschlägiger Aspekte einschließlich technischer, Umwelt- und Sicherheitsbelange sowie der Kosten einzeln zu beurteilen sind - werden nach Stilllegung vollständig entfernt und zur Verwertung und sicheren Beseitigung der unvermeidlichen Rückstände ans Festland verbracht.
- c. Große Betonanlagen sind von den Anforderungen unter Buchstabe b ausgenommen, da es zur Zeit keine erprobten Technologien gibt.
- d. Beschlüsse, irgendwelche Anlagen ganz oder teilweise an Ort und Stelle zu belassen oder ganz oder teilweise im Meer zu beseitigen, werden in vollem Einvernehmen mit den Vertragsparteien und interessierten Organisationen ausgearbeitet und gefaßt.
- e. Neue (nach dem 1. Januar 1998 errichtete) Anlagen sind nach ihrer Stilllegung vollständig zu entfernen und zwecks Verwertung und sicherer Beseitigung der unvermeidlichen Rückstände ans Festland zu verbringen, sofern dies sicher und durchführbar ist und kein Umweltgefahr hervorruft.

7.8 Der OSPAR-Beschluß sollte gewährleisten, daß

- er regelmäßig - mindestens alle fünf Jahre - eingehend überarbeitet wird, damit er den Erfahrungen und Fortschritten auf dem Gebiet der Stilllegung, dem einschlägigen wissenschaftlichen und technischen Fortschritt und allen anderen Informationen einschließlich der Ergebnisse der gemäß Buchstabe b oben durchgeführten Beurteilungen gebührend Rechnung trägt.
- das Eigentum von Anlagen und Strukturen, die nicht vollständig vom Meeresgrund entfernt wurden, die Verantwortung für die Wartung, die Haftung bei künftigen Schäden einschließlich der finanziellen Fähigkeit zur Übernahme dieser Verantwortung eindeutig festlegt.



ISSN 0254-1467

KOM(98) 49 endg.

# DOKUMENTE

DE

14 12 07 15

---

Katalognummer : CB-CO-98-100-DE-C

ISBN 92-78-31249-5

---

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg