

ANTRAG

der Fraktionen der SPD, CDU und PDS

Entschlieung zur Umsetzung von Beschlüssen der 10. Ostseeparlamentarierkonferenz in Greifswald am 3. und 4. September 2001

Der Landtag möge beschließen:

1. Der Landtag stimmt den von der 10. Ostseeparlamentarierkonferenz in Greifswald am 4. September 2001 gefassten Beschlüssen (Anlagen) im Rahmen seiner Zuständigkeiten zu.
2. In Bezug auf die Beschlüsse zur Sicherheit von Schiffen und Seewegen begrüßt der Landtag, dass damit sowohl allen vom Landtag an die Konferenz gerichteten Ersuchen entsprochen worden ist als auch weitere sachliche Forderungen, die der Landtag in seinem Beschluss vom 28. Juni 2001 auf Drucksache 3/2111 als notwendig angesehen hatte, in die Resolution aufgenommen wurden. In diesem Zusammenhang begrüßt der Landtag insbesondere, dass die 10. Ostseeparlamentarierkonferenz entsprechend dem Landtagsbeschluss vom 28. Juni 2001 die Einsetzung einer Arbeitsgruppe der Ostseeparlamentarierkonferenz zum Thema „Sicherheit der Seeschifffahrt auf der Ostsee“ beschlossen und im Rahmen der Konferenz dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern deren Vorsitz übertragen hat. Der Landtag ist sich der besonderen Verantwortung und den hohen Erwartungen, die mit diesem Mandat an die zu bildende Arbeitsgruppe verbunden sind, bewusst und wird auf der Grundlage seiner Vorarbeiten unter Einbeziehung von Sachverständigen im Rahmen seiner Möglichkeiten dazu beitragen, dass durch den von der Arbeitsgruppe für die 11. Konferenz in St. Petersburg im September 2002 vorzulegenden Bericht weitere entscheidende Impulse zur Erhöhung der maritimen Sicherheit auf der Ostsee ausgelöst werden können.

3. Der Landtag sieht es als einen erheblichen Fortschritt an, dass die außerordentliche Ministerkonferenz der Helsinki-Kommission (HELCOM) am 10. September 2001 in Kopenhagen - unter ausdrücklicher Berücksichtigung auch der Ergebnisse der 10. Ostseeparlamentarierkonferenz in Greifswald - eine Reihe der in der Greifswalder Resolution enthaltenen Forderungen aufgegriffen hat. Zugleich wurde eine Änderung des Helsinki-Übereinkommens (Konvention zum Schutz der Meeresumwelt in der Ostsee) beschlossen, um die betreffenden Maßnahmen völkerrechtlich verbindlich festzulegen. Diese Beschlüsse stellen einen wichtigen Schritt in dem Bemühen dar, Meeresverschmutzungen durch Schiffsunfälle zu vermeiden.

Mit Ihren Beschlüssen ist die Helsinki-Kommission weitgehend den Forderungen gefolgt, die von der 10. Ostseeparlamentarierkonferenz erhoben worden sind. Es bleiben aber noch eine Reihe von Forderungen auf der internationalen Ebene offen, die weiter inhaltlich untersetzt werden müssen und an deren Durchsetzung auf politischer Ebene intensiv weiter gearbeitet werden muss. Dazu gehören insbesondere, die international verbindliche Festlegung einer Lotsenannahmepflicht, die weitere Durchsetzung der Maßnahmenpakete Erika I und Erika II der Europäischen Union, die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen für einen verstärkten Umweltschutz im gesamten Ostseebereich, die Förderung der Umsetzung von wirtschaftlichen Anreizen, um den Umweltschutz im Schiffsverkehr zu unterstützen. Darüber hinaus muss das bisherige Maßnahmenbündel ergänzt und erweitert werden, um weitere entscheidende Beiträge zur Minimierung des Risikos von Schiffsunfällen sowie der Verminderung von Meeresverschmutzungen durch sicherheitsverbessernde Maßnahmen zu leisten. Die Anstrengungen der Arbeitsgruppe sollten in diesem Sinne darauf gerichtet sein, im Rahmen der Ostseeparlamentarierkonferenz 2002 in St. Petersburg zu Beschlüssen zu kommen, die die Grundlage zu noch stärkerem und weitergehenden gemeinsamen Handeln der Gemeinschaft der Ostseeanrainerstaaten im Rahmen der International Maritime Safety Organization (IMO) bilden.

Volker Schlotmann und Fraktion

Eckhardt Rehberg und Fraktion

Angelika Gramkow und Fraktion

Anlage 1, nichtamtliche Übersetzung

**ENTSCHLIESSUNG
TEIL I**

**der am 3./4. September 2001 in Greifswald, Deutschland
versammelten Teilnehmer der 10. Parlamentarischen Konferenz
über Zusammenarbeit im Ostseeraum¹**

Die Teilnehmer der Konferenz

unter Konzentration auf

POLITISCHE UND RECHTLICHE GRUNDLAGEN EINER ZIVILEN GESELLSCHAFT
als Rückgrat einer stabilen Demokratie einschließlich einer interaktiven Bürgerbeteiligung in
politische Entscheidungsprozesse auf allen Ebenen im Ostseeraum

unter Berücksichtigung

- der Verkündung der Grundrechtscharta der Europäischen Union am 7. Dezember 2000 in Nizza
- der von der Kopenhagener NGO-Initiative am 24./25. März 2001 in Kopenhagen veranstalteten NGO-Konferenz und des unter der Schirmherrschaft des Ostseerats am 28./29. Mai 2001 in Lübeck veranstalteten 1. NGO-Ostsee-Forums
- der Tatsache, dass der Regionalisierungsprozess im Ostseeraum auf einer regionalen zivilen Gesellschaft und deren aktiven Teilnahme am öffentlichen Leben basieren sollte

fordern den Ostseerat und ihre Parlamente auf

die Entwicklung einer stabilen zivilen Gesellschaft zu unterstützen sowie Bürgersinn und Demokratieverständnis im Ostseeraum zu stärken

¹ Die Mitglieder der Parlamente von Åland, Bremen, der Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Estland, Finnland, Hamburg, Island, Lettland, Litauen, Mecklenburg-Vorpommern, Norwegen, Polen, der Russischen Föderation, Schleswig-Holstein, Schweden, St. Petersburg sowie der Baltischen Versammlung, des Nordischen Rates und der Parlamentarischen Versammlung des Europarats

insbesondere durch

- die Gewährung von Grundrechten, wozu bürgerliche und soziale Rechte aber auch neue Rechte gehören, so z.B. vor dem Hintergrund des Technologiewandels, des wachsenden Umweltbewusstseins und demokratischer Entwicklungen
- eine gute Verwaltungspraxis und gute Verwaltungsstrukturen, Rechtshilfeersuchen, die Förderung des öffentlichen Vertrauens in demokratische Institutionen und die Gewährleistung der Bürgerrechte
- Förderung der Menschenrechte auf der Ebene der Gesetzgebung und deren Umsetzung zur Festigung der demokratischen Entwicklung, einschließlich der Gewaltenteilung und der Rechtsstaatlichkeit, und zum Schutz der politischen Freiheiten in den Mitgliedstaaten des Ostseerats. In dieser Hinsicht bleibt die Institution der Ostseerat-Beauftragten ein wesentliches Instrument. Der Ostseerat und die Parlamente im Ostseeraum werden daher aufgefordert, zwischen den nationalen und regionalen Parlamenten und der Beauftragten des Ostseerats für demokratische Entwicklung enge Arbeitskontakte herzustellen
- Betonung der Tatsache, dass der Regionalisierungsprozess auf einem von unten nach oben gerichteten Ansatz basieren muss, wobei gleichzeitig vermieden werden muss, dass Machtstrukturen das Engagement der zivilen Gesellschaft durch einen von oben nach unten gerichteten Ansatz missbrauchen
- Stärkung der Zusammenarbeit mit nichtstaatlichen Organisationen (NGOs), um den laufenden soziopolitischen Umwandlungsprozess einer zivilen Gesellschaft zu unterstützen, wobei das Engagement und die Sachkenntnisse der NGOs in bezug auf die Kontrolle staatlicher Macht, politische Bildung, die Förderung von Werten und Normen sowie Beiträge zu Reformen genutzt werden können
- Förderung einer Jugendpolitik, wobei die Regierungen aller Ostseeanrainerstaaten aufgefordert werden, das Ostseesekretariat für Jugendangelegenheiten zu unterstützen
- Einrichtung der Ostsee-Jugendversammlung als erstem multinationalen Projekt für den Jugendaustausch, das den Weg ebnen soll für eine Ostsee-Jugendstiftung als auch die Teilnahme einer Delegation der Ostsee-Jugendversammlung an der jährlichen Ostseeparlamentarierkonferenz
- Aufbau von Verfahren für den Dialog mit bestehenden und im Aufbau befindlichen regionalen Strukturen der zivilen Gesellschaft
- Förderung von Maßnahmen, die der gegenseitigen Verständigung dienen sollen durch Forschung, Lehre und Dokumentation der Gemeinsamkeiten und Unterschiede der politischen Kultur und Kommunikation im Ostseeraum
- Initiierung und Förderung eines Beobachters, der die Entwicklung zivilgesellschaftlicher Strukturen im Ostseeraum verfolgt

- Unterstützung des Gedankens eines „Jugendtickets für die Ostseefähren“ (Ermäßigung für Jugendgruppen), um für die Mobilität im Ostseeraum ein Zeichen zu setzen und den Jugendaustausch zu fördern
- Betonung der Notwendigkeit, die Verwaltung internationaler Jugendprogramme, wie z. B. „YOUTH“, zu vereinfachen
- Schaffung günstiger Voraussetzungen für eine interregionale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Jugendarbeit, was bedeutet, dass vor allem auf lokaler Ebene multilaterale Treffen zwischen nichtstaatlichen Jugendorganisationen unterstützt und gefördert werden sollten
- Einrichtung eines Konsultationsverfahrens in wichtigen Fragen mit allen Staaten im Ostseeraum
- eine enge Zusammenarbeit mit relevanten Institutionen wie z.B. der UNO, der OSZE und dem Europarat unter Anwendung der Normen dieser Institutionen und Nutzung ihrer Sachkenntnisse

sind übereingekommen

- den Ständigen Ausschuss damit zu beauftragen, in enger Zusammenarbeit mit der Beauftragten des Ostseerats für demokratische Entwicklung sowie mit der Arbeitsgruppe des Ostseerats für demokratische Institutionen eine begrenzte Zahl zentraler Fragen zu ermitteln, um die verschiedenen Aspekte der Diskussion über Möglichkeiten zur Entwicklung einer zivilen Gesellschaft weiter zu verfolgen
- den Ständigen Ausschuss weiterhin damit zu beauftragen, die zukünftige Zusammensetzung des Ständigen Ausschusses zu beraten
- den Ständigen Ausschuss damit zu beauftragen, in enger Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe für die Überwachung ansteckender Krankheiten des Ostseerates, die Entwicklung im öffentlichen Gesundheitswesen und die Kontrolle ansteckender Krankheiten zu identifizieren, um diese als ein Hauptthema in einer künftigen Ostseeparlamentarierkonferenz zu behandeln

feiern

den 10. Jahrestag der Ostseeparlamentarierkonferenz durch Veröffentlichung des Büchleins „Die Ostseeparlamentarierkonferenz - 10 Jahre Arbeit“ und durch die offizielle Eröffnung der BSPC-Website (www.bspc.net)

akzeptieren

mit Freude das Angebot der Adriatisch-Ionischen Initiative (AII), das in der Schlusserklärung des ersten Treffens der Präsidenten/Sprecher der Parlamente in Zadar am 27. April 2001 formuliert ist, mit anderen parlamentarischen Einheiten der regionalen europäischen Initiativen, wie z. B. der Ostseeparlamentarierkonferenz, zu kooperieren und unterstreichen das Interesse der Ostseeparlamentarierkonferenz, einen Informationsaustausch einzurichten insbesondere im Hinblick auf den Aufbau einer zivilen Gesellschaft

dankbar die Einladung des Russischen Parlaments zur Veranstaltung der 11. Ostseeparlamentarierkonferenz im Jahre 2002 in St. Petersburg.

Anlage 1, nichtamtliche Übersetzung

**ENTSCHLIESSUNG
TEIL II**

**der am 3./4. September 2001 in Greifswald, Deutschland
versammelten Teilnehmer der 10. Parlamentarischen Konferenz
über Zusammenarbeit im Ostseeraum²**

Die Teilnehmer der Konferenz

unter Konzentration auf

DIE SICHERHEIT VON SCHIFFEN UND SEEWEGEN

in bezug auf die von den Teilnehmern der 9. Parlamentarischen Konferenz über Zusammenarbeit im Ostseeraum in Malmö verabschiedeten EntschlieÙung, in der diese ihre Parlamente und Regierungen dazu auffordern, die multilaterale Zusammenarbeit zu fördern, um Schiffskatastrophen zu verhindern und zu bekämpfen und internationale Katastrophenschutzmaßnahmen zu organisieren

unter Berücksichtigung

- der Bemühungen des Ostseerates (CBSS) auf seiner Tagung am 7. Juni 2001, der maritimen Sicherheit auf der Ostsee hohe Priorität einzuräumen und eine Reihe von auf internationaler Ebene umzusetzenden Maßnahmen zu unterstützen
- des Anfang Juli 2001 vom NAV-Unterausschuss der International Maritime Organisation (IMO) gefassten Beschlusses, der Ausweitung des Tiefwasserweges nordöstlich von Gedser (DW 17 m) um 5 Seemeilen in das Verkehrstrennungsgebiet südlich von Gedser (der Kadetrinne) zuzustimmen, sowie der Billigung des Unterausschusses für eine frühzeitige Umsetzung dieser Änderung durch Dänemark und Deutschland im Januar 2002

² Die Mitglieder der Parlamente von Åland, Bremen, der Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Estland, Finnland, Hamburg, Island, Lettland, Litauen, Mecklenburg-Vorpommern, Norwegen, Polen, der Russischen Föderation, Schleswig-Holstein, Schweden, St. Petersburg sowie der Baltischen Versammlung, des Nordischen Rates und der Parlamentarischen Versammlung des Europarats

- der regionalen Tätigkeit der Expertengruppe der Helsinki-Kommission zur Vorbereitung der außerordentlichen Ministerkonferenz am 10. September 2001 in Kopenhagen
- des angehängten, vom Landtag von Mecklenburg-Vorpommern auf Wunsch des Ständigen Ausschusses der Ostseeparlamentarierkonferenz vorgelegten Berichts über aktuelle Probleme in bezug auf maritime Sicherheit auf der Ostsee

fordern den Ostseerat und ihre eigenen Parlamente auf

die Vorbeugung und Bekämpfung von Schiffsunfällen, die Schiffssicherheit, die Sicherheit der Seeschifffahrt sowie die internationale Zusammenarbeit in diesem Bereich - insbesondere auf der Ostsee - weiter und grundlegend zu verbessern und der Sicherheit in der Seeschifffahrt durch Schaffung von Solidarität und einer gemeinsamen Kultur der maritimen Sicherheit in Anbetracht der möglichen katastrophalen Auswirkungen von Unfällen hohe Priorität einzuräumen

insbesondere durch

- die Einleitung einer Prüfung auf internationaler Ebene zur Ausweisung der Kadetrinne als „besonders empfindliches Seegebiet“ (Particularly Sensitive Sea Area - PSSA) und Untersuchung der Vorteile einer Ausweisung weiterer Teile des Ostseeraums als „besonders empfindliches Seegebiet“
- übereinstimmende Bemühungen zur Überzeugung der IMO von der Notwendigkeit eines internationalen Abkommens zur Einführung einer Lotsenpflicht und eines Verkehrsleit- und Informationssystems (VTMIS) auf der T-Route, im Sund und in der Kadetrinne
- die Durchführung geeigneter Maßnahmen, die dafür sorgen, dass den Schiffsführern bei Ankunft in den Ostseehäfen - auch im Rahmen der Hafenstaatkontrolle - ein Merkblatt über die navigatorischen Eigenheiten besonders gefährlicher Verkehrsflächen (Kadetrinne, Finnischer und Bottnischer Meerbusen) und - soweit erforderlich - aktuelles Kartenmaterial zugänglich gemacht wird
- übereinstimmende Bemühungen auf internationaler Ebene für die Festschreibung eines Nothafenrechts, so dass ein Verfahren zur Einweisung von Schiffen in Seenot in einen Nothafen rechtlich verankert wird
- die Ergreifung gleichgerichteter Initiativen, mit dem Ziel, EU-Normen, insbesondere die mit den „Maßnahmenpaketen ERIKA I und II“ angestrebten Festlegungen auf der Ebene der IMO im Rahmen entsprechender internationaler Abkommen verbindlich werden zu lassen
- eine Verbesserung der Sicherheit und Durchführung von Umweltschutzmaßnahmen im Finnischen Meerbusen

- ein verbesserter Umweltschutz durch die striktere Anwendung des an jeglichen Schiffsverkehr im Ostseeraum gerichteten Verbots, Schiffsabfälle, insbesondere Öl und Abwässer einzuleiten
- die Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung hydrographischer Dienste und zur Förderung der Verwendung Elektronischer Seekarten (Electronic Navigational Charts - ENC)
- die verstärkte Nutzung von automatischen Identifikationssystemen (AIS)
- die Förderung eines bindenden Berichtswesens für die Schifffahrt im Golf von Finnland, in der Kadettrinne und anderen wichtigen Gebieten der Ostsee
- die schrittweise Ausmusterung von Einhüllen-Öltankern im Ostseeraum bis zum Jahr 2015
- die Durchführung einer Hafenstaatkontrolle auf der Grundlage der Pariser Vereinbarung aus dem Jahr 1982 (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control) oder der geänderten Fassung der Richtlinie 95/21/EG des Europäischen Rates
- die Förderung einer Sicherheits- und Umweltkultur durch Schaffung eines gemeinsamen Verfahrens zur Untersuchung von Seeunfällen
- Förderung der Umsetzung von wirtschaftlichen Anreizen, um den Umweltschutz im Schiffsverkehr zu unterstützen, zum Beispiel durch die Einführung niedrigerer Hafengebühren für Schiffe, die bestimmte Umweltkriterien erfüllen
- Sicherstellung der Verfügbarkeit angemessener Notfallkapazitäten (Brandbekämpfungs-, Leichterungs- und Abschleppkapazitäten für Notfälle)
- die Entwicklung im Ostseeraum auf eine Kooperation der Ostseeanrainerstaaten zu begründen, so dass die katastrophalen Folgen von Unfällen und technikbedingten Katastrophen verhindert werden können
- die Überzeugung der Regierungen des Ostseeraums, bei Umweltsanierungsmaßnahmen in Küstengebieten miteinander zusammenzuarbeiten und einander zu helfen
- einen Beobachterstatus für die Konferenz der Peripheren Küstenregionen Europas (CPMR) und der Ostseeparlamentarierkonferenz (BSPC) bei der Internationalen Maritimen Organisation (IMO) zu erreichen

fordern die Teilnehmer der außerordentlichen Ministerkonferenz am 10. September 2001 (Helcom Extra 2001) auf

- in bezug auf die oben erwähnten Maßnahmen gegenseitiges Einvernehmen zu erzielen

sind übereingekommen

- eine Arbeitsgruppe zum Thema „Sicherheit der Seeschifffahrt auf der Ostsee“ einzusetzen, in die jedes an der Ostseeparlamentarierkonferenz teilnehmende Parlament ein Mitglied entsenden kann und die weitere Vorschläge zur Beschlussfassung im Rahmen der nächsten Ostseeparlamentarierkonferenz vorbereiten soll.

Anhang: Bericht über aktuelle Probleme in bezug auf die Sicherheit der Seeschifffahrt auf der Ostsee, vorgelegt vom Landtag von Mecklenburg-Vorpommern auf Wunsch des Ständigen Ausschusses der Ostseeparlamentarierkonferenz

LANDTAG MECKLENBURG-VORPOMMERN
3. Wahlperiode**Anhang**

**Bericht zu aktuellen Problemen
der maritimen Sicherheit auf der Ostsee
vorgelegt vom Landtag Mecklenburg-Vorpommern
im Auftrag des Ständigen Ausschusses der Ostseeparlamentarierkonferenz**

Seit 1991 hat sich die Ostseeparlamentarierkonferenz (BSPC, Baltic Sea Parliamentary Conference) unter regelmäßiger Beteiligung des Landtages Mecklenburg-Vorpommern als gleichberechtigter Partner bei internationalen Institutionen und Foren in Europa etabliert und unterstützt insbesondere die grenzüberschreitende regionale und subregionale Zusammenarbeit.

Als repräsentatives Gremium dient die Ostseeparlamentarierkonferenz der Stärkung der gemeinsamen Identität des Ostseeraumes durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den nationalen und regionalen Parlamenten auf der Grundlage der Gleichheit, der Einleitung und Begleitung politischer Maßnahmen im Ostseeraum, die zusätzliche demokratische Legitimität verleihen und der Förderung der Zusammenarbeit im Ostseeraum, besonders mit dem Ostseerat (CBSS, Council of the Baltic Sea States) und anderen nichtstaatlichen Organisationen und schließlich als Forum für Diskussionen und für einen Informationsaustausch zwischen Parlamenten sowie anderen Gremien und Organisationen im Ostseeraum auf internationaler und interregionaler Ebene.

Leitthema der 9. Ostseeparlamentarierkonferenz war „Chancen und Herausforderungen der regionalen und subregionalen Zusammenarbeit im Rahmen der Nördlichen Dimension“. Erstmals tagten in diesem Zusammenhang Arbeitsgruppen, die die Bereiche „Transeuropäische Netzwerke“ sowie „Grenzüberschreitende Zusammenarbeit“ erörterten.

Die ökologische Situation der Ostsee sowie Schiffshavarien in der Vergangenheit haben gezeigt, wie wichtig und notwendig eine Verstärkung des internationalen Handelns zur Verbesserung der Sicherheit in der Seeschifffahrt ist. Diese Erkenntnisse haben die 9. Ostseeparlamentarierkonferenz am 4. und 5. September 2000 in Malmö bewogen, ihre Parlamente und Regierungen zu konkreten Maßnahmen in diesem Politikbereich aufzufordern.

Übereinstimmend wurde konstatiert, dass die Meere auch durch den Seeverkehr erheblich belastet werden. Havarien und Ölkatastrophen in den letzten Jahren haben gezeigt, dass Sicherheitsdefizite in der Seeschifffahrt äußerst schwierig und nur langfristig abzustellen sind. Darüber hinaus sind einzelne Staaten bei der Vorbeugung und Bekämpfung von Umweltkatastrophen überfordert.

Als Binnenmeer ist die Ostsee durch besondere hydrographische Verhältnisse, ihre Beckenstruktur und langen Wasseraustauschzeiten gekennzeichnet. Ölkatastrophen haben daher extrem negative Auswirkungen auf das ökologische System. Durch verschmutzte Strände und belastetes Wasser würden den Ostseeanrainern zudem wichtige wirtschaftliche Grundlagen für den Tourismus und die Fischerei über Jahrzehnte entzogen.

Der zunehmende Seeverkehr und die damit einhergehende Bedrohung existentieller Grundlagen aller Ostseeanrainer erfordern daher zwingend eine Verstärkung des internationalen Handelns zur Vorbeugung von Schiffshavarien sowie eine erhebliche Ausweitung internationaler Vereinbarungen für gemeinsames staatenübergreifendes Handeln im Katastrophenfall.

Für die 10. Ostseeparlamentarierkonferenz am 3. und 4. September 2001 ist der Landtag Mecklenburg-Vorpommern von Seiten des Ständigen Ausschusses der Konferenz daher gebeten worden, entsprechende politische Handlungsempfehlungen vorzubereiten.

Mit einem Beschluss vom 21. September 2000 hatte der Landtag seine Fachausschüsse beauftragt, geeignete Schritte zur inhaltlichen Vorbereitung der 10. Konferenz in die Wege zu leiten, das Thema insgesamt aufzubereiten und die Ergebnisse im Vorfeld der nächsten Konferenz dem Landtag vorzulegen.

Auf dieser Grundlage hatte der Unterausschuss federführend die inhaltliche Aufbereitung des Themenbereichs übernommen. Neben Besuchen der zuständigen Hafen-, Aufsichts- und Katastrophenschutzbehörden hatte der Ausschuss seine Arbeitsschwerpunkte einstimmig auf Gespräche mit Vertretern der Europäischen Kommission sowie des Europäischen Parlaments, die Durchführung einer öffentlichen Anhörung mit internationaler Beteiligung sowie auf die Vergabe eines wissenschaftlichen Gutachtens konzentriert, um den Fraktionen seine Ergebnisse unterbreiten zu können.

Bereits Mitte September 2000 hatte der Unterausschuss im Rahmen einer externen Ausschusssitzung den Ölbekämpfungsstützpunkt in Stralsund besucht, um sich einen Eindruck über die Möglichkeiten der landseitigen Ölbekämpfung zu verschaffen.

Im November 2000 besuchten Ausschussmitglieder im Auftrag des Präsidenten ein internationales Schiffssicherheitsseminar im französischen Brest, auf dem die noch immer bestehenden Defizite im internationalen und europäischen Seerecht sowie aktuelle Forderungen zur Prävention und Folgenbeseitigung von Schiffshavarien erörtert wurden. Es wurde deutlich, dass die Verhältnisse im Ostseeraum im Rahmen der internationalen Diskussion nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Noch im gleichen Monat erörterte der Ausschuss die Möglichkeiten der seeseitigen Ölunfallbekämpfung in Mecklenburg-Vorpommern bei einem Besuch des Staatlichen Amtes für Umwelt und Natur in Rostock. Ebenso wurden bei dieser Gelegenheit die Möglichkeiten und das Verfahren der Schiffsentsorgung gemäß des international verbindlichen MARPOL-Übereinkommens (Marine Pollution Act), die Ölunfallbekämpfung auf See sowie Fragen der computergestützten Kommunikation im Katastrophenfall beraten.

Ende Januar 2001 führte der Plenarauftrag den Umweltausschuss zu Gesprächen mit Vertretern des Europäischen Parlaments, dem Vorsitzenden des Umweltministerrates sowie der Europäischen Kommission, nämlich der für Schiffssicherheitsfragen zuständigen Generaldirektion Transport und Energie - nach Brüssel. Gesprächsgegenstände waren die aktuellen und neu in die Wege geleiteten Entscheidungen und Richtlinienvorschläge, die von den europäischen Gremien zu Fragen der Verbesserung der Schiffssicherheit, insbesondere bei Öltankern und dem Transport von Chemikalien verabschiedet und beraten wurden. Dabei ging es unter anderem um strengere Kontrollen des Seeverkehrs, die Einrichtung eines europäischen Entschädigungsfonds in Höhe von einer Milliarde Euro bei Verschmutzungen von Küstenabschnitten und der Schaffung einer europäischen Agentur für Sicherheit im Seeverkehr.

Bereits im Dezember 2000 hatte sich der Umweltausschuss einstimmig darauf verständigt, zur Bestandsaufnahme der Grundlagen des internationalen, europäischen und nationalen Seerechts ein Gutachten an die Juristische Fakultät der Universität Rostock zu vergeben. Am 14. Mai wurde der Endbericht der rechtlichen Beurteilung der maritimen Sicherheit unter besonderer Berücksichtigung der Interessen des Landes Mecklenburg-Vorpommern dem Landtag zugeleitet. Das für Deutschland bisher einmalige Gutachten hat als intensive Bestandsaufnahme der rechtlichen Beurteilung der maritimen Sicherheit mittlerweile Beachtung und Anerkennung von Experten gefunden.

Parallel zur Gutachtenvergabe hatte sich der Ausschuss für die Durchführung einer öffentlichen Anhörung mit internationaler Beteiligung aus dem Ostseeraum entschieden. Am 25. April nahmen 17 Sachverständige aus den Ostseeanrainerstaaten Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Großbritannien, Lettland, Litauen und der Russischen Föderation an dieser Veranstaltung teil, deren Ergebnisse gesamteuropäische Relevanz haben. Von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen sowie von der dänischen Schifffahrtsbehörde ist geplant, die Ergebnisse im Rahmen der Vorbereitungen der außerordentlichen Transportministerkonferenz der Helcom im September 2001 zu nutzen.

Darüber hinaus hatte sich der Ausschuss noch über ein weiteres computergestütztes Kommunikationssystem, das im Aufbau begriffene Ostsee-Umweltsicherheits- und Havariebekämpfungssystem (OUS), sowie über den Hergang und die Auswirkungen der Tankerkollision zwischen dem Zuckerfrachter „Tern“ und dem Öltanker „Baltic Carrier“ informiert.

Die Ergebnisse sämtlicher Aktivitäten und Maßnahmen des Ausschusses sind den im Landtag vertretenen Fraktionen zur Verfügung gestellt worden und haben im interfraktionellen Antrag der Fraktionen der SPD, CDU und PDS „Maritime Sicherheit auf der Ostsee“ auf Drucksache 3/2111 Berücksichtigung gefunden. Insbesondere die intensive Bestandsaufnahme sowie die internationale Anhörung haben gezeigt, dass weitere Maßnahmen in diesem Bereich so schnell und so weitreichend wie möglich in die Wege geleitet werden müssen. Die Diskussionsbeiträge der Experten der internationalen Anhörung sind diesem Bericht beigelegt. Daneben ist deutlich geworden, wie vielschichtig und komplex das Rechts- und Zuständigkeitssystem auf regionaler, nationaler, europäischer und internationaler Ebene ist. Deutlich wurde auch, dass es in Anbetracht der Vielzahl möglicher Unfallursachen keinen Königsweg gibt, durch den absolute Sicherheit zur Verhütung von Tankerunfällen möglich wäre.

Es kann nur darum gehen, ein möglichst breites und effizientes Maßnahmenbündel in die Wege zu leiten und durchzuführen, um zu erreichen, dass viele Einzelkomponenten einen Beitrag zur Minimierung des Risikos sowohl zur Verhütung von Unfällen als auch zur Begrenzung des Schadensausmaßes von Unfällen leisten.

Dem vor diesem Hintergrund eingebrachten Antrag folgend, hat der Landtag am 28. Juni 2001 beschlossen, den Ständigen Ausschuss der Ostseeparlamentarierkonferenz zu ersuchen, der 10. Parlamentarischen Jahreskonferenz am 3. und 4. September in Greifswald, einen konkreten Resolutionsentwurf zur Beschlussfassung vorzuschlagen.

Der Resolutionsentwurf basiert auf den Ergebnissen der internationalen Anhörung, deren Expertenbeiträge beigelegt sind, sowie auf den international und regional bedeutsamen Teilen des Gutachtens zu den rechtlichen Grundlagen der Schiffssicherheit.

Insgesamt unterstreicht das Material die Erkenntnis, dass die Vorbeugung von Schiffsunfällen, die Schiffssicherheit, die Sicherheit der Seeschifffahrt sowie die internationale Zusammenarbeit in diesem Bereich - insbesondere in der Ostsee - vor dem Hintergrund der katastrophalen, unabsehbaren wirtschaftlichen und ökologischen Folgen eines großen Tankerunfalls für sämtliche Ostseeanrainerstaaten höchste Priorität haben muss. Gleichzeitig ist in Anbetracht der Vielzahl möglicher Unfallursachen zu konstatieren, dass es absolute Sicherheit bei der Verhütung von Schiffsunfällen, insbesondere Tankerunfällen, nicht geben wird. Was möglich ist und daher getan werden muss, ist die Fortführung und qualifizierte Weiterentwicklung eines möglichst breiten und effizienten Maßnahmenbündels, in dem jede Einzelkomponente für sich einen Beitrag zur Minimierung des Risikos leistet sowie die nachhaltige Gestaltung von sicherheitsverbessernden Maßnahmen auf allen Handlungsebenen.

Zur Begründung des Maßnahmenpaketes ist darauf abzuheben, dass es den einzelnen Mitgliedern der Ostseeparlamentarierkonferenz je nach Rechtsstellung und Organisation des jeweiligen Ostseeanrainerstaates auf verschiedensten Ebenen offen steht, Einfluss auf die maritime Sicherheit zu nehmen. Die Mehrzahl der Gestaltungsmöglichkeiten dürften sich auf einen fachlichen Dialog mit ihren nationalen Regierungen beziehen, wo Schifffahrts- und Umweltschutzinteressen zusammenlaufen und dann auch international artikuliert werden können. Deshalb wird es in dem Resolutionsentwurf als notwendig angesehen, dass die Parlamente der Ostseeanrainerstaaten ihre Regierungen zu einer Reihe von Maßnahmen auffordern, um auf diese Weise die bereits in die Wege geleiteten exekutiven Maßnahmen zu forcieren und sie zu weiteren Maßnahmen zu bewegen.

Ein Ergebnis der internationalen Anhörung war es, dass es der Vorbeugung und Bekämpfung von Schiffsunfällen dienen könnte, wenn die Kadetrinne als „Besonders empfindliches Seegebiet (Particular Sensitive Sea Area - PSSA) ausgewiesen würde. Da diese Frage allerdings einer vertieften Untersuchung auf HELCOM-Ebene unterzogen werden müsste, wird zunächst eine entsprechende Prüfung vorgeschlagen.

Eine Reihe von Experten hat auch im Rahmen der internationalen Anhörung die Einführung einer Lotsenpflicht in der Kadetrinne als eine Maßnahme angesehen, die einen Beitrag zur Reduzierung der Unfallgefahr in diesem neuralgischen Bereich leisten kann. Eine Lotsenpflicht würde die bestehenden Gefahren durch auflaufende Schiffe erheblich vermindern. Da eine solche Vorgabe verbindlich nur auf der Ebene der International Maritime Organisation (IMO) vereinbart werden kann, wird die Erreichung dieses Zieles nur dann als realisierbar angesehen, wenn möglichst viele Staaten, insbesondere alle Ostseeanrainer diese Forderung im Rahmen der Verhandlungen der IMO gemeinsam erheben. Die Spezifizierung u. a. der Größenordnung der von einer Lotsenpflicht betroffenen Schiffe bleibt den internationalen Ebenen vorbehalten.

Im Rahmen der Anhörung hat sich herausgestellt, dass eine - vordergründig möglicherweise sehr einfach wirkende – Maßnahme existiert, die mit vergleichsweise geringem Aufwand einen hohen Nutzwert verspricht. Immer noch kennen Schiffsbesatzungen die Eigenheiten der von ihnen befahrenen Teile der Ostsee nicht genau oder sind wenig sensibilisiert für verkehrstechnische Eigenheiten einzelner Regionen. Konsequenterweise sollte dafür Sorge getragen werden, dass den Schiffsführern in den Ostseehäfen auch im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ein Merkblatt über die navigatorischen Eigenheiten besonders gefährlicher Verkehrsflächen und - soweit erforderlich - aktuelles Kartenmaterial zugänglich gemacht werden.

Auch die Ergebnisse der Anhörung haben gezeigt, dass viele Havarien in der Vergangenheit die Umwelt deutlich weniger belastet hätten, wenn Havaristen in einen Nothafen hätten einlaufen können. Derzeit können sich Havaristen allenfalls auf ein völkergewohnheitliches Einlaufrecht im Seenotfall berufen. Wie Havarien in der Vergangenheit (Bspl. ERIKA) gezeigt haben, gelingt es Hafenkapitänen immer wieder, die Havaristen vom Einlaufen in ihre Häfen abzuhalten. Daher sollten sich die Ostseeanrainerstaaten übereinstimmend auf der - hier maßgeblichen - internationalen Ebene für die Festschreibung eines Nothafenrechts einsetzen, mit dem ein Verfahren zur Einweisung von Schiffen in Seenot in einen Nothafen rechtlich verankert wird.

Die derzeit wichtigsten Entwürfe zur Schiffssicherheit gehen von der Europäischen Union aus, können - um auch für alle Ostseeanrainerstaaten wirksam zu werden - jedoch nicht auf den Bereich der Europäischen Union beschränkt bleiben. Vielmehr sollten alle Ostseeanrainerstaaten gleichgerichtete Initiativen ergreifen, um die mit den Maßnahmenpaketen „Erika I und II“ angestrebten Normenstandards auf der Ebene der International Maritime Organisation (IMO) durch internationale Abkommen verbindlich werden zu lassen.

Jedes der Erika-Maßnahmenpakete besteht aus drei Initiativen:

Erika I-Paket

- Richtlinie über Klassifikationsgesellschaften,
- Richtlinie zur Hafenstaatkontrolle,
- Verordnungsentwurf zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllentankern.

Erika II-Paket

- Richtlinie über Meldepflichten,
- Verordnungsentwurf zur Errichtung eines zusätzlichen Entschädigungsfonds, Verordnungsentwurf zur Errichtung einer Europäischen Maritimen Sicherheitsagentur (EMSA).

Wenn mit dem Resolutionsentwurf schließlich die Einsetzung einer Arbeitsgruppe zum Thema „Sicherheit der Seeschifffahrt auf der Ostsee“ der Ostseeparlamentarierkonferenz vorgeschlagen wird, so beruht dies auf der - durch die internationale Anhörung und das Gutachten zu den rechtlichen Grundlagen gestützten - Erkenntnis, dass die Fragen der Schiffssicherheit für die Ostseeanrainerstaaten von prioritärer Bedeutung sind und in Zukunft bleiben werden. Denn sie betreffen sowohl die Ostsee als das Medium, das die Mitglieder der Parlamentarierkonferenz zur Ostseeparlamentarierkonferenz verklammert als auch jedes einzelne Mitglied in seiner wirtschaftlichen und ökologischen Existenz. Vor dem Hintergrund des bekannten, zu Beginn dieses Dokumentes wiedergegebenen Selbstverständnisses der Ostseeparlamentarierkonferenz stellt eine weitere Befassung einer Arbeitsgruppe die konsequente Reaktion auf diese Erkenntnis dar. Sie gewährleistet durch die Institutionalisierung der Bearbeitung von Fragen der Schiffssicherheit diejenige Kontinuität, Effektivität und Internationalität, die dem Thema angemessen ist.

Darüber hinaus konnten die in dem vorgelegten Resolutionsentwurf enthaltenen Vorschläge nur ein erstes Maßnahmenbündel enthalten, da es unter Beteiligung möglichst vieler Ostseeanrainerstaaten auf parlamentarischer Ebene weiterentwickelt werden muss.

Landtag Mecklenburg-Vorpommern
3. Wahlperiode
Umweltausschuss

Protokoll Nr. 45

W O R T P R O T O K O L L

der 45. Sitzung des Umweltausschusses
am 25. April 2001, 10.00 Uhr,
Schwerin, Schloss, Plenarsaal

Vorsitz: Abg. Dr. Henning Klostermann

EINZIGER PUNKT DER TAGESORDNUNG

Öffentliche Anhörung

Vorbeugung und Bekämpfung von Schiffsunfällen, Verbesserung der Schiffssicherheit, Sicherheit von Seestraßen, Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit

Liste der Sachverständigen

1. Helcom Sea, Finnland, Herr Jorma Kämäräinen
2. Bundesministerium f. Verkehr, Bau- u. Wohnungswesen, Bonn, Herr Dr. Dietrich Steinicke
3. Institut für Seerecht und Seehandelsrecht, Hamburg, Herr Prof. Dr. Rainer Lagoni
4. Umweltbundesamt, Berlin, Herr Volker Brenk
5. Katastrophenforschungsstelle Kiel, Herr Prof. Dr. Lars Clausen
6. Schiffssicherheitsberatung, Shetland-Islands, Herr Dr. Jonathan Wills
7. Dänische Schifffahrtsbehörde, Kopenhagen, Herr Niels Bagge/Sten Nilsen
8. Ministerium für Transport und Seewirtschaft, Polen, Herr Andrzej Batycki
9. Ministerium für Transportwesen, Russische Föderation, Herr Roman N. Chernyaev
10. Ministerium für Transport und Kommunikation, Estland, Frau Margit Markus
11. Ministerium für Umweltschutz und Regionalentwicklung, Lettland, Herr Guntis Drunka
12. Ministerium für Transport und Kommunikation, Litauen, Herr Ugnius Labutis
13. Germanischer Lloyd, Hamburg, Herr Hartmut Hormann
14. Scandlines AG, Dänemark/Deutschland, Herr Erik V. Poulsen/Herr Hartmut Mörlin
15. Deutscher Nautischer Verein, Hamburg, Herr Werner Keitsch
16. Bundesverband der See- und Hafenlotsen, Bremerhaven, Herr Kurt Steuer
17. Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft mbH, Hamburg, Herr Peter Meyer

Fragenkatalog

Entwicklung des Seeverkehrs in der Ostsee

1. Wie werden sich die Verkehrsströme innerhalb der Ostsee verändern?
2. Welche Auswirkungen hat die wirtschaftliche Entwicklung in den baltischen Staaten und in der Russischen Föderation auf die Entwicklung der Verkehrsströme?
3. Welche mittel- und langfristigen Entwicklungen hat die EU-Osterweiterung auf die Entwicklung der Verkehrsströme?
4. Mit welchem Anteil werden Tankschiffe, Gefahrgutschiffe, Schiffe mit besonders großem Tiefgang, Fährschiffe und High Speed Crafts am Verkehr in der Ostsee beteiligt sein?
5. Welche Schlussfolgerungen ergeben sich aus
 - a) der Zunahme des Verkehrs mit High Speed Crafts und dem Einsatz neuer Verkehrsmittel,
 - b) der Tendenz zur Nutzung von Tank- und Gefahrgutschiffen mit ständig steigender Ladekapazität?
6. Welche Auswirkungen ergeben sich aus den Antworten zu A. 1.-5. für die Sicherheit der Seefahrt?
 - a) Mit welcher Art von Unfällen ist unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung zu rechnen?
 - b) Wie hoch ist die Gefahr eines Zusammenstoßes eines Tank- oder Gefahrgutschiffes mit einer Fähre in der Ostsee?
 - c) Ergeben sich Konsequenzen aus den Antworten zu 5. für den Bereich des Havarie- und Krisenmanagements?

Bestandsaufnahme und Perspektiven der rechtlichen Regelungen und Vereinbarungen im Bereich der Schiffssicherheit

1. Welche Defizite werden im Hinblick auf die bestehenden rechtlichen Regelungen und Vereinbarungen zur Unfallverhütung, Unfallbekämpfung und Unfallnachsorge gesehen sowohl in Bezug auf die gegenwärtige Verkehrssituation als auch auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung in der Ostsee
 - a) auf internationaler Ebene,
 - b) auf regional-internationaler Ebene(HELCOM),
 - c) auf Ebene der Europäischen Union,
 - d) auf nationaler Ebene?
2. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Unfallverhütung, Unfallbekämpfung und Unfallnachsorge werden als notwendig erachtet
 - a) auf internationaler Ebene,
 - b) auf regional-internationaler Ebene(HELCOM),
 - c) auf Ebene der Europäischen Union,
 - d) auf nationaler Ebene?

3. Welche Defizite im Vollzug bestehender rechtlicher Regelungen und Vereinbarungen existieren
 - a) auf internationaler Ebene,
 - b) auf regional-internationaler Ebene(HELCOM),
 - c) auf Ebene der Europäischen Union,
 - d) auf nationaler Ebene?
4. Welche Maßnahmen zur Reduzierung dieser Defizite werden als notwendig und kurz-, mittel- und langfristig realisierbar erachtet?
5. Welche Anforderungen müssen insoweit an Flaggenstaaten, Anrainerstaaten, Häfen und Beteiligte (Reeder, Schiffseigner, Frachteigentümer, Kapitäne, Schiffsbesatzungen, Versicherungen, Aufsichts- und Kontrollbehörden) gestellt werden?
6. Werden die internationalen verbindlichen Vorschriften der International Maritime Organisation (IMO) den Forderungen nach einem besonders hohen Standard der Verkehrssicherheit in der Ostsee gerecht?
7. Die IMO hat ein neues Verfahren zur Ausweisung von PSSA-Gebieten (Particular Sensitive Areas) beschlossen. Worin bestehen die formellen und materiellen Unterschiede zum alten Verfahren, nach dem lediglich zwei PSSA-Gebiete weltweit ausgewiesen wurden?
8. Könnten derartige Gebiete in der Ostsee ausgewiesen werden?
9. Sind – über die Anforderungen der IMO hinausgehende – Vorschriften der EU bzw. der Ostseeanlieger angesichts der Internationalität der Seeschifffahrt zielführend oder können sie den Seeverkehr ggf. durch Retorsionsmaßnahmen anderer Regionen behindern?
10. Sind die Maßnahmen aus dem Erika I und II-Paket – insbesondere die Meldepflichten und die Ausrüstungspflichten mit Transpondern - mit dem geltenden Völkerrecht vereinbar? Können Meldepflichten für im Transitverkehr fahrende Schiffe durch eine bei einem Unfall betroffene Nation durchgesetzt werden?
11. Welchen Raum überlässt das internationale Seerecht für die Einflussnahme der Ostseeanlieger auf die Verkehrssicherheit in den internationalen Gewässern der Ostsee (zum Beispiel hinsichtlich der Einrichtung von Systemen zur Verkehrsüberwachung und Beratung der Schifffahrt)?
12. Sind in der Ostsee Regelungen durchsetzbar, auch wenn sie von allen Anrainern mitgetragen werden, die über die international vereinbarten Standards hinausgehen?
 - a) Welche Regelungen sind wünschenswert?
 - b) Welche Regelungen werden als realisierbar eingeschätzt?
13. Gibt es einen rechtlichen Spielraum für einzelne Staaten an der Ostsee, nationale Maßnahmen zu ergreifen, die für den internationalen Transitverkehr zu zusätzlichen Verpflichtungen führen würden?

14. Inwieweit können bei den Hafenstaatenkontrollen Restriktionen gegen Substandardschiffe und deren Reeder getroffen werden?
15. Ist ein Alleingang einer Meeresregion überhaupt möglich bzw. sinnvoll? (Vergleiche das Vorgehen der Vereinigten Staaten von Amerika, die besonders hohe Standards teilweise aus wirtschaftlichen Gründen wieder zurückgenommen haben.)
16. Gibt es Erkenntnisse über die wirtschaftlichen Nachteile für eine Region oder einen Staat, die durch eingreifende Maßnahmen gegen gültiges Seerecht entstanden sind, im Verhältnis zum Nutzen für einen höheren Umweltstandard?
17. Will oder kann die EU für das Sondergebiet Ostsee (nach MARPOL) Sonderregelungen für Schiffstandards und Schifffahrtswegesicherung ergreifen? Welche Initiative von Deutschland oder anderen Anrainern sind hierzu erforderlich?
18. Ist ein europäisches (wetterabhängiges) „Auslaufverbot“ (vgl. Art 15 des Richtlinien-Entwurfes über ein gemeinschaftliches Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystem) mit internationalem Völkerrecht vereinbar? Wenn ja, unter welchen Voraussetzungen?
19. Wie wäre ein mögliches Auslaufverbot mit der seemännischen Praxis vereinbar?
20. Welche Bestrebungen existieren auf europäischer Seite hinsichtlich eines umfassenden „Nothafenkonzepts“?

Bekämpfung spezifischer Unfallursachen

1. Wie kann der fehlerhaften Navigation als Unfallursache in der überwiegenden Anzahl der Fälle begegnet werden (Beispiel: Kadettrinne)?
2. Welches sind die Seegebiete und Küstenregionen, in denen die Sicherheit der Seefahrt besonders gefährdet ist bzw. sein wird?
 - a) Wie konkret ist die Gefahr in der Kadettrinne?
 - b) Welche sonstigen Seegebiete und Küstenregionen sind besonders gefährdet?
 - c) Was sind die Gründe für diese Gefährdung? (z.B.: Verkehrsführung, Betonung, fehlende Lotsenpflicht etc.?)
 - d) Mit welchen Maßnahmen kann die Schiffssicherheit in diesen Gebieten, insbesondere in der Kadettrinne verbessert werden?
 - e) Die IMO „empfiehlt“ lediglich die Annahme von Lotsen in der Kadettrinne; wie hoch ist der Anteil der Schiffsbewegungen, die dieser Empfehlung nachkommen?
 - f) Wie könnte eine Lotsen- oder Eskortpflicht in der Kadettrinne ausgestaltet sein?
 - g) Besteht die Möglichkeit, eine solche Lotsen- oder Eskortpflicht unterhalb der IMO-Ebene, z.B. durch die HELCOM zu verankern?

3. Kann die Hafenstaatkontrolle die Kontrolle über das Vorhandensein von aktuellem Kartenmaterial mit umfassen? - Dies hat insbesondere Bedeutung vor dem Hintergrund, dass es eine neue Seekarte der Kadetrinne mit eingezeichneter 17m-Tiefenlinie gibt.
4. Gibt es neben dem „human factor“ weitere nennenswerte Unfallursachen, auf deren Beseitigung sich die Bemühungen um die Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt richten sollten?

Verkehrssicherheitssystem für die gesamte Ostsee

1. Ist ein übergreifendes Sicherheitssystem für die gesamte Ostsee denkbar?
2. Worauf könnte sich dieses System richten?
3. Wie ist in diesem Zusammenhang die Interessenlage der Ostseeanlieger?
4. Wie ist die Interessenlage der Flaggenstaaten?
5. Wie ist die Interessenlage der am Schiffsverkehr Beteiligten (Reeder, Schiffseigner, Frachteeigentümer, Kapitäne, Schiffsbesatzungen, Häfen, Versicherungen, Bergungsunternehmen, etc.)?

Existierende Regelungen und Institutionen im Bereich der Schiffssicherheit

1. Welche Rechtsnormen und Vereinbarungen (Unfallverhütung, Unfallbekämpfung, Unfallnachsorge) befassen sich mit Fragen der Schiffssicherheit in der Ostsee?
 - a) auf internationaler Ebene
 - b) auf europäischer Ebene
 - c) auf nationaler Ebene
 - d) auf regionaler Ebene
2. Welche Institutionen sind für den Erlass dieser Vorschriften und für entsprechende Vereinbarungen zuständig?
3. Welche Institutionen sind für den Vollzug der Regelungen und der Vereinbarungen zuständig?
4. Sind Vereinfachungen des, sich aus den Antworten zu 1.-3. ergebenden, rechtlichen und organisatorischen Koordinatensystems der maritimen Sicherheit wünschenswert? Wenn ja, welche Vereinfachungen werden unter dem Aspekt der Erhöhung der Schiffssicherheit als sachlich geboten erachtet?
5. Welche Änderungen sind auf rechtlicher und institutioneller Ebene geplant? Gibt es Bestrebungen, die Maßnahmen der ERIKA-Pakete an geltendes Völkerrecht anzupassen?

6. Welche Änderungen sind darüber hinaus auf rechtlicher und institutioneller Ebene zu welchem Zweck wünschenswert?
 - a) Welche Änderungen lassen sich vertraglich regeln?
 - b) Welche Änderungen lassen sich durch welche Institutionen einseitig-hoheitlich regeln?
 - c) Welche Verbindlichkeit besitzen die Änderungen unter a) und b) für die Ostseeanrainer und für die am Schiffsverkehr Beteiligten?
7. Wie ist die Küstenwache in den einzelnen Ostseeanrainerstaaten organisiert?
8. Welche Auswirkungen hätte eine Neustrukturierung der deutschen Küstenwache auf die Sicherheit in der westlichen Ostsee?

Interessenlage in Bezug auf Schiffssicherheit und Seeverkehr

1. Welches sind die wirtschaftlichen und politischen Interessen der Ostseeanrainerstaaten?
2. Welches sind die wirtschaftlichen und politischen Interessen der Flaggenstaaten?
3. Welches sind die Interessen der am Schiffsverkehr Beteiligten (Reeder, Schiffseigner, Frachteigentümer, Kapitäne, Schiffsbesatzungen, Versicherungen, Werften, etc.)?
4. Wie viel Schiffssicherheit „verträgt“ der Seeverkehr (z. B. Auswirkungen der beschleunigten Einführung der Doppelhüllentanker auf die Frachtraten und damit auf die Treibstoffpreise)?
5. In einem worst-case-scenario eines Tankerunfalls auf der Ostsee: wie hoch sind die Kosten für die Bewältigung des Unfalls und der Folgeschäden?
6. In welchem Umfange beeinflussen Fragen der wirtschaftlichen Verträglichkeit die Diskussion um eine Erhöhung der Schiffssicherheit?

Die Haftung und Entschädigung bei verschmutzungsbedingten Schäden

1. Werden die internationalen Regelungen der IMO, die eine verschuldensunabhängige Haftung des Schiffseigners bis zu einem größenklassenabhängigen Höchstbetrag vorsehen und durch einen gemeinsamen Garantiefonds (IOPC) ergänzt werden, für ausreichend erachtet?
2. Werden die von der EU-Kommission, im Rahmen des Erika II-Paketes, vorgeschlagenen und darüber hinaus gehenden Entschädigungsregelungen (COPE-Fonds) als ausreichend angesehen?
3. Welche Regelungen im Bereich von Haftung und Entschädigung werden als notwendig und für durchsetzbar erachtet, um Anreize dafür zu bieten, nur noch Schiffe mit einem hohen Sicherheitsstandard einzusetzen und zuzulassen?

4. Wie wird die Forderung nach einer erweiterten Haftung von Ladungseignern oder die Einführung einer Vollhaftpflichtversicherung bewertet, um nachgewiesene Schäden in vollem Umfang kompensieren zu können?
5. Sehen Sie eine Ausweitung der Verursacherhaftung als notwendig an und wenn ja, wie könnte diese ausgestaltet werden?
6. Ist das Verfahren, in dem Geschädigte eine Entschädigung beantragen können, sachgerecht?

EINZIGER PUNKT DER TAGESORDNUNG

Öffentliche Anhörung

Vorbeugung und Bekämpfung von Schiffsunfällen, Verbesserung der Schiffssicherheit, Sicherheit von Seestraßen, Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit

Hinrich Kuessner (Präsident des Landtages Mecklenburg-Vorpommern): Ich darf Sie herzlich begrüßen im Landtag von Mecklenburg-Vorpommern. Ich freue mich, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind. Ich denke, es ist allen bewusst, dass für uns dieses eine sehr, sehr wichtige Veranstaltung ist. Ich freue mich auch, dass aus unseren Partnerparlamenten der Vorsitzende des Umweltausschusses der Sejmik von Westpommern mit Sitz in Stettin, Herr Malanowski anwesend ist und zwei Landtagsabgeordnete aus dem Landtag Schleswig-Holstein, Herr Joachim Behm und Herr Wilhelm Malerius. Herzlich willkommen. Seit 1991 gibt es die Ostseeparlamentarier-Konferenz, und sie unterstützt ganz besonders die grenzüberschreitende regionale und subregionale Zusammenarbeit im Ostseeraum. Ziel ist es, Menschen näher zusammen zu bringen und Anstöße für politische Entscheidungen zu geben sowie auch den gemeinsamen Interessen der Ostseeanrainer bei politischen Entscheidungen auf der europäischen Ebene ein stärkeres Gewicht zu verleihen. Vom 2. bis 4. September diesen Jahres wird Mecklenburg-Vorpommern Ausrichter der 10. Ostseeparlamentarierkonferenz in Greifswald sein. Themenschwerpunkt ist die Bedeutung der Zivilgesellschaft für stabile demokratische Strukturen. Auf unsere Anregung hin ist ein weiterer wichtiger Konferenzabschnitt, der Themenbereich Vorbeugung und Bekämpfung von Schiffsunfällen, Verbesserung der Schiffssicherheit, Sicherheit von Seestraßen, Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit hinzukommen. Wir sind der Auffassung, dass die Dimension und die Vielschichtigkeit dieser Problematik sowie die Verhältnisse speziell im Ostseeraum im Rahmen der internationalen Diskussion zu wenig berücksichtigt werden und gleichzeitig eine hohe Dringlichkeit für weiteres Handeln auf internationaler Ebene besteht. Für die Anliegerstaaten dient die Ostsee als wichtige Verkehrsfläche, mit einer Konzentration im westlichen Bereich. Im Hinblick auf die mittlere Transport- und Schiffsichte gehört die ökologisch sensible Ostsee damit zu den am stärksten befahrenen Meeren der Welt. Prognosen zur Entwicklung des Seeverkehrs lassen noch eine erhebliche Zunahme in den nächsten Jahren erwarten. Dabei bringt insbesondere der Seetransport von Erdöl, Ölprodukten, Chemikalien und Abfällen auch große Gefahren mit sich. Trotz der bisher erzielten Fortschritte auf internationaler und europäischer Ebene haben Schiffsunfälle und Ölkatastrophen - deren Häufigkeit leider zunimmt - in den letzten Jahren gezeigt, dass Schiffssicherheitsdefizite äußerst schwierig und leider auch nur langfristig abzustellen sind. Darüber hinaus sind einzelne Staaten bei der Vorbeugung und Bekämpfung von Umweltkatastrophen überfordert. Die Bedrohung existenzieller, wirtschaftlicher und ökologischer Grundlagen aller Ostseeanrainer erfordert daher zwingend eine Verstärkung des internationalen Handels zur Vorbeugung von Schiffshavarien sowie eine erhebliche Ausweitung internationaler Vereinbarungen für gemeinsames, staatenübergreifendes Handeln im Katastrophenfall. Dabei sind insbesondere die bevorstehende EU-Erweiterung und die insoweit relevanten Fragen mit zu berücksichtigen.

Vor diesem Hintergrund ist der Landtag vom Ständigen Parlamentarischen Ausschuss der Konferenz gebeten worden, weitere politische Handlungsempfehlungen, die die spezifischen Erfordernisse des Ostseeraums berücksichtigen, zu erarbeiten, die Beschlussvorschläge der 10. Konferenz sein können. Diese Anhörung ist neben einer wissenschaftlichen Bestandsaufnahme, an der zurzeit gearbeitet wird, ein wichtiger Baustein zur Vorbereitung dieser 10. Ostseeparlamentarierkonferenz. Meine Damen und Herren, die letzte Schiffshavarie auf der Ostsee, der Zusammenstoß des Zuckerfrachters „Tern“ und dem Öltanker „Baltic Carrier“ und die damit verbundene Ölkatastrophe an der dänischen Küste haben, denke ich, deutlich gezeigt, wie wichtig und wie notwendig eine Verstärkung des internationalen Handelns zur Verbesserung der Seeschifffahrt auf der Ostsee ist. Insofern begrüße ich es insbesondere, dass sich auch unsere dänischen Nachbarn an dieser Anhörung beteiligen. Das ist für uns sehr, sehr wichtig. Wir brauchen die engere Kooperation. Ebenso freue ich mich, dass es gelungen ist, diese Anhörung international mit renommierten Sachverständigen zu besetzen und dass unsere östlichen Nachbarn und EU-Kandidaten heute anwesend sind. Besonders hervorheben möchte ich, dass auch die Russische Föderation unserer Veranstaltung besondere Beachtung geschenkt hat und einen Vertreter aus der Region St. Petersburg entsandt hat. Wir sind uns darüber im Klaren, dass viele der angesprochenen Probleme nur im internationalen Konzert auf Regierungsebene gelöst werden können. Jedoch sehen wir es als erforderlich an, den Druck zum Handeln auf breiter Ebene und besonders lokal und regional zu erhöhen, um so schnell wie möglich zu praktikablen und effektiven Lösungen zu kommen. Für uns in Mecklenburg-Vorpommern ist das von existenzieller Bedeutung, da für uns die Ostsee und ihre Sauberkeit eine große Rolle spielt. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit und wünsche uns hier wichtige, gute Beratungen, aus denen wir dann, hoffe ich, gemeinsam gute Schlussfolgerungen ziehen können und übergebe das Wort dem Vorsitzenden des Umweltausschusses, Herrn Klostermann.

Vors. **Dr. Henning Klostermann** (Vorsitzender des Umweltausschusses des Landtages Mecklenburg-Vorpommern): Danke schön, Herr Präsident. Auch von mir noch mal einen herzlichen Dank an die Erschienenen, insbesondere aus den benachbarten Anrainerstaaten. Und ich freue mich außerordentlich, dass mir gegenüber Herr Roman Chernyaev sitzt, der aus der Russischen Föderation den Weg zu uns gefunden hat. Wir wissen alle, dass die Russische Föderation nicht Mitglied der EU ist und auch zurzeit nicht Beitrittsland. Ich freue mich auch, dass die dänischen Kollegen gekommen sind. Ansonsten herzlich willkommen noch mal an alle. Und mir obliegt eine kurze Einführung und dann die Veranstaltung zu leiten. Dazu werde ich auch noch Ausführungen machen bezüglich des Regularienteils und der Verhaltensweisen. Wir wollen uns bemühen, insgesamt dieses Thema locker zu behandeln, wie es auch gestern Abend in einer kleinen Vorrunde zum Kennenlernen geschah. Und dieses wollen wir hier übertragen. Bitte äußern Sie sich auch untereinander, stellen Sie sich auch untereinander Fragen. Das ist durchaus erlaubt. Von der heutigen Anhörung erwarten wir eine möglichst differenzierte und fundierte Grundlage, um weitere qualifizierte Empfehlungen erarbeiten und vorschlagen zu können. Deswegen ist es unser Anliegen, dass Sie uns bei diesem Vorhaben mit möglichst konkreten Vorschlägen helfen und dies im Einzelnen und wo notwendig auch kontrovers beleuchten, damit wir auch die Notwendigkeit, die Effektivität und die Realisierbarkeit entsprechender Vorschläge möglichst gut beurteilen können. Natürlich sind wir uns bewusst darüber, dass wir als Parlament in einem Bundesland eines föderalen Staates nur begrenzte eigene Zuständigkeiten haben. Trotzdem haben wir uns entschlossen, auch in der Sache ungewöhnliche Wege zu gehen, um so weit wie möglich etwas zu bewegen.

Gleichzeitig stehen wir als Küstenland, dessen wirtschaftliche Existenzgrundlagen bei einem großen Unfall massiv gefährdet sind, unter einem enormen Handlungsdruck. Wenn unsere politischen Vorschläge von der Ostseeparlamentarierkonferenz aufgegriffen werden und in den nationalen Parlamenten der übrigen Ostseeanrainerstaaten weiter verfolgt werden, würde dies natürlich deren Realisierungschancen auch auf internationaler Ebene verbessern. Meine Damen und Herren, nachdem ich einige der Stellungnahmen der Teilnehmer dieser Konferenz gelesen habe, bin ich entschlossen, die Einführungssätze etwas neu zu gestalten. Ich sage Ihnen noch paar Worte zur Entstehungsgeschichte vorweg: Die Häufung der Beinaheunfälle vor unseren sensiblen und ökologisch wertvollen Küsten, dem Hauptwerbeträger unseres Tourismus, erweckte die Betroffenheit von Öffentlichkeit und Experten. Vor einem Jahr entschlossen wir Parlamentarier uns deshalb etwas zu tun. Die 10. Ostseeparlamentarierkonferenz, die in Greifswald vom 2. bis 4. September 2001 stattfindet, wird uns die geeignete Plattform bieten. Wir brachten dieses Thema gemeinsam mit unseren Nachbarn aus Schleswig-Holstein auf die Tagesordnung und einigten uns, dass wir, Mecklenburg-Vorpommern, die inhaltliche Vorbereitung dieses Themas übernehmen. Im Vorfeld nahm ich teil an der Auswertung des Erika-Unfalls während eines Seminars in Brest. Und ich stehe auch heute noch unter dem Eindruck des dort Gehörten und Erlebten. Das war im November 2000 und der Unfall selbst im Dezember 1999. Die Folgekosten sind übrigens immer noch nicht geklärt. Unser Umweltausschuss besuchte relevante EU-Institutionen in Brüssel und versuchte, Druck auszuüben in den einzelnen Gremien. Wir wollen erzielen, dass das Tempo, welches durch die dankenswerten Initiativen Frankreichs in der Kommission erreicht wurde, unbedingt beizubehalten ist. Wir sprachen dies auch gegenüber dem Ratspräsidenten, dem schwedischen Umweltminister aus. Wir beschlossen im Parlament: Erstens, ein Gutachten zur Organisation und zu den Zuständigkeiten sowie zu Rechtsvorschriften für die Schifffahrt im Ostseeraum in Auftrag zu geben und Zweitens, wollen wir uns mit der heutigen Veranstaltung die komplizierten und komplexen Zusammenhänge durch eingeholten Sachverstand darlegen lassen. Leider wurden unsere Vorbereitungen für die Anhörung überrascht und überrollt von der Aktualität durch die Kollision der „Baltic Carrier“ und der „Tern“ vor unserer Küste. Ereignisse treten ein, wenn sie eintreten können: Das bekannte Murphy'sche Gesetz. Ein Aufschrei in der Öffentlichkeit und der Ruf von Bürgerinnen und Bürgern, Verbänden, des Tourismus und von Gemeinden wurde laut. Was tut ihr? Debatten. Aha! Ich bin der Ansicht, was eigentlich soll nun noch passieren, damit gehandelt wird? Bewegen sich verantwortliche Institutionen wirklich erst nach den größten anzunehmenden Unfällen? Das Gefährdungspotenzial wächst, unser Land ist bedroht durch eine Ölpest mit jahrelangen Schadensbekämpfungen, Kosten über 100 Mio. DM und Einnahmeausfälle der Wirtschaft. Das heißt, die Existenzaufgabe für Gewerbe, Betriebe und Imageschäden sind die Folgen. Dabei ist die Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns Zielgebiet Nummer 1 deutscher Touristen. Der Druck des Gefährdungspotenzials und der öffentliche Druck zwingen uns, die Bemühungen zu beschleunigen und zu intensivieren. Mit diesem „Public Hearing“ wollen wir Öffentlichkeit herstellen und mit der internationalen Beteiligung wollen wir beweisen, dass nur in dieser Dimension entschieden gehandelt, Druck auf die Entscheidungsgremien Ostseerat, Helcom, EU und IMO und natürlich auch national ausgeübt werden kann. Ja, wir handeln unkonventionell, für Parlamentarier unkonventionell, aber systematisch und beharrlich. Und davon, meine ich, könnten Sie sich auch überzeugen in den nächsten Monaten. Und wir arbeiten international, siehe heute, um eine Beschleunigung zu erzeugen, für die langwierigen Prozesse dann vernünftige Regularien durchzusetzen. Beispiel: Doppelhüllenschiffe.

Die derzeitige Bilanz im Verhältnis Prävention zu realen Unfällen ist erschreckend negativ. Die Öffentlichkeit verlangt kurzfristige Lösungen. Alles dauert zu lange. Was kann getan werden, durch wen, bis wann? Und ich denke, wer nichts tut, provoziert einen großen „Erika-Unfall“ an unserer Küste. Mit der Einbeziehung des Expertensachverständes objektivieren wir die Debatte. Die Kompetenz der Politik nutzen wir, um Wege zu finden, künftig die Risiken zu minimieren. Plötzlich resigniere ich: Haben wir die richtigen Fragen gestellt? Fragen wir nach den Ursachen? Sind die globalen ökonomischen Netze, manche sprechen von Dschungel, überhaupt kontrollierbar? Welche ökonomischen Zwänge und Pressionen lasten auf den Kapitänen, den Reedern und Ladungseignern, Transportkosten auf ein Minimum abzusenken? Der Weltseegüterverkehr boomt. Das durchschnittliche Alter der Tanker steigt aufgrund der hohen Preise ständig. 55 % der Öltanker sind älter als 15 Jahre. Erika war 24 Jahre im Einsatz. Diese Daten korrelieren stark mit der Havarieanfälligkeit. Die Hälfte der Supertanker müsste wegen Überalterung schleunigst ersetzt werden. Andererseits führte die Verschärfung internationaler Sicherheitsvorschriften paradoxerweise dazu, dass sie immer weniger durchgesetzt werden, weil nötige Mittel oder der Wille fehlen. Die Rolle der Ölgesellschaften ist wohl teilweise als kriminell einzustufen. Derzeit fahren 61 % der 7.030 Öltanker unter Billigflagge. Wir hören im Zusammenhang damit von Regulierungssteuer und Sozialdumping. Wir hören vom Zweitregister. Und ich meine, dagegen helfen nur drastische Maßnahmen wie die Abschaffung der „Billigflaggenwirtschaft“.

Jorma Kämäräinen (Helcom Sea, Finnland): Danke Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. Ich vertrete die Helsinki-Kommission als Vizevorsitzender der Ostseeschutzorganisation Helcom Sea. Diese Gruppe widmet sich Problemen des Umweltschutzes im Zusammenhang mit der von Schiffen ausgehenden Verschmutzung des Ostseegebiets. Ich werde mich also in meiner Darstellung mehr oder weniger mit der Umweltverschmutzung durch Schiffe befassen, da die Helsinki-Konvention hauptsächlich Umweltfragen abdeckt. Wir haben bei unseren Treffen jedoch auch über Sicherheitsfragen gesprochen. Der Öltransport ist für die Ostseeanrainerstaaten natürlich Anlass zur Sorge, denn es besteht immer das Risiko von Ölverschmutzung, zum Beispiel durch ein auf Grund gelaufenes Schiff oder eine Kollision. Dieses Dia zeigt eine Darstellung von im Ostseegebiet beförderten Rohöl und Mineralölerzeugnissen. Diese Daten sind etwa 6 Jahre alt. Heute sind diese Zahlen möglicherweise viel höher. 1995 wurden nach Schätzungen 77 Millionen Tonnen Öl im Ostseegebiet befördert. Etwa 45 % dieser Menge war Rohöl, der Rest raffinierte Mineralölerzeugnisse. Unsere größte Sorge gilt der Tatsache, dass etwa ein Drittel dieses Öls in Einhüllentankschiffen befördert wird. Ein Drittel der Schiffe besitzt einen doppelten Boden und nur ein Drittel der Öltankschiffe im Ostseegebiet hat eine Doppelhülle. Nun ist die Schiffsdichte im Ostseegebiet sehr hoch. Nach Schätzungen befinden sich ständig etwa 2000 Schiffe auf See. Diese Zahl beinhaltet eine Anzahl großer Öltanker, Passagierfähren, Frachter flüssiger Massengüter sowie eine Vielzahl von Gefahrguttransporten. Wie bereits erwähnt, wurden 1995 etwa 77 Millionen Tonnen Öl befördert. Diese Zahl (Abb. 1) soll sich nach Schätzungen auf 177 Millionen Tonnen erhöhen, sofern alle Bauvorhaben für neue Ölterminals in Zukunft ausgeführt werden. Auch andere Formen der Beförderung durch Schiffe werden im Ostseegebiet zunehmen. Diese Abbildung (Abb. 2) zeigt Schätzungen zur Zahl der Unfälle. In der Vergangenheit kam es im Durchschnitt pro Jahr zu zwei bis drei Ölunfällen. Nach Schätzungen wird sich diese Zahl in Zukunft durch die zunehmende Ölbeförderung auf vier oder fünf erhöhen. Auch die Menge des Öls, das durch Unfälle ins Meer ausläuft, wird sich von 700 Tonnen auf durchschnittlich 1.500 Tonnen pro Jahr erhöhen.

Nun einige Worte zu den Regelungen. Es gibt verschiedene umweltschädigende Stoffe, die von den Schiffen ins Meer gelangen: Öl, Müll, Abwasser, gefährliche Substanzen. Darüber hinaus werden Schadstoffe auch in die Luft abgegeben, etwa Halon-, No_x - und SO_x -Emissionen. Das wichtigste Übereinkommen zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe ist selbstverständlich das MARPOL-Übereinkommen (Abb. 3). Das MARPOL-Übereinkommen enthält bereits Regelungen bezüglich der Einleitung von Öl, gefährlichen Stoffen, Abfällen, Abwasser und der Luftverschmutzung durch Schiffe. Ich würde sagen, dass wir mit in dem MARPOL-Übereinkommen für das Ostseegebiet eine der weltweit strengsten Regelungen, beispielsweise bezüglich des Einleitens von Öl und ölhaltigen Gemischen sowie Laderückständen flüssiger Massengüter und Abfällen, haben. Das MARPOL-Übereinkommen beinhaltet auch eine Regelung, welche die Ostseeanrainerstaaten verpflichtet, in ihren Häfen Entsorgungseinrichtungen bereitzustellen. Was die Arbeit der Helsinki-Kommission betrifft, so basiert sie auf der Grundidee, dass sich die Regelungen der Helsinki-Konvention nicht mit den IMO-Richtlinien überschneiden. Die Arbeit der Helsinki-Kommission konzentriert sich auf die Förderung der Entwicklung internationaler Regelungen im Rahmen der IMO, unter Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse des Ostseegebiets. Die Ostseeanrainerstaaten hatten der IMO den gemeinsamen Vorschlag unterbreitet, das Ostseegebiet als besonderes Meeresgebiet auszuweisen. Die Ostseeanrainer hatten ebenfalls versucht, im Ostseegebiet die Anhänge zum MARPOL-Abkommen umzusetzen, die noch nicht in Kraft getreten sind. So haben wir beispielsweise den MARPOL-Anhang IV bezüglich der Abwasserentsorgung umgesetzt, so dass die Regelungen dieses Anhangs im Ostseegebiet bereits in Kraft sind, obwohl der Anhang selbst international noch nicht ratifiziert ist. Zusätzlich hat die Helsinki-Kommission eine Anzahl von HELCOM-Empfehlungen verabschiedet, deren Ziel es ist, die Umsetzung der MARPOL-Regelungen zu gewährleisten. Diese Übersicht (Abb. 4) zeigt die Anzahl der im Jahre 1999 im Ostseegebiet festgestellten illegalen Öleinleitungen. Diese Einleitungen waren nicht durch Unfälle bedingt, sondern es handelt sich um illegale Einleitungen, die von Schiffen oder Flugzeugen beim Flug über das Gebiet festgestellt wurden. 1999 gab es etwa 400 illegale Einleitungen. Das Volumen der meisten Einleitungen war ziemlich gering, weniger als ein Kubikmeter, doch nach dieser Übersicht gab es einige größere Einleitungen, deren Volumen nach Schätzungen gar im Bereich zwischen 10 und 100 Kubikmetern lagen. Um die Anzahl der illegalen Einleitungen zu reduzieren, hat HELCOM die sogenannte „Baltic Strategy“ herausgegeben. Es gibt eine Reihe von HELCOM-Empfehlungen im Zusammenhang mit der „Baltic Strategy“ (Abb. 5), wie etwa das Bonus-Malus-System für Gebühren, die Verpflichtung für Schiffe, alle Abfälle in den Hafenauffangeinrichtungen zu entsorgen, die Anmeldung von Schiffabfällen sowie Abfallentsorgungspläne für Häfen. Zusätzlich dazu wurde der Gedanke, nur noch Doppelhüllentankschiffe für den Öltransport in der Ostsee einzusetzen, mehrfach diskutiert, doch bis jetzt haben wir zu diesem Thema auf unseren Treffen noch keine Übereinkunft erzielen können. Vielleicht wird dieses Thema auf Grund des jüngsten Unfalls erneut diskutiert werden. Ich möchte auch erwähnen, dass wir derzeit über eine HELCOM-Empfehlung bezüglich des Ölbunkerns und der Beförderung von flüssigen Massengütern zur See sprechen, da dies ja auch zu Öleinleitungen ins Meer führen kann. Nun noch einige Worte zu einigen anderen HELCOM-Empfehlungen. Entsprechend der HELCOM-Empfehlung 12/5 zur Förderung des Einsatzes umweltsicherer Öltanker sollen Tanker mit doppeltem Boden durch eine Senkung der Navigationsgebühren und ähnlicher Gebühren belohnt werden.

Das Bonus-Malus-System für Gebühren kann auch als indirekter wirtschaftlicher Anreiz für eine umweltsichere Schifffahrt betrachtet werden. Ich werde jetzt hier keine konkreten Vorschläge zur Verbesserungen der Sicherheitsbestimmungen oder zu Regelungen zur Vermeidung der Verschmutzung durch Schiffe zu machen. Trotz des jüngsten Unfalls kam es in den letzten zehn Jahren im Ostseegebiet nur selten zu Unfällen. Ich weiß nicht, ob wir einfach Glück hatten, oder ob die Sicherheitsstandards tatsächlich ausreichend waren. Später wird Herr Drunka aus Lettland uns über weitere Details zu Unfällen im Ostseegebiet informieren. Wir haben kürzlich eine Studie zu diesem Thema durchgeführt, auf die er in seinem Vortrag eingehen wird. Um über weitere neue Maßnahmen entscheiden zu können, sollten wir die Unfälle analysieren und uns über die Ursachen für diese Unfälle klar werden. Nach der Aussage meiner Kollegen des finnischen Amts für Seeschifffahrt spielt bei 50 % dieser Unfälle menschliches Versagen die Hauptrolle. Ich habe von Schätzungen gehört, die sogar von 50 % bis 80 % sprechen. Ich möchte ebenfalls betonen, dass statt neuer Regelungen auch neue wirtschaftliche Anreize sehr wirksam sein können. Die HELCOM-Empfehlung bezüglich des Einsatzes von Tankern mit doppeltem Boden wurde in Finnland recht effektiv umgesetzt. Beim Öltransport muss die doppelte Gebühr an Finnischen Fond zum Schutz gegen Ölverschmutzung gezahlt werden, wenn der Öltanker nicht über den gesamten Bereich der Ladetanks mit einem doppelten Boden ausgestattet ist. Dieser wirtschaftliche Anreiz hat sich in Finnland als sehr wirksam erwiesen. Im Ergebnis wird fast die gesamte Ölbeförderung nun von Tankern ausgeführt, die zumindest über einen doppelten Boden verfügen. Diese Art wirtschaftlicher Anreize lässt sich auch zur Verbesserung der Schifffahrtssicherheit oder zur Erhöhung des technischen Standards der Schiffsausrüstung einsetzen. Hiermit möchte ich meinen Vortrag schließen. Vielen Dank.

Dr. Dietrich Steinicke (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Die maritime Sicherheitspolitik der Bundesregierung zur Erhöhung der Schiffssicherheit und der Verkehrssicherheit im Interesse der Vorbeugung und Bekämpfung von Schiffsunfällen und damit zugleich zum Schutz der maritimen Umwelt erfolgt auf drei Ebenen: 1. In der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), die für weltweite Sicherheits- und Verhaltensstandards in internationalen Gewässern zuständig ist, und die als einzige Organisation im Rahmen des UN-Seerechtsübereinkommens mit dieser Aufgabe betraut ist, in der Europäischen Union, die regional die für die Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaates geltenden Standards der IMO einheitlich umsetzt und zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit in den Küstengewässern der Europäischen Union Maßnahmen der Mitgliedstaaten erlassen kann, sowie auf nationaler Ebene. Seit den schweren Schiffskatastrophen der Vergangenheit, beginnend mit dem Tankerunfall der „Torry Canyon“ vor den Scilly Islands Großbritanniens, der „Amoco Cadiz“ vor der Bretagne, der „Braer“ vor Schottland, der „Sea Empress“ vor der Südwestküste Großbritanniens, der „Estonia“ hier in der Ostsee und schließlich der „Erika“ vor der Atlantik-Küste Frankreichs ist auf allen drei Ebenen, und zwar seit mehr als 30 Jahren, mit Hochdruck und aktiver deutscher Unterstützung nicht nur an der Schließung erkannter Sicherheitslücken gearbeitet worden, sondern es sind auch völlig neue Sicherheitssysteme eingeführt worden. Und ich beschränke mich nur auf die. Ich will jetzt nicht auf die vielen Änderungen des SOLAS-Übereinkommens, des MARPOL-Übereinkommens, sondern ausschließlich auf die neuen Systeme kurz eingehen. Im Rahmen der IMO ist vor allem der internationale Sicherheitsmanagement-Code eingeführt worden, der weltweit verbindlich ab 1. Juli 98 für Fahrgastschiffe, Tankschiffe und Massengutschiffe gilt und für alle übrigen Schiffe über 500 BRZ am 1. Juli 2002 verbindlich wird.

Dieser nach Kapitel IX SOLAS für Reeder und Kapitäne verbindliche Code sieht vor, dass die Reedereien ein landgestütztes Sicherheitsmanagement unterhalten müssen mit dem Ziel, sichere Schiffe und gut ausgebildete Besatzungen zu beschäftigen, und dass die Kapitäne ihrerseits ein bordgestütztes Managementsystem zur Gewährleistung eines sicheren Schiffsbetriebes unterhalten müssen. Die nach den ISO 9000 ff nötigen schriftlichen Prozeduren sind für deutsche Schiffe von der deutschen Schiffssicherheitsbehörde auditiert und durch entsprechende Zertifikate zertifiziert worden. Es handelt sich hierbei um das Safety Management Certificate für das Schiff und das „Document of Compliance“ für den Reedereibetrieb. 2. Mit der Neufassung des Kapitels V SOLAS „Safety of Navigation“, das die IMO im Dezember letzten Jahres beschlossen hat und am 1. Juli 2002 in Kraft tritt, ist die Welthandelsflotte verpflichtet, sich ab diesem Datum nach einem ganz genauen Einphasungsplan mit Schiffsidentifizierungstranspondern, sogenannten „Automatic identification systems“, und Schiffsdatenschreibern, sogenannten „Voyage Data Recorders“, auszurüsten. Daneben hat die Europäische Union in der Vergangenheit, und zwar beginnend mit dem Unfall der „Amoco Cadiz“ eine ganze Reihe von Richtlinien und Verordnungen erlassen, die alle in das nationale Recht der Mitgliedstaaten übernommen worden sind. Ich nenne nur Stichworte: Mindestanforderungen an Gefahrgutschiffe, Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe, Hafenstaatkontrolle, Kontrolle der Klassifikationsgesellschaften, Schiffsausrüstung, Fahrgastschiffe, die nicht SOLAS-Schiffe sind und in der europäischen Fahrt eingesetzt sind, Registrierung der Fahrgäste an Bord, Mindestanforderungen an die Ausbildung von Seeleuten und zum Schluss Richtlinie über eine verbindliche Überprüfung von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen im Liniendienst, noch eine Spätfolge des Estonia-Unfalles. Zwischenzeitlich sind nach dem Erika-Unfall zwei weitere Maßnahmenpakete im Rechtssetzungsverfahren, d. h. im Rat. Das Paket „Erika I“ enthält die Elemente Weiterentwicklung der Hafenstaatkontrolle, Verstärkung der Vorgaben für und Kontrolle der Klassifikationsgesellschaften und das Ausmustern von Einhüllentankern früher als es der internationale Zeitplan vorsieht. Das Paket „Erika II“ besteht aus drei Elementen: Aufbau eines gemeinschaftlichen Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr, Einrichtung eines Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern und Vorschlag für eine europäische Sicherheitsagentur. Die Haltung der Bundesregierung zu diesen beiden Maßnahmenpaketen ist klar und unmissverständlich. Wir unterstützen grundsätzlich alle Maßnahmen, die dazu beitragen, die Sicherheit der Schifffahrt und den maritimen Umweltschutz voranzubringen. Die zügige Umsetzung des ersten Maßnahmenpaketes – wie es bereits im Dezemberrat letzten Jahres akzeptiert worden ist – unterstützt Deutschland nachdrücklich. Im Grunde positiv steht die Bundesregierung auch dem Paket II gegenüber. Wir haben allerdings die nachdrückliche Forderung, die leider noch nicht in den Beratungen des Rates umgesetzt werden konnte, nämlich dass das europäische Meldesystem auf der von der IMO eingeführten AIS-Transpondertechnologie aufbaut. Es sieht noch vor, dass die Meldungen per mündlicher Übertragung oder per Fax-Übertragung abgegeben werden.

Im deutschen Küstenbereich ist eine Vielzahl von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in den deutschen Hoheitsgewässern und davor eingeführt worden. Stichwortartig erwähnt sei die Änderung der Wegeföhrung in der deutschen Bucht mit einer Verbesserung des Kreuzungsbereiches der Verkehrstrennungsgebiete vor Wilhelmshaven, um Tankern die Ansteuerung von Wilhelmshaven zu erleichtern, eine IMO-Regelung, sowie die Einrichtung eines weltweit verbindlichen Tankerweges von Nord-Hinder bis zur deutschen Bucht, durch die alle Tanker gezwungen werden, den küstenfernen Tiefwasserweg zu benutzen, auch eine Regelung, die von der IMO aufgrund des Kapitels V SOLAS angenommen worden ist; außerdem der Erlass einer Anlaufbedingungsverordnung seewärts des Geltungsbereiches der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, durch die Meldepflichten, Lotsenannahmepflichten und die Einhaltung der Schifffahrtswege als Anlaufbedingung vorgeschrieben worden sind und die mit dem UN-Seerechtsübereinkommen konform ist. Und weiterhin die Einführung eines maritimen Verkehrssicherungssystems mit den Verkehrszentralen an den wichtigsten Seeschiffahrtsstraßen, von denen aus die Schifffahrt mit Verkehrsinformationen versorgt, ihr Verkehrsunterstützung gewährt und von denen aus der Verkehr notfalls schifffahrtspolizeilich auch geregelt werden kann. Und schließlich die Weiterentwicklung des Seelotswesens. Im Folgenden will ich, im Hinblick auch auf die zeitliche Beschränkung, nur auf einige wenige Bereiche eingehen, die der Fragenkatalog anreißt. Erster Punkt: Maßnahmen gegen Substandardschiffe im Rahmen der Hafenstaatkontrolle. Das „Memorandum of Understanding“ der Pariser Vertragsstaaten ist mittlerweile durch eine EU-Richtlinie verbindlich für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union eingeföhrt worden. Dieses Regelwerk sieht vor, gründlichere Überprüfungen bei Feststellen triftiger Gründe, Festhaltung und sogar die Zugangsverweigerung für unternormige Schiffe. Im Jahre 2000 sind im deutschen Bereich 1.804 Überprüfungen durchgeführt worden, das sind fast 26 % aller Schiffe, die deutsche Häfen angelaufen haben und 25 % ist unsere Vertragsverpflichtung. Von diesen 1.804 Überprüfungen sind 1.100 in gründlichere Überprüfungen überführt worden, weil triftige Gründe vorlagen. Davon sind in 165 Fällen Festhalteverfügungen erlassen worden, bis die Mängel abgestellt worden sind. Im Bereich der Europäischen Union ist bisher 9 Schiffen die Zugangsverweigerung ausgesprochen worden. Das ist der Stand 1999. Insgesamt sind wir mit den anderen Staaten der Europäischen Union und der Kommission der Meinung, dass sich das Instrument der Hafenstaatkontrolle bewährt hat, aber gleichwohl weiter entwickelt werden soll. Zweiter Punkt, auf den ich eingehen möchte, ist die Frage der Einführung einer Lotsenannahmepflicht in der Kadetrinne. Und ich glaube auch, dass dies eine Forderung von Greenpeace ist, hier im Faltblatt als Nummer 1 erwähnt. Grundsätzlich ist dazu zu sagen, dass die Lotsenannahmepflicht nur in den Küstengewässern der einzelnen Staaten bisher geregelt werden kann, weil es keine internationale Regelung gibt und für eine solche sich auch bisher keine Mehrheiten haben finden lassen. Das mag zu beklagen sein, aber es ist nun einfach so, dass die Schiffe, die insbesondere hier die Ostsee anlaufen und hier, wie sich auch im Falle des letzten Unfalles gezeigt hat, nicht unter der Flagge eines Mitgliedstaates der Ostsee-anliegerstaaten, fahren, also auch Drittstaaten, letztlich nur über die IMO gezwungen werden können, Lotsen anzunehmen. Ich selbst habe als Leiter der deutschen Delegation im Schiffssicherheitsausschuss bei der letzten Sitzung im Dezember im Zusammenhang mit einer Prüfung der von dem Umweltausschuss der IMO vorgeschlagenen weiteren Regelungen im Zusammenhang mit dem Erika-Unfall selbst wieder den Vorschlag gemacht, dass die IMO sich der Frage der Lotsenannahmepflicht in internationalen Gewässern, die eine besonders hohe Verkehrsdichte aufweisen oder schwierig zu befahren sind, zu diskutieren.

Mit Ausnahme von Dänemark, Frankreich, der Türkei und Australien gab es keine weitere Unterstützung. Das ist ein Punkt, an dem wir vielleicht gemeinsam in der Ostsee weiter arbeiten können, mit dem Gewicht der ganzen Ostseeanliegerstaaten - und jedes Land hat eine Stimme - ließe sich sicherlich eine stärkere Unterstützung für einen solchen Vorschlag herbeiführen. Im Rahmen der Helsinki-Staaten hier in der Ostsee und insbesondere in der Kommission der Lotsenverwaltungen in der Ostsee, die sogenannte „Baltic Pilotage Authorities Commission (BPAC)“ ist verabredet worden, unter Leitung von Dänemark erneut diese Thematik zu diskutieren und möglicherweise als Grundlage einer internationalen Initiative zu nehmen. Der Empfehlung der Ostseeanliegerstaaten, für Schiffe mit mehr als 13m Tiefgang, die schon existiert, zur freiwilligen Annahme von Lotsen, wird nach Auskunft der dänischen Kollegen bisher von 95 % dieser Schiffe im Bereich der Kadetrinne gefolgt. Nächstes Thema Verbesserung der Wegeführung in der Kadetrinne, da hier in den letzten zwei Jahren eine Häufung von Grundberührungen festgestellt wurden, die nach den Ermittlungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auf menschlichem Versagen beruhten. Äußere Bedingungen, wie starke Strömung, Sturm, Nebel, waren keine Unfallursache. Kollisionen hat es bisher in diesem Verkehrstrennungsgebiet auch nicht gegeben. Gleichwohl sind folgende Maßnahmen ergriffen bzw. eingeleitet worden:

Eine Neubezeichnung des tiefen Teils des Einbahnweges, durch den die beladenen Tanker westwärts auslaufen, die in der Verantwortung Dänemarks liegt, ist im letzten Jahr, am 3. April erfolgt. Außerdem wurde über die Nachrichten für Seefahrer eine Warnung der Schifffahrt mit einer genauen Karte dieses Gebietes veröffentlicht und eine Seekarte des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie herausgegeben, in dem der tiefe Teil des 17 Meter Weges noch einmal besonders kenntlich gemacht ist. Eine weitere Verbesserung versprechen sich Dänemark und Deutschland von einem gemeinsam der IMO zugeleiteten Vorschlag, nämlich den Tiefwasserweg durch das Verkehrstrennungsgebiet durchzuführen, sodass auch für die tiefgehenden Tanker kenntlich ist, welcher Teil des Einbahnweges den tiefsten Teil des Wassers umfasst, um damit zu verhindern, dass es weiterhin zu Grundberührungen kommt.

Parallel dazu, zur Unterstützung dieses Vorhabens, haben wir eine Simulatorstudie bei dem Issus-Simulator in Hamburg in Auftrag gegeben, um eine Optimierung der Wegeführung auch auf Erkenntnisse des Untergrundes zu stützen und optimale Kurvenradien zugrunde zu legen, weil in diesem Bereich des Verkehrstrennungsgebietes eine erhebliche Kursänderung erfolgt und die sicherlich auch zu den Grundberührungen beigetragen hat. Zur Einführung der neuen Technik „Transponder“, „elektronische Seekarten“ und „Schiffsdatenschreiben“ haben wir diese bereits seit 1997 Rahmen eines Leit- und Informationssystems für Ro-Ro-Fähren, das sogenannte Baltic Ferry Guidance und Information System (BAFEGIS) gemeinsam mit Schweden erprobt, um schnell nach einer Annahme der entsprechenden Ausrüstungspflichten in der IMO ein solches System aufbauen zu können.

Ich kann hier sagen, dass die Erfahrungen, gestützt auf die Fachhochschule Warnemünde, unter Leitung von Prof. Dr. Benedikt, der unser Forschungskoordinator war, äußerst positiv sind und wir uns von der Einführung einer AIS-Transponder-Überwachung von Land aus erhebliche Fortschritte versprechen. Es ist beabsichtigt, so schnell wie möglich mit dem Aufbau eines AIS-gestützten Überwachungssystems zu beginnen, damit möglichst bald schon die Überwachung in den Küstenbereichen vor Mecklenburg-Vorpommern gestützt auf die Infrastruktur, die wir für das BAFEGIS-System aufgebaut haben, erprobt werden kann. Dafür haben wir in den jetzigen Haushaltsverhandlungen für 2002 25 Mio. DM eingeworben und das wird hoffentlich in diesem Jahr auch noch vom Parlament genehmigt, sodass wir mit dem Aufbau in den gesamten deutschen Küstengewässern schnellstmöglich beginnen können.

Eine Dienstanweisung für die Beobachter der landgestützten Überwachung der AIS-Signale ist ebenfalls in Vorbereitung. Darüber sind sich alle Experten einig, diese neue Technik ist sehr, sehr gut, sehr genau, aber die Operateure an Bord und an Land müssen darauf geschult werden. Ein kurzes Stichwort noch zur einheitlichen Einsatzplanung für das Notfallmanagement. Sie wissen, dass es hier ein Projekt der Bundesregierung gibt anlässlich des Pallas-Unfalles. Ich kann hier nur ganz kurz vortragen, im Hinblick auf die fortgeschrittene Zeit, dass über die Einrichtung eines Havariekommandos zwischen Bund und Ländern Einigkeit besteht. Es gibt bereits ein Grobkonzept, das auch ein ständig rund um die Uhr besetztes Lagezentrum vorsieht, das sozusagen alle sich anbahnenden unfallträchtigen Situationen mit koppelt und dem Einsatzleiter die Möglichkeit gibt, das Kommando an sich zu ziehen und im Wege der Auftragstaktik diesen Unfall abzuarbeiten. Dabei sind alle Möglichkeiten des kooperativen Föderalismus auszuschöpfen, weil Katastrophenschutz Ländersache ist und der Bund im wesentlichen die Ressourcen hat. Zum Thema Ölverschmutzungsschäden muss ich auf meine schriftliche Darlegung verweisen. Wir unterstützen aber die Vorschläge der Kommission zu diesem Punkt, meinen aber, dass eine internationale Regelung besser ist. Und darauf haben sich auch zunächst einmal die Verkehrsminister verständigt, abzuwarten, ob die IMO die entsprechenden Fonds anhebt, ehe man zu einem regionalen Beitrag kommt. Und ein letztes Wort zur Seeunfalluntersuchung. Das Bundeskabinett hat am 7. März eine Neuregelung beschlossen, die den internationalen Code für Seeunfalluntersuchung umsetzen soll. Seeunfalluntersuchung ist ein Schlüsselement, weil nur über die Unfallursachen die internationale Seeschiffahrts-Organisation die Defizite beseitigen kann. Und ohne Defiziterkenntnis kann man auch keine gezielten Maßnahmen erlassen. Wir versprechen uns von der Neuregelung, dass die Untersuchung beschleunigt wird. Wir haben im Falle des Flugunfalls der „Concorde“ gesehen, wie effektiv die Fluguntersuchungsstelle arbeitet. Nach diesem Vorbild soll es auch für die Seeschiffahrt geschehen. Vielen Dank, Herr Vorsitzender.

Prof. Dr. Rainer Lagoni (Institut für Seerecht und Seehandelsrecht): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine Ausführung beschränken sich auf den Punkt der Schiffssicherheit und da insbesondere auf den völkerrechtlichen Rahmen. Das ist eine Frage, die in diesen Zusammenhängen immer wieder auftaucht, nämlich die Frage: was dürfen wir eigentlich? Dürfen wir unilateral, d. h. einseitig weiter gehen als der völkerrechtliche Rahmen es zulässt? Was im Einzelnen der völkerrechtliche Rahmen ist, nämlich das Seerechtsübereinkommen, das SOLAS-Übereinkommen und weitere Übereinkommen, steht in meiner schriftlichen Stellungnahme zu den Fragen. Im Rahmen dieser Stellungnahme werde ich fünf Punkte ansprechen: Ein kurzes Wort zu den Unfallursachen, zu Sonderregelungen für die Ostsee, zu Sonderregelungen in Häfen, zur Durchsetzung von Standards und ganz kurz zum Notfallkonzept bei Seeunfällen, obwohl darauf sicherlich Herr Clausen noch besonders eingehen wird. Zum Abschluss werde ich eine kurze Stellungnahme zum Sonderproblem der Kadettrinne abgeben, die ja hier eben von Herrn Dr. Steinicke auch schon angesprochen worden ist, aber die, glaube ich, hier angesichts der aktuellen Ereignisse besonderes Interesse findet. Erstens also zu den Unfallursachen: Ich glaube, wenn man über rechtliche Regelungen und Regelungsbedarf spricht, muss man sich in der Tat bei der Schiffssicherheit die Unfallursachen anschauen. Und ich habe gerade vor wenigen Tagen, 19. April, einen Vortrag eines Mitglieds des Germanischen Lloyds in Hamburg im Seerechtsverein hören können.

Der hat wieder bestätigt, was allgemein gängige Kenntnis ist, allerdings nicht speziell für die Unfälle in der Ostsee, sondern generell: Unfallursachen sind 80 % menschliches Versagen. Wiederum 80 % dieser 80 %, also insgesamt rechnerisch 64 %, sind das Versagen im Betrieb des Schiffes. Und nur 20 % betreffen Mängel im Entwurf und in der Fertigung des Schiffes. Wenn man diese Unfallursachen weiter betrachtet, so unterscheidet man von den Ursachen, die aus dem Schiffssystem kommen, - der Vortragende sprach von „Schiffskultur“, d. h. aus dem Umgang mit der Technik kommend - eine andere Gruppe, das Einzelversagen: Fälle wie Ermüdung, Nachlässigkeit, Unwissen, mangelhafte Ausbildung. Gelegentlich gehört sicher auch immer wieder - wir wissen das aus See-Unfalluntersuchungen - Alkohol in diesem Zusammenhang dazu. Das heißt, insgesamt die größte Ursache liegt im menschlichen Bereich, in den Menschen und in ihrem Umgang mit der Technik. Ob man nun den Menschen ändern muss oder die Technik ändern muss, darüber kann man sich lange unterhalten. Dieser 80 % „human factor“ bedeutet aber im Einzelnen, dass das ausgeklügelte, weitgehende Regelwerk über technische Schiffsvorschriften relativ „dicht“ ist. Ich will nicht sagen, dass es endgültig und abschließend und genügend ist. Man hat etwa festgestellt, jetzt bei einer Untersuchung des Wracks der „Erika“, dass die „Erika“ wohl im starken Seegang in Folge von Korrosionsschäden an der Außenhaut untergegangen ist, die dadurch entstanden, dass die „Erika“ beheizte Tanks fuhr. Durch das Beheizen der Tanks ist das ganze Schiff korrosionsanfälliger in der Umgebung der Tanks. Das ist so ein Punkt, wo die technischen Regeln weiterentwickelt werden müssen und auch sicher weiterentwickelt werden von der IMO. Das heißt, wenn man nach Verbesserungen der Regelungsdichte fragt, auch im Hinblick auf die Ostsee, muss man wohl insbesondere auch diesen „human factor“ mit einbeziehen. Dafür, Herr Dr. Steinicke hat es schon erwähnt, ist meines Erachtens die Entwicklung hinsichtlich der obligatorischen Verbindlichkeit des „International Safety Managementcodes“ ab nächstem Jahr ein Schritt in die richtige Richtung – nicht notwendig ein letzter, aber sicher ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, auch das Schiffssystem und das System an Land, den Reeder, mit einzubeziehen. Soweit nur ganz kurz zu den Unfallursachen, um die Richtung anzugeben, in die, glaube ich, Überlegungen weiterentwickelt werden müssen. Ich komme zu meinem zweiten Punkt, den Sonderregelungen für die Ostsee. Es liegt natürlich immer vom Land aus gesehen so nahe, bei diesem hoch empfindlichen ökologischen System Ostsee zu fragen: Warum schaffen wir dafür keine Sonderregelung, keine besonderen Sicherheitsstandards? Ich glaube – und Herr Kämäräinen hat schon darauf hingewiesen - oder besser: ich glaube nicht nur, ich weiß, dass dieses rechtlich nicht möglich ist. Die rechtliche Zulässigkeit von Sonderregelungen wäre möglicherweise gegeben zwischen den Anliegerstaaten, indem die Anliegerstaaten der Ostsee für ihre Schiffe besondere Vorschriften erlassen. Sie erreichen aber völkerrechtlich die sogenannten Drittstaaten damit nicht. Herr Kämäräinen hat ja schon erwähnt, dass immer wieder der Vorschlag kam, nur Doppelhüllentanker in die Ostsee zu lassen, rechtlich die anderen also auszuschließen. Solange es die anderen Tanker – wir sind ja in einer „phasing-out“ Phase, die sich ja nur noch bis 2015 erstreckt bis der letzte Einhüllentanker außer Dienst gestellt wird, und die die EU zu verkürzen versucht – solange es diese Tanker noch gibt mit dem einfachen Rumpf, müssen sie aus Drittstaaten zugelassen werden. Wir können für dieses Meer keine Sonderregelung auf nationaler oder regionaler oder EU-Ebene schaffen. Die EU kann durchaus, was sie auch tut, für die Schiffe ihrer Mitgliedstaaten die Ausphasungsfristen für Doppelhüllentanker verkürzen. Sie kann das aber eben gerade nicht für Drittstaaten, für Staaten, die eben diesen Regelungen nicht unterliegen.

Wir müssen bei diesen Fragen immer darauf achten: Kann eine Regelung geschaffen werden, die weltweit gilt? Herr Kämäräinen erwähnte bereits, dass bei der HELCOM diese Frage verneint worden ist, deswegen hat man keine Maßnahmen ergriffen. Ich komme zu meinem dritten Punkt, den Sonderregelungen für Häfen. Es wird immer wieder gesagt: Sollen wir nicht in den Häfen Standards schaffen - die Häfen unterliegen ja der innerstaatlichen Jurisdiktion, der Hoheitsgewalt des Hafenstaates -, die höher sind als die international Geforderten? Wir müssen dabei beachten, dass die IMO-Standards in den Häfen gelten und dass Schiffe aus anderen Ländern Einlaufrechte haben. Vertraglich aufgrund von bilateralen Handels- und Schifffahrtsübereinkommen, multilateral gibt es eine Hafenzugangsregelung schon von 1923. Auch aufgrund der EG-Richtlinie 4055/86 haben Schiffe anderer Mitgliedstaaten in den Häfen der Mitgliedstaaten Einlaufrechte. Diese Einlaufrechte können nicht dadurch konterkariert werden, dass wir höhere Sicherheitsstandards in den Häfen vorschreiben als international gefordert ist. Das heißt, die Häfen müssen sich auch an die IMO-Standards halten. Ein Schiff, das dem IMO-Standard entspricht, hat im Regelfall einen Anspruch auf Einlaufen in den Hafen. Das ist etwas ganz Wichtiges. Insofern sind die Möglichkeiten der Häfen zu eigenen Maßnahmen sehr begrenzt. Anders ist der Fall möglicherweise, wenn das Schiff ein Substandard-Schiff ist. Substandard-Schiffe braucht man nicht reinzulassen. Ob ein Schiff ein Substandard-Schiff ist, wissen Sie häufig aber erst, wenn es im Hafen ist. Sie können ja nicht auf Verdacht das Schiff nicht reinlassen. Wenn das Schiff aber erst einmal im Hafen ist, dann greift gleich mein nächster Punkt ein, nämlich die Durchsetzung der Standards. Da haben wir - dies wurde auch schon erwähnt - das Instrument der Hafenstaatkontrolle, das nicht nur eine Kontrolle, sondern auch repressive Maßnahmen vorsieht, mit der Möglichkeit, die Schiffe am Auslaufen zu hindern, oder mit der Möglichkeit, die Schiffe auslaufen zu lassen mit bestimmten Auflagen, etwa Reparaturaufgaben. Sie dürfen dann nur in den nächsten Hafen mit einer entsprechenden, für sie angemessenen Werft einlaufen. Mit weiteren Konsequenzen, die auch notwendig sind, wenn das Schiff dies dann nicht tut, und wir kennen solche Fälle, dass nämlich das Schiff in Zukunft nicht mehr in europäische Häfen einlaufen darf - eine Sanktion, die völkerrechtlich zulässig ist. Ich komme damit zu meinem fünften Punkt, dem Notfallkonzept bei Seeunfällen. Ich glaube, dass diese Frage sehr wichtig ist. Auf dem 39. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar in diesem Jahr ist das Notfallkonzept untersucht worden. Im Zusammenhang mit der „Pallas“ hat Herr Prof. Dr. Clausen dazu eine gutachtliche Stellungnahme abgegeben, dass in dem Bereich der Nachsorge noch eine Reihe von Dingen sind, die man durchaus verbessern kann. Der 39. Deutsche Verkehrsgerichtstag hat dazu Vorschläge gemacht. Es gibt weitere Vorschläge und es gibt im Rahmen der Pallas-Nachfolge Untersuchungen dazu. So müssen in einer Föderation klare Zuständigkeiten zwischen den beteiligten Behörden und der Feuerwehr organisiert werden. Es muss die grenzüberschreitende Zusammenarbeit verbessert werden. Es muss Ausbildung und Training an Bord im Hinblick auf den Unfall verbessert werden. Ein Vorschlag des Verkehrsgerichtstages betrifft z. B. die Frage der Ausrüstung mit medizinischen Einrichtungen auf Passagierfähren mit einem hohen Anteil von Passagieren und ähnliche Dinge. Ein Notfallkonzept bei Seeunfällen ist sicher ein Thema, das meines Erachtens - auch und gerade weil an der Umsetzung die Länder beteiligt sind - einen Landtag, wie den Landtag von Mecklenburg-Vorpommern beschäftigen sollte und kompetenzmäßig durchaus auch kann. Ich komme zum Schluss, Herr Vorsitzender, mit wenigen Bemerkungen zum Sonderproblem der Kadetrinne. Wir wissen, dass die Kadetrinne in ihrer westlichen Einfahrt vor der eigentlichen Rinne ein Verkehrstrennungsgebiet „South of Gedser“ ist. Dieses Verkehrstrennungsgebiet ist von der IMO eingerichtet.

Es trennt dort verbindlich die Verkehre, den nach Osten gehenden und den nach Westen gehenden mit einer Zwischenzone. Dieses Verkehrstrennungsgebiet führt in den Tiefwasserweg „North-East of Gedser“, der bildet eine Empfehlung für Schiffe über 13 m Tiefgang. Andere Schiffe sollen sich außerhalb dieser Rinne halten. D. h. die ostwärts fahrenden Schiffe sollen südlich der Rinne bleiben, um die Rinne für die tiefgehenden Schiffe freizuhalten, und nördlich der Rinne bleiben dann die nach Westen fahrenden Schiffe. Die Frage, die in diesem Zusammenhang angesprochen worden ist, ist die Frage der Verkehrsberatung. Herr Dr. Steinicke ist schon darauf eingegangen. Dies scheint mir ein notwendiger und ungeachtet der hohen Kosten sicherlich ein sehr empfehlenswerter Schritt. Die weitere Frage, die dem Völkerrechtlicher immer gestellt wird, lautet: Kann man nicht in der Kadetrinne eine Lotsenpflicht einführen? Bisher besteht lediglich eine Empfehlung der IMO, dort den Lotsen zu nehmen nach den lokalen Lotsenangeboten. Die Lotsenpflicht kann man jedenfalls nicht regional einführen. Ob man sie im Zusammenhang mit dem Verkehrstrennungsgebiet über die IMO vorschreiben könnte, wäre zu diskutieren. Das Verkehrstrennungsgebiet deckt aber nicht die gesamte Kadetrinne ab. Das Problem einer Lotsenannahmepflicht betrifft wiederum Schiffe unter Drittlandflagge. Regional könnten natürlich die HELCOM-Staaten oder die EG eine Lotsenpflicht für Schiffe unterer ihrer Flagge, also unter der Flagge der Mitgliedstaaten oder der Anliegerstaaten, vereinbaren. Dies wäre möglich, würde diesen Schiffen aber sicherlich einen wirtschaftlichen Nachteil bringen. Aber, wie ich gehört habe, nehmen etwa fast 90 % der Schiffe, für die dies in Frage kommt, dort sowieso einen Lotsen. Es geht also nur um die schwarzen Schafe, die dieses nicht wollen. Wenn sie aus einem Drittland kommen, erreicht man sie völkerrechtlich nicht. Die sind frei, weil die Kadetrinne nicht Teil des Küstenmeeres der Küstenstaaten ist, also Dänemarks und der Bundesrepublik, sondern zu den AWZ's, den ausschließlichen Wirtschaftszonen dieser beiden Staaten gehört. Nun kann man natürlich überlegen, ob man dort das Küstenmeer nicht ausdehnen sollte. Die Küstenmeere sind dort nicht 12 Seemeilen breit, sondern teilweise nur 10 Meilen. Die Kadetrinne selbst wurde bewusst aus dem Küstenmeer herausgehalten. Es fragt sich, ob man nicht die Lösung hätte und die Lotsenpflicht einführen kann, indem man das Küstenmeer ausdehnt. Innerhalb des Küstenmeeres kann der Küstenstaat die Lotsenpflicht obligatorisch für alle Schiffe vorschreiben, also auch für Drittlandschiffe. Die Ausdehnung des Küstenmeeres würde dazu führen, dass die Kadetrinne eine internationale Meerenge nach Artikel 37 des Seerechtsübereinkommens bildet. In einer internationalen Meerenge gelten besondere Regeln. Dort gilt für das Vorschreiben der Lotsenpflicht der Artikel 43 a) Seerechtsübereinkommen. Danach kann die Lotsenpflicht nur im Einvernehmen mit den anderen Staaten, mit den betroffenen Staaten eingeführt werden. Und ob man das Einvernehmen aus aller Welt für alle Schiffe bekommen würde, ist offen. Insofern führt dieser Weg eigentlich nicht weiter, sondern in eine Sackgasse. Die Gründe dafür, warum man die Kadetrinne nicht zu einer internationalen Meerenge macht durch eine Ausdehnung der Küstenmeere, liegen im Übrigen in anderen Fragen in Bezug auf Überflug und militärische Nutzung, auf die ich nicht weiter eingehen will. Vielen Dank, ich glaube, dass meine Zeit um ist, ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Volker Brenk (Umweltbundesamt): Sehr geehrte Damen und Herren, in meinem Beitrag möchte ich über den Rahmen des Fragenkataloges hinaus gehen und auf Umweltprobleme aufmerksam machen, die im Fragenkatalog nicht behandelt werden. Die Ostsee ist ein vielbefahrenes Seegebiet, in dem es neben den Umweltproblemen durch Schiffsunfälle auch Umweltprobleme gibt, die durch den Schiffsbetrieb hervorgerufen werden. Nennen möchte ich hier beispielhaft die schiffsfahrtsbedingten Schwefelemissionen, die auf die hohen Schwefelgehalte in den Schiffsbrennstoffen zurückzuführen sind. Aus Hamburg ist bekannt, dass die Schwefelemissionen in der Innenstadt zu etwa 80 % auf die Seeschifffahrt zurückzuführen sind und aus Travemünde wissen wir, dass die Qualität als Kurort wegen der Abgasfahnen aus dem Fährverkehr mit Lübeck in Frage steht. In schwedischen Häfen versucht man seit langem über die Gestaltung der Hafengebühren auf eine Reduzierung der Schwefelgehalte in den Schiffsbrennstoffen hinzuwirken. Die Freie und Hansestadt Hamburg verfolgt zur Zeit eine Initiative zur Förderung eines umweltverträglichen Seeverkehrs über ein Bonussystem bei den Hafengebühren. Es besteht eine erhebliche Diskrepanz zwischen den in Deutschland geltenden Abgasemissionsgrenzwerten und den in der Seeschifffahrt zulässigen Schwefelgehalten. Ein anderes Problem besteht in der Einleitung von Schiffsabwässern. In der Ostsee gibt es einen intensiven Fährverkehr mit einem hohen Passagieraufkommen, der zu einem hohen Abwasseraufkommen führt. Die Bedingungen, die im MARPOL-Übereinkommen für die Einleitung von Abwässern enthalten sind, entsprechen in keiner Weise den Notwendigkeiten, die aus der Sicht des Umweltschutzes für die Ostsee, in Anlehnung an Abwasseranlagen an Land, notwendig sind. Ich erwähne diese Beispiele hier um deutlich zu machen, dass die Umweltprobleme der Seeschifffahrt auch für den allgemeinen Schiffsbetrieb dringend einer Lösung bedürfen und es bietet sich an, gemeinsame Lösungen der Ostsee-Anrainerstaaten anzustreben, die über das derzeit herrschende Seeschifffahrtsrecht deutlich hinaus gehen. Ich kehre zurück zum eigentlichen Thema und zeige Ihnen Bilder über die Verteilung von Schiffsunfällen, die Sie schon an einem vorangegangenen Vortrag gesehen haben. Zunächst eine Darstellung über die Häufigkeit und Verteilung von Ölverschmutzungen in der Ostsee (Meeresumweltdatenbank, MUDAB). Bemerkt sei, dass es so vollständige und aktuelle Darstellungen für andere Teile der Weltmeere nicht gibt. Durch die routinemäßige Luftüberwachung sind Ort, Häufigkeit und Größe der Verschmutzungen auf der Ostsee sehr gut bekannt. Sie finden hier die Ölverschmutzungen auf der Karte der Ostsee wie eine Spur auf den Hauptschiffahrtswegen. In einer weiteren Darstellung sehen Sie die Verteilung der Schiffsunfälle mit einer Konzentration in der südlichen Ostsee (Ship Accidents in the Baltic Sea, 1989-1990). Hier bestätigt sich die Erfahrung aus weltweiten Analysen von Schiffsunfällen, dass die Unfalldichte mit zunehmender Küstennähe steigt. Einer Untersuchung von SSPA Maritime Consulting aus dem Jahre 1996 ist eine Darstellung über den Tankschiffverkehr zu entnehmen, die zeigt, dass sich das Transportaufkommen für Mineralöl in der süd-westlichen Ostsee direkt vor der Küste von Mecklenburg-Vorpommern konzentriert. Einem weiteren Bild (Ship accidents) können Sie die zeitliche Entwicklung der Schiffsunfälle entnehmen. Es zeigt sich für den dargestellten Zeitraum von 1989 bis 1990 ein gravierender Anstieg und es ist für die Zukunft zu erwarten, dass diese Entwicklung weiter anhält. Die Bundesregierung und die Küstenländer haben beachtenswerte Vorkehrungen ergriffen, um die Folgen von Meeresverschmutzungen durch Schiffsunfälle auf der See und an der Küste zu beseitigen. Trotzdem ist es eine Illusion zu glauben, dass es gelingen könne, Ölunfälle auf See und an der Küste erfolgreich zu bekämpfen. Sicher kann es in einigen Fällen gelingen, ausgelaufenes Öl in beschränktem Umfang durch Ölsperren und Ölaufnahmegeräte zurückzugewinnen, oder Ölverschmutzungen an verunreinigten Stränden zu beseitigen.

In den seltensten Fällen kann erwartet werden, dass sich die zu befürchtenden Schäden mit Hilfe der Bekämpfung von Ölundfällen erfolgreich verhindern lassen. Aus diesem Grunde liegt der Schwerpunkt erfolgversprechender Maßnahmen zum Schutz vor Ölundfällen im Bereich der Prävention. Hier sei auf die vielfach in Frage gestellte Wirksamkeit der Doppelhüllenschiffe hingewiesen. Der folgenden Abbildung (Tanker accidents) ist zu entnehmen, dass sich die Auslaufmengen bei Tankschiffunfällen für Doppelhüllenschiffe sehr deutlich reduzieren. Im technischen Sinne versteht man unter Risiko das Produkt aus Schadensausmaß multipliziert mit der Schadenshäufigkeit. Daraus ergeben sich zwei Möglichkeiten zur Risikominimierung, man kann die Schadenshäufigkeit reduzieren und man kann das Schadensausmaß begrenzen. Eine Reduzierung des Schadensausmaßes ist in der Tankschiffahrt durch die Begrenzung der Schiffsgröße und durch ausreichend kleine Einzeltanks möglich. Dazu ist festzuhalten, dass die Transportkosten mit kleiner werdender Schiffsgröße und kleineren Einzeltanks erheblich steigen. Die Schadenshäufigkeit ist eine Eigenschaft, die mit der Gesamtheit aller sicherheitstechnischen Einflussgrößen eines Seeschiffes unter Berücksichtigung der konkreten Umgebungsbedingungen zusammenhängt. Eine Reduzierung der Unfallhäufigkeit ist nur durch eine Verbesserung der Sicherheit in der Seeschiffahrt als Ganzes, unter Inkaufnahme aller damit in Verbindung stehenden Schwierigkeiten, zu erreichen. Die häufigste genannte Unfallursache ist das sogenannte „menschliche Versagen“. Das menschliche Versagen wird in verschiedenen Quellen mit einer Größenordnung von 60 - 90 % angegeben. Herr Professor Dr. Lagoni sprach in seinem Beitrag von 80 %. Dazu gibt es zwei mögliche Schlussfolgerungen: Erstens, die Schiffsleitungen und die Besatzungen erledigen ihre Arbeiten nicht ordentlich. Oder zweitens, es liegt eine systematische Missachtung der menschlichen Leistungsfähigkeit im Mensch-Maschine-Seeschiff-System vor. Sie erlauben mir hier die Vermutung, dass der hohe Anteil menschlichen Versagens als Ursache für Schiffsunfälle nicht durch die mangelhafte Leistungsfähigkeit einer ganzen Berufsgruppe zu erklären ist, sondern er ist viel eher ein Indiz für eine unterentwickelte Sicherheitskultur in der Seeschiffahrt. Wenn in der Seeschiffahrt sicherheitsrelevante Funktionen betrunken (wie im Falle der Exxon Valdez) oder übermüdet ausgeübt werden, oder wenn es zwischen Schiffsleitung und Besatzung Sprachschwierigkeiten gibt, kann nicht von menschlichem Versagen gesprochen werden, sondern es ist die Missachtung ergonomischer Elementarerkenntnisse und ein Mangel bei der Integration der Leistungsfähigkeit des Menschen in das Mensch-Maschine-Umweltsystem im Seeschiff festzustellen. Das Bundesimmissionsschutzgesetz mit seiner Störfallverordnung kann als Beispiel für die weitreichenden Möglichkeiten zur Einflussnahme auf die technische Sicherheit in anderen industriellen Bereichen genannt werden. Technisch besteht keine Schwierigkeit, das Risiko in der Tankschiffahrt in der umweltpolitisch gewünschten Weise zu reduzieren. Zum einen kann auf das geltende Schifffahrtsrecht in geeigneter Weise eingewirkt werden und zum anderen können wirtschaftliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, die dafür sorgen, dass der Verursacher Umweltschäden im eigenen wirtschaftlichen Interesse vermeidet. Ein dazu geeignetes wirtschaftliches Lenkungsinstrument kann in der Gestaltung des Haftungsrechtes gesehen werden, wenn dort ein Prämiensystem eingeführt wird, das Schiffe mit erhöhter Sicherheit begünstigt. Ein anderes Beispiel für die Entwicklung eines wirtschaftlichen Lenkungssystems ist in den Bonus-Malussystemen für Hafengebühren zur Förderung umweltverträglicher Seeschiffe zu sehen, wie sie zur Zeit in Hamburg und Bremen entwickelt werden. Zurzeit zeigt die nicht abbreißende Serie vermeidbarer Tankerunfälle aber immer noch, dass weder durch die Weiterentwicklung des internationalen Schifffahrtrechtes, noch durch die Entwicklung von Lenkungsinstrumenten ein angemessener Schutz der Umwelt vor Ölkatastrophen erreicht wurde.

In den bisherigen Vorträgen wurden Vorschriften und Regelwerke zur Vermeidung von Schadstoffunfällen in der Seeschifffahrt genannt, erwähnt wurde der ISM-Code oder das MARPOL-Übereinkommen. Das aus meiner Sicht wichtigste Stichwort hat aber bisher gefehlt, das Flaggenstaatsprinzip. Das Flaggenstaatsprinzip heißt, dass das Stimmengewicht der Staaten von der Tonnage der Flagge des betroffenen Staates abhängig ist. Das heißt, dass die Reeder sich den Flaggenstaat aussuchen können, der ihren Wünschen zur Vermeidung von Steuerlasten, von sozialen Kosten oder von Kosten zum Schutz der Umwelt am meisten entgegen kommt. Damit nicht genug, die so ausgewählten Flaggenstaaten gewinnen mit zunehmendem Tonnagenanteil durch das Flaggenstaatsprinzip gleichzeitig einen wachsenden Einfluss auf die international geltenden Sicherheitsbestimmungen. Um diesen Zustand deutlich zu machen, ist es hilfreich sich vorzustellen, dass man sich für einen in die Jahre gekommenes Kraftfahrzeug den gefälligsten technischen Überwachungsverein aussuchen kann, der dann seinerseits einen zunehmenden Einfluss auf die Sicherheitsvorschriften im Straßenverkehr ausübt. Es ist leicht vorstellbar, welche Folgen damit für unsere Sicherheit im Straßenverkehr verbunden wären. Bei der Festlegung der Anforderungen in der Seeschifffahrt zum Schutz vor Umweltschäden an empfindlichen Küsten, bleiben die Bedürfnisse und Interessen der Küstenregionen bislang fast vollständig unbeachtet. Anforderungen zum Schutz der Umwelt und zur Erhöhung der Sicherheit, die für die Seeschifffahrt mit zusätzlichen Kosten verbunden sind, scheitern schon auf nationaler Ebene an den Wirtschafts- und Verkehrsinteressen. Dabei bleibt außer Acht, dass eine große Ölpest für die Fremdenverkehrswirtschaft der Küstenländer wie Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern eine wirtschaftliche Katastrophe bedeuten würde. Das Umweltbundesamt hat die wirtschaftlichen Schäden durch eine Ölpest für das Gebiet zwischen Weser und Elbe vor mehr als 10 Jahren untersuchen lassen. Für die Westküste von Schleswig-Holstein liegen Analysen über die Umsätze und Wertschöpfung an der Küste vor. Diese Daten können als Grundlage für die Abschätzung der wirtschaftlichen Folgen im Falle einer Ölkatastrophe bei den betroffenen Branchen herangezogen werden. Für Mecklenburg-Vorpommern sind vergleichbare Untersuchungen nicht bekannt. Zur Zeit werden die ökologischen und ökonomischen Folgen von Ölverschmutzungen an der deutschen Küste im Teilprojekt 7 (Umwelt) der Projektgruppe Maritime Notfallvorsorge bearbeitet. Mecklenburg-Vorpommern ist im Teilprojekt 7 (Umwelt) nicht vertreten und es liegen weder zu den wirtschaftlichen noch ökonomischen Folgen Beiträge vor. Für eine Ölkatastrophe ist an der deutschen Küste mit Folgekosten in Höhe von vielen hundert Millionen bis zu einigen Milliarden DM zu rechnen. Die schwersten Schäden für die Umwelt und die schlimmsten wirtschaftlichen Folgen sind, wegen der bei Ebbe und Flut trockenfallenden Wattflächen, an der Nordseeküste zu befürchten. Es kann darauf gehofft werden, dass die Reinigungskosten an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern im Verhältnis zur Nordseeküste geringer ausfallen. Zur Analyse der Umweltschäden durch Ölundfälle wurde vom Bund und den Küstenländern eine Sensitivitätskartierung erstellt, die im Internet verfügbar ist. Zur Zeit laufen die Vorbereitungen für eine Sensitivitätskartierung der Ostseeküste. In einem Informationssystem der Küstenländer werden die Daten und Informationen zur Reinigung ölverschmutzter Küsten, unter der Bezeichnung „Vorsorgeplan Schadstoffunfallbekämpfung (VPS)“ bereit gestellt. Lassen Sie mich abschließend zur entscheidenden Frage zurückkehren: Können Mineralöle auf Seeschiffen auch aus der Sicht des Umweltschutzes ausreichend sicher transportiert werden? Meine Antwort ist ja, wenn die damit verbundenen Kosten für die dazu notwendige Schiffssicherheit aufgebracht werden. Sichere Tankschiffe kosten sehr viel mehr Geld als unsichere Tankschiffe.

Als positives Beispiel sei hier der sogenannte E3-Tanker genannt, der vor einigen Jahren von einem Konsortium verschiedener Werften zum sicheren Transport von Mineralöl auf See entworfen wurde. E3 steht für ecological = ökologisch, economical = ökonomisch und european = europäisch. Eine Kostenrechnung für den E3-Tanker führt zu dem Ergebnis, dass die erhöhten Frachtkosten an der Zapfsäule für den Endverbraucher zu einer Kostenerhöhung von einem Pfennig pro Liter führen würde. Ich komme damit zum wesentlichen Punkt. Der notwendige Schutz der Umwelt und die erforderliche Schiffssicherheit ist technisch ohne weiteres lösbar. Die Schaffung geeigneter rechtlicher Voraussetzungen scheitert am Einfluss derjenigen, die die dazu notwendigen Kosten vermeiden möchten. Wir haben es hier demzufolge, weder mit einem technischen noch mit einem rechtlichen, sondern nur mit einem wirtschaftlichen Problem zu tun. Die primäre Frage ist, wie veranlassen wir die Verursacher dazu, dass sie in Zukunft bereit sind, die Kosten für den erforderlichen Umweltschutz und die Kosten für die notwendige Schiffssicherheit aufzubringen?

Vors. Dr. Henning Klostermann: Recht herzlichen Dank, Herr Brenk. Sie haben in der Tat die Chance ergriffen, auch auf wurde Punkte hinzuweisen. Herzlichen Dank für Ihre kritischen Worte, die wir auch als Parlamentarier natürlich so aufnehmen, dass wir Defizite abzubauen haben, unter anderem durch Unterstützung der entsprechenden Fachministerien, vor allem was den Etat betrifft. Ich weiß, dass auch aus anderer Sicht Kritik kam, dass Mecklenburg-Vorpommern nicht in den spezifischen Gremien vertreten ist. Das deckt sich mit dem, was Sie hier gesagt haben. Unter anderem ist diese Veranstaltung ja auch dazu da, solche Feststellungen zu treffen. Den Umweltauswirkungen werden wir uns in einer gesonderten Veranstaltung widmen. Für heute hatten wir bewusst darauf verzichtet. Wir treten jetzt in die Diskussionsrunde ein.

Abg. Reinhardt Thomas: Herr Vorsitzender, ich habe mehrere Fragen. Herr Prof. Dr. Lagoni, Sie hatten auf die Möglichkeit der Ausdehnung des Küstenmeeres für die Lotsenpflicht, speziell der Kadetrinne, hingewiesen. Kann ich das so verstehen, dass das aus Ihrer Sicht eine Möglichkeit wäre? Und zweitens, Sie hatten auch gesagt, klare Zuständigkeiten bei Katastrophen. Darf ich das so verstehen, dass auf See und bei Katastrophen eine Person der Kommandant sein muss? Stichworte Havariekommando und Katastrophenbekämpfung.

Prof. Dr. Rainer Lagoni: Für die zweite Frage ist die Antwort ganz einfach: Ja. Für die erste Frage ist es etwas differenzierter. Hypothetisch besteht die Möglichkeit, dass die Küstenstaaten ihre Küstenmeere ausdehnen können. Die Küstenstaaten haben dies aber nicht gemacht, weil man dann das Regime der Meerengen in Kauf nimmt, das viele andere Nachteile hat. Hypothetisch wäre es aber möglich. Der kleine Vorteil, dadurch eine Möglichkeit zur Einführung der Lotsenpflicht zu bekommen, wird aber aufgehoben durch viele andere Nachteile. Ich habe im Übrigen in meiner schriftlichen Stellungnahme empfohlen, dass angeregt oder angedacht werden möge, dass man die IMO veranlassen möge, dass die Kadetrinne nicht nur eine Empfehlung der Lotsenannahme, sondern eine „dringende Empfehlung“ der Lotsenannahme bekommt. Dies hat die IMO in anderen Meerengen auch gemacht, wie etwa im Bosphorus und in den Dardanellen, mit der Folge, dass, wenn ein Schiff entgegen einer dringenden IMO-Empfehlung einen Lotsen nicht nimmt und sich dann eine Kollision ereignet, sich möglicherweise Haftungsfragen bzw. Versicherungsfragen anders stellen können. Ich lasse das so im Hypothetischen. Danke.

Abg. **Reinhardt Thomas:** Wäre es möglich, die Lotsenpflicht in der Kadetrinne durch eine bilaterale Regelung einzuführen?

Prof. Dr. Rainer Lagoni: Bilateral ist es meines Erachtens nicht möglich, dies für Drittlandschiffe vorzuschreiben. Das war die ganze Essenz meiner Aussage, sondern Sie können es nur multilateral über die IMO erreichen, oder eben durch die Ausdehnung, aber für die ich hier aber ausdrücklich nicht plädiere.

Abg. **Lutz Brauer:** Meine Frage richtet sich an Herrn Dr. Steinicke. Der Presse habe ich entnommen, dass Greenpeace ein Schiff in der Kadetrinne in Position gebracht hat, dass eine gewisse Überwachung ermöglichen soll. Würden Sie diese Aktion lediglich als spektakulär bezeichnen oder als eine geeignete Interimslösung betrachten, bis die Installation des Weitbereichsradars in Höhe Rostock-Warnemünde umgesetzt wurde?

Dr. Dietrich Steinicke: Herr Abgeordneter, ich will jetzt nicht Aktionen von Greenpeace kommentieren, sondern darstellen, was die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes macht. Und diese ist vom Verkehrsministerium aufgefordert worden, Verstöße in der Kadetrinne zu überwachen. Dafür haben wir ja als Vollzugsorgan die Küstenwache. Und Verstöße gegen die Vorschriften des Verkehrstrennungsgebietes, in internationalen Gewässern wohlgemerkt, werden dem zuständigen Flaggenstaat zugestellt. Vor-Ort-Aktionen, die diesen Sanktionsmechanismus nicht auslösen können, verpuffen und sind zwar öffentlichkeitswirksam, aber ohne sachliche Substanz. Denn die Verstöße müssen auf IMO-Vordrucke „geplottet“ sein, mit den tatsächlich gesteuerten Kursen. Dies muss sozusagen gerichtssicher und verfolgbar sein. Sonst eignen sich Aufzeichnungen nur für den Papierkorb. Darauf ist die Küstenwache und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung als Ordnungswidrigkeitenbehörde gedrillt. Und dieses Verfahren funktioniert auch. Wir versprechen uns jedoch eine lückenlose Überwachung mit dem neuen AIS-Überwachungssystem, das einem Weitbereichsradarsystem haushoch überlegen ist und wesentlich schneller realisierbar ist.

Abg. **Lutz Brauer:** Eine Frage an Herrn Brenk. Sie kritisierten die mangelnde Präsenz in Arbeitsgruppen. Welche Arbeitsgruppen gibt es und wer vertritt dort Mecklenburg-Vorpommern? Sollte das jetzt zu weit führen in der Beantwortung, dann können Sie bitte das auch schriftlich nachreichen.

Volker Brenk: Es gibt acht Arbeitsgruppen, die sich mit allen Aspekten beschäftigen, die in dem Bericht der Pallas-Kommission behandelt wurden. Die sind thematisch strukturiert. Da gibt es eine Arbeitsgruppe, die ist die Arbeitsgruppe 7 (Umwelt). In dieser Arbeitsgruppe wird der Frage nachgegangen, welche Folgen ein Schiffsunfall hat, d. h. ein Ölunfall für die deutsche Küste. Es sind zwei Folgen gemeint. Die sind in der Empfehlung 20 explizit genannt. Das sind die Folgen für die Umwelt und es sind die wirtschaftlichen Folgen. Es war zunächst geplant, dass diese - also innerhalb der Arbeitsgruppe 20 gibt es eine Reihe von Teilgruppen, wegen des Umfangs und der Komplizibilität - Teilgruppe zu der Empfehlung 20 sollte von den Ländern geleitet werden, was auch Sinn macht, weil die Länder für die Schäden stehen und auch Betroffene sind. Die mangelnde Bereitschaft, Arbeitskapazität in Form von Personal bereitzustellen, lässt manches scheitern.

Um das Projekt nicht scheitern zu lassen - und wir haben eine ganze Reihe von Untersuchungen über ökologische und ökonomische Unfallfolgen - hat das Umweltbundesamt diese Aufgabe übernommen. Und es ist dort kein Landesvertreter aufgetaucht. Also Mecklenburg-Vorpommern hat nur indirekt durch die Außenstelle BSN 10 daran mitgewirkt. Aber das ist auch eine Bundesdienststelle. Auf Landesebene ist Mecklenburg-Vorpommern durch Abwesenheit wahrzunehmen. Und das, was ich zu den Umweltproblemen hier vorgetragen habe, wissen wir für die Nordsee. Über die Außenstelle Vilm der BfN wissen wir über die Ostsee halbwegs Bescheid. Nicht so, wie wir es gern hätten, aber auch nicht so, dass wir sagen können, da kann man nicht drüber reden. Also da finden Sie umfangreiche Untersuchungen dazu. Bei den wirtschaftlichen Schäden ist es anders. Da gibt es aus Schleswig-Holstein teilweise sehr gute Arbeiten. Für Niedersachsen haben wir vor vielen Jahren selber einmal einen Forschungsbericht gemacht, der jetzt sicher aktualisierungsbedürftig ist. Und für Mecklenburg-Vorpommern kennen wir noch nicht einmal die Grundlagen. Wenn Sie nämlich nicht einmal über eine Quantifizierung der Wertschöpfung im Tourismus und in der Fischerei verfügen, dann können Sie auch nicht über Einbußen reden. In diesem Forschungsbericht vom Umweltbundesamt für die Region „Wursten“ in Niedersachsen, haben wir sozusagen aus der Situation Null oder 100 % rückwärts gerechnet, wie die Schäden sich rechnen. Das Ergebnis war, im ersten Jahr 30 %. Und das nimmt über 3 bis 4 Jahre ab. Das liegt alles von Mecklenburg-Vorpommern nicht vor. Und es wird auch in dieser Arbeitsgruppe, die zu diesem Zweck gebildet wurde, auch nicht eingebracht.

Abg. Reinhardt Thomas: Ich hätte eine Frage an Herrn Dr. Steinicke. Sie sagten in Ihrem Statement, dass Sie grundsätzlich alle Maßnahmen unterstützen. In der Nordsee gibt es im präventiven Bereich den Sicherheitsschlepper „Ozeanic“ und die Mehrzweckschiffe „Mellum“ und „Neuwerk“. In der Ostsee fehlt diese entsprechende präventive Technik. Wann können wir damit rechnen? Und wann ist Ihre Meinungsbildung abgeschlossen, dass wir eine solche Technik in der Ostsee benötigen? Und warum ist nach der Pallas-Katastrophe nicht zwischenzeitig, als diese Lücke spätestens nach dem Grobecker-Bericht bekannt wurde, wenigstens ein Mehrzweckschiff in die Ostsee verlegt worden?

Dr. Dietrich Steinicke: Herr Abgeordneter, ich kann kraft meines eigenen sachverständigen Wissens hier nicht ganz präzise antworten. Ich weiß aber, dass das Pallas-Projekt-Management diese Thematik sofort mit einbezogen hat und eine Entscheidung der Bundesregierung über die Schlepperkapazität in der Ostsee in Kürze bevorsteht. Die Frage des Einsatzes von Schleppern in der Ostsee ist in Form der Multifunktionsschiffe des Bundes, Ölbekämpfungsschiffe, die gleichzeitig auch die Schleppkapazität haben, erfolgt. Diese sind beim letzten Unfall auch eingesetzt worden. Es ist also eine Verlegung der Schiffskapazität von der Nordsee in die Ostsee jederzeit möglich. Aber es soll auch ein eigenes Schiff für die Ostsee gebaut und dort stationiert werden. Aber ich muss das hier unter Vorbehalt sagen, weil es nicht meine Zuständigkeit ist.

Vors. Dr. Henning Klostermann: Meine Frage richtet sich an Herrn Kämäräinen. Sie sprachen die Möglichkeiten der IMO an. Und im Rahmen der „Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA)“ kann ja eine Beantragung für bestimmte Teilräume erfolgen. Halten Sie es für denkbar, dass Ostseeanrainerstaaten für Teilräume einen Antrag zur Ausweisung als PSSA stellen? Ich kann mir vorstellen, dass eigentlich die gesamte Ostsee ein PSSA wäre.

Jorma Kämäräinen: Soweit ich weiß, gibt es heutzutage zwei als PSSA ausgewiesene Gebiete. Eines in den australischen Gewässern und ein anderes in Nähe der kubanischen Gewässer. Die Ausweisung der Ostsee als PSSA mag eine Idee sein. Doch wir sollten bedenken, welche Maßnahmen dann im Rahmen dieser PSSA-Ausweisung sinnvollerweise durchgeführt werden können, um die Umwelt besser zu schützen. Das Ostseegebiet ist nach Anhang I, II und V des MARPOL-Übereinkommens bereits ein besonderes Gebiet. Es gibt also bereits sehr strenge Beschränkungen der Einleitung dieser Art von Abfällen durch Schiffe. Wir könnten natürlich einige Schifffahrts- oder Ankerplatzbeschränkungen in Betracht ziehen, wie sie in den bestehenden PSSAs angewendet werden. Eine andere Idee wäre ein Verkehrskontrollsystem, das zur Verbesserung der Situation beitragen könnte. In diesem Gebiet ist dies durchaus eine Möglichkeit. Ich denke, darüber sollten die Ostseeanrainerstaaten debattieren. Bis jetzt hat man innerhalb der HELCOM noch nicht in dieser Richtung diskutiert. Ich möchte ebenfalls erwähnen, dass wir zwar in der Ostsee kein als PSSA ausgewiesenes Gebiet haben, dass jedoch „Ostseeschutzgebiete“ (Baltic Sea Protected Areas, BSPA) ausgewiesen wurden. Hierbei handelt es sich um relativ kleine Gebiete, die eher punktförmigen Charakter haben. Ich glaube, es wurden etwa 60 BSPAs ausgewiesen, wobei maritime Verschmutzung das Hauptkriterium ist. Soweit ich weiß, sind keine spezifischen Regelungen mit diesem Konzept verbunden. Es gibt eine HELCOM-Empfehlung 15/5, die sich auf diese BSPAs bezieht. In dieser Empfehlung wird lediglich erwähnt, dass bei der Erstellung von Schutzplänen für diese Gebiete die Beförderung gefährlicher Güter auf Schiffen berücksichtigt werden sollte. Soweit ich weiß, wurden diese Pläne noch nicht erstellt. Es handelt sich um eine relativ neue Empfehlung, in der auch Regelungen für andere Arten der Verschmutzung enthalten sind. Dies ist eine sehr komplexe Frage, und ich bin nicht in der Lage, darauf eine endgültige Antwort zu geben. Es ist natürlich eine Möglichkeit, die wir in Betracht ziehen können. Doch wie gesagt, wir müssen über die Art der Maßnahmen reden, die wir treffen können. Ich glaube, dass im Ostseegebiet eine Beschränkung der Schifffahrt nur schwer umzusetzen ist.

Vors. Dr. Henning Klostermann: Ich habe dann zwei Fragen an Herrn Dr. Steinicke. Die erste bezieht sich auf die Tagung des Verkehrsministerrates am 6.4.2001. Es ist ja bekannt geworden, dass es keine volle Unterstützung Deutschlands für dieses Erika-II-Paket seitens BMVBW gibt. Gibt es etwaige völkerrechtliche Bedenken? Wenn ja, hat man dazu Gespräche in der Europäischen Kommission geführt? Was konkret meinen Sie mit Ausnutzen des kooperativen Föderalismus im Rahmen der Neuorganisation des Unfallmanagements? Wo liegt die Grenze zur verfassungsrechtlich bedenklichen Mischverwaltung? Und wird es Weisungsrechte des Bundes gegenüber den Ländern geben?

Dr. Dietrich Steinicke: Hinsichtlich Ihrer ersten Frage bin ich froh, dass ich diese klarstellen kann. Der Verkehrsministerrat am 6. April hat sich mit dem Erika-II-Paket noch nicht fachlich auseinandergesetzt, sondern er hat allgemeine positive Erklärungen in der Sache abgegeben, denn der Aprilrat ist immer nur eine Zwischensitzung. Der entscheidende Rat ist der Junirat. Und es waren von der schwedischen Präsidentschaft Fragen zum Haftungssystem zu beantworten, zu der Frage der Schiffsdatenschreiber, zu dem Überwachungssystem und zu der Europäischen Sicherheitsagentur. Die schwedische Präsidentschaft wollte wissen, ob das politisch grundsätzlich akzeptabel ist, was in diesen drei Paketen enthalten ist.

Ich bezog mich auf die Beratungen der Fachebene in den Ministerien, die sich mit dem Vorschlag der Kommission jetzt detailliert auseinandersetzen. Und der Vorschlag der Kommission sieht eben noch nicht den Gebrauch von der automatischen Information des AIS-Systems vor, sondern man will abwarten bis 2008, bis die Einphasung aller Schiffe erfolgt. Und dann will man das erst in einem zweiten Durchgang angehen. Das dauert uns zu lang. Wir haben positive Erfahrungen mit unserem eigenen Projekt, hier zwischen Trelleborg und Warnemünde, gewonnen. Wir wollen die Zukunft jetzt. Das war übrigens auch die Entscheidung in der IMO, sich gleich für den AIS-Transponder auszusprechen und nicht für den sogenannten BSC-Transponder, der nur die Landüberwachung ermöglicht hätte und nicht den Schiffen selbst die Gelegenheit gegeben hätte, effektiv Schiffskollisionen zu vermeiden. Das war die Antwort zur Frage Nummer 1. Zur Frage Nummer 2, das Ausschöpfen des Föderalismus in der Zusammenarbeit mit dem Bund: Dahinter verbirgt sich die Formel, dass wir die grundgesetzlichen Kompetenzen nicht verändern können, d. h. für den Katastrophenschutz sind nach der Verfassung die Länder zuständig, während der Bund die Schiffssicherheitshoheit hat. Wir streben als Bund an, dass wir die Art der Zusammenarbeit im Bereich der Wasserschutzpolizei, die Vereinbarung zwischen Bund und Ländern, ergänzt durch das Küstenprotokoll, also unter Wahrung grundsätzlich unterschiedlicher Kompetenzen, eine pragmatische Zusammenarbeit verabreden. Und dass gleichzeitig Einigkeit zwischen Bund und Ländern besteht, nur einer das Sagen haben kann. In der Havariekommission soll, auch aufgrund internationaler Erkenntnisse, ich zitiere den „Donaldson-Report“ und das „Grobecker-Gutachten“ mit den Empfehlungen, nur einer entscheiden, und zwar bund-länder-übergreifend. Und wie kann das funktionieren im Rahmen einer Auftragsaktik, dass in dem Havariekommando Bund- und Ländervertreter vereinigt sind und die Weisung des Havariekommissars an die Ländervertreter dort als Empfehlungen empfangen werden, aber dann Kraft der Länderkompetenz weisungsgebunden an die den Ländern nachgeordneten Instanzen umgesetzt werden. Ein solches pragmatisches Verständnis ließe sich durch ein „Memorandum of understanding“, wie es die Wasserschutzpolizeivereinbarung ist, ohne Grundgesetzänderung pragmatisch lösen. Das ist der Bundesansatz. Und soweit ich unterrichtet bin - und wir haben ein umfangreiches Projektmanagement - besteht über diesen Ansatz im Prinzip auch Einigkeit, aber Beteiligten wissen, der Teufel steckt im Detail.

Vors. Dr. Henning Klostermann: Ich möchte gern noch eine Frage an Herrn Prof. Dr. Lagoni im gleichen Zusammenhang stellen: Sie haben bei Erika I und Erika II in Ihrer schriftlichen Stellungnahme davon gesprochen, dies sei im Großen und Ganzen mit dem Völkerrecht vereinbar. Könnten Sie das vielleicht etwas erläutern? Und was halten Sie von den Bedenken des BMVBW? Des weiteren die Frage, ob ein wetterabhängiges gemeinschaftsrechtliches Auslaufverbot ergehen kann. Gibt es Beispiele für ein entsprechendes Handeln durch nationale Behörden? Und macht sich eine nationale Behörde damit schadenersatzpflichtig, wenn sie ein derartiges Auslaufverbot erlässt?

Prof. Dr. Rainer Lagoni: Das Erika-I- und Erika-II-Paket sind natürlich sehr komplexe Regelwerke, die auch noch nicht endgültig vorliegen. Herr Dr. Steinicke erwähnte das hier schon im Einzelnen. Ich sehe im Grundsatz keine völkerrechtlichen Probleme, was nicht ausschließt, dass Einzelfragen auftreten können, die völkerrechtlich zu erörtern sind, die ich im Augenblick aber noch nicht zu sehen vermag. Dann muss man das ganze Regelwerk noch einmal in allen Details durchsehen. Vielleicht kann Herr Dr. Steinicke aus der Sicht des BMVBW hierzu noch sagen, wo die Bedenken liegen sollen. Ich sehe sie eigentlich völkerrechtlich nicht. Zur zweiten Frage: Eine der Fragen, die in diesem Zusammenhang aufgetreten sind, sind die Fragen des Auslaufverbotes. Ich hatte, offen gestanden, selbst zunächst völkerrechtliche Bedenken, ob ein solches Verbot möglich ist, als ich das erste Mal mit dieser Frage konfrontiert worden bin. Deswegen völkerrechtliche Bedenken, weil es bisher meines Wissens nirgendwo eine entsprechende völkerrechtliche Kompetenz ist. Deshalb könnte man sagen: Die Schiffe haben ein Zugangsrecht und dementsprechend auch ein völkerrechtliches Auslaufrecht. Allerdings, in extremen Sondersituationen haben wir ja jetzt schon im nationalen Recht die Möglichkeit, dass Schiffe nicht fahren dürfen bei Nebel und dementsprechend auch nicht auslaufen dürfen bei Nebel. Da haben wir eigentlich ein Beispiel für ein Auslaufverbot. Es gibt möglicherweise extreme Sondersituationen, in denen aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in einem Hafen die Behörden sagen: Jetzt darf überhaupt kein Schiff raus oder jetzt darf nur ein Schiff ab 10.000 Tonnen raus, weil es dem Wetter standhalten kann. Nur, wenn man in diese Einzelheiten geht, wird man sehr schnell einsehen, dass ein derartiges Verbot auf völkerrechtlicher Ebene höchst unpraktikabel wäre. Wir haben jetzt schon polizei- und ordnungsrechtlich die Möglichkeit, einem einzelnen Schiff das Auslaufen wegen des Wetters in extremen Ausnahmesituation zu verbieten, beispielsweise in einem extremen Sturm. Das Auslaufverbot ist eine Ordnungsverfügung, die kann verwaltungsgerichtlich überprüft werden. Wenn vorgetragen wird seitens des Schiffes, die Lage war nicht so, dass das Verbot hätte ergehen dürfen, dann ist möglicherweise eine Überschreitung der polizeilichen Befugnisse anzunehmen. Das führt in der Praxis meines Erachtens dazu, dass Hafenbehörden höchst zurückhaltend sein werden, so ein Verbot auszusprechen, weil der Hafenkapitän seine Anordnung möglicherweise überprüfen lassen müsste, wenn der Reeder sagt: Das Schiff ist zwei Tage später ausgelaufen, das kostet mich 50.000,- Dollar und ich habe dadurch möglicherweise auch noch andere Verluste. Also ich glaube nicht, dass man den Verwaltungen einen großen Gefallen tun wird durch eine ausdrückliche Regelung dieses Bereiches. Es liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Hafenkapitäns, dies zu beurteilen. Zur Praktikabilität: Stellen Sie sich das in einem großen Hafen wie Hamburg mit vielen Schiffen vor. Und die Frage der Durchsetzung: Der soll bleiben, aber der darf fahren. Da sehe ich allein schon praktische Probleme, das sind aber natürlich keine rechtlichen Überlegungen.

Abg. Reinhardt Thomas: Herr Dr. Steinicke, hatte ich Sie richtig verstanden, dass für Sie aus der Sicht des Verkehrsministeriums die Verlegung dieser Technik, von der wir gesprochen haben, Mehrzweckschiffe im Katastrophenfall, ausreichend ist?

Dr. Dietrich Steinicke: Herr Abgeordneter, dazu kann ich mich nicht äußern, weil ich da nicht sachverständig bin. Auf jeden Fall kann ich Ihnen versichern, dass auch die Frage der Schleppkapazität und des Freizuges im Lichte des jüngsten Unfalles mit überprüft wird bei den Bedingungen für den Bau des neuen Schleppers.

Abg. Reinhardt Thomas: Im Lichte des jüngsten Unfalles oder nach der Pallas-Katastrophe?

Dr. Dietrich Steinicke: Die Pallas-Katastrophe ist Gegenstand einer besonderen Bewertung im Zusammenhang auch mit dem Projektmanagement zur Frage ist die Schleppkapazität in der Nordsee ausreichend. Für die Ostsee ist ein eigenes Schiff in der Prüfphase. Und da werden sicherlich auch die Gegebenheiten der Ostsee speziell zu berücksichtigen sein. Man kann die Nordseeproblematik nicht 1 : 1 auf die Ostsee übertragen. Insofern wiederhole ich mich, ich bin nicht involviert in diese Problematik und ich sollte als Sachverständiger doch nur bei dem bleiben, was ich selbst hier beurteilen kann. Und deswegen würde ich gerne noch das kommentieren, was Prof. Dr. Lagoni gesagt hat. Es gibt zwei Problemkreise. Einmal das Auslaufverbot, das in den Beratungen in Brüssel mit äußerster Zurückhaltung von allen Beteiligten aufgenommen worden ist. Und ich kann sagen, weil ich selbst hier als verantwortlicher Mitarbeiter des Hauses in den Beratungen involviert bin, wir waren die einzige Nation, die versucht hat, ein völkerrechtskonformes Auslaufverbot unter bestimmten Bedingungen zu retten. Wir sind der Meinung, dass Schlechtwetter im Vorfeld - es geht ja hier um Prognosen - nur durch einen anerkannten Wetterdienst dokumentiert werden müssen, und zwar immer in Hinblick auf den Haftpflichtprozess - und wir haben bereits im Zusammenhang mit der Hafenstaatkontrolle, ein Schiff zu lange, zu gründlich untersucht und dann zu lange festgehalten. Das wird auch von Reedern getestet, was von den Verwaltungen als Schadensersatz reklamiert werden kann. Wir müssen also auf der ganz sicheren Seite sein. Bedingung ist: Es muss sich um einen hervorragenden Wetterdienst und nicht um einen privaten Sender handeln. Und das schlechte Wetter muss dokumentiert sein, und zwar auf der Grundlage der Tatsache, dass das Schiff seeklar sein muss. Wenn es nicht seeklar ist, kann jede Hafenbehörde Auslaufverbote verhängen bis sich ein sicherer Zustand wieder hergestellt hat. Also wir sprechen jetzt nur von sicheren Schiffen. Zweiter Punkt: Es muss sich sozusagen um ein Risikoschiff handeln, das Teil dieses neuen Regelungswerkes ist. Also eine Umweltgefahr muss von diesem Schiff ausgehen. Dritter Punkt: Wir können nur eine Empfehlung rechtfertigen. Aber diese Empfehlung hat den Charakter, den Prof. Dr. Lagoni schon im Zusammenhang mit einer dringenden Empfehlung hier vorgetragen hat. Wer sich nicht dran hält, muss die Folgen verantworten. Und das erleichtert einen Haftpflichtprozess in beide Richtungen hinterher. Wir sind der Meinung, dass angesichts der Verantwortung des Kapitäns und im Hinblick auf die Änderung des SOLAS-Übereinkommens, dass die Verantwortung ausschließlich beim Kapitän liegt und auch nicht vom Reeder beeinflusst werden darf. Das ist eine Folge auch des Estonia-Unfalles, dass hier nicht Zeitplaninteressen des Reeders maßgebend sind, dass man nicht die Geschwindigkeit bei schwerer See reduziert. Im Hinblick auf diese Verantwortung des Kapitäns, die darf nicht berührt werden, sodass letztlich seine Entscheidung hier die Grundlage ist, ich laufe aus oder nicht aus. Unberührt bleiben aber generelle Verkehrsbeschränkungen aufgrund von Schlechtwetter oder Nebel auf dem Revier. Die richten sich aber an alle Schiffe. Und insofern sind wir durch Verkehrssicherheitsmaßnahmen schon zu einem gewissen Grade abgesichert bei Schlechtwetter. Nur wenn es um ein spezielles Schiff geht, das seeklar ist, dann wird die Sache schwierig. Also unter diesen eingeschränkten Voraussetzungen meinen wir, dass wir eine harmonisierte Lösung in Europa hinbekommen. Die Vorschläge Deutschlands sind eigentlich insgesamt ganz positiv aufgenommen worden. Auch andere Völkerrechtsschwachstellen, die wir, im Gegensatz zu Prof. Dr. Lagoni, sehen, sind zu vermeiden.

Die Ausrüstung von Drittflaggenschiffen mit Schiffsdatenschreibern über die IMO hinaus wäre ein krasser Verstoß gegen das Völkerrecht, weil wir alle als Mitgliedstaaten der IMO uns nun gerade auf ein neues internationales Regime verpflichtet haben. Und wenn im gleichen Atemzuge die Europäische Union mit Wirkung für und gegen Drittflaggen darüber hinausgeht, dann verstoßen alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union gegen das Seevölkerrecht. Und die Retorsionen, zu denen wir andere Staaten in Bezug unsere Schiffe weltweit veranlassen, denen können wir nicht gelassen entgegentreten. Das muss man also auch deutlich sagen. Aber wir versuchen - und Deutschland hat mit Schweden zusammen in der IMO die Tür offen gehalten - einen vereinfachten Schiffsdatenschreiber, der nicht so viel Geld kostet, aber wo es fast gleichfalls das Sicherheitsinteresse für eine Unfalluntersuchung befriedigt, noch weltweit verabschiedet, zu bekommen. Eine entsprechende Note Deutschlands und Schwedens für die IMO ist in Vorbereitung. Wir gehen davon aus, wenn sich die Hülle des Schiffsdatenschreibers der Seenotboje bedient, die wesentlich kostengünstiger ist als eine aus Titan, die aus 7.000 m Tiefe noch aufgeborgen werden kann, und wenn die Daten der integrierten Schiffsführung aus dem AIS-Transponder genommen werden können, dann wird es eine wesentlich billigere Version werden, und möglicherweise können wir dann die Staaten, die strikt dagegen waren, wie Japan und andere aus der dritten Welt, doch noch überzeugen. Denn es war eine knappe Mehrheit, die Nachrüstung von vorhandenen Schiffen mit Schiffsdatenschreibern durchzubekommen. Eine geringe Mehrheit hat das abgelehnt. Wir haben die Hoffnung, doch noch die IMO dazu zu bewegen, so dass die Europäische Union nicht völkerrechtswidrig als Regionalmacht sozusagen das nachbessern möchte. Aber es ist ein ganz wichtiger Punkt. Das Europäische Parlament besteht sozusagen darauf. Aber wir meinen, eine IMO-Lösung wäre doch letztlich die bessere.

Prof. Dr. Lars Clausen (Katastrophenforschungsstelle): Ich bin Soziologe, und die Katastrophenforschungsstelle der Universität Kiel ist die einzige soziologische Katastrophenforschungsstelle in Europa. Und so sind wir also seinerzeit auch einschlägig an diese Themen herangekommen. Als letztes konnten wir ein Gutachten zur Havarie der Pallas machen, das leicht zugänglich ist als Drucksache des Bundesamtes für Zivilschutz. Jederzeit kann es der Kundige dort abfordern. Ich umreiß zu Anfang nur wenige Motive. Das erste ist mit Sicherheit - und das war ja auch eine der Fragen, die Sie gestellt haben - „Wird der Massengutverkehr in die östliche Ostsee zukünftig zunehmen, den Handelsanschluss Russlands vorausgesetzt?“ Was übrigens auch meine Zusatzaussage tangiert. Es wird sehr viel mehr Gefahrguttransporte geben, vor allem im C-Bereich und im B-Bereich. Die Tanker- und Containerschiffahrt wird zunehmen und auch die Treibstoff- und Hydrauliköle normaler Frachtschiffe werden eine große Verschmutzungsgefahr bedeuten. Das alles ist allerdings eine Situation, die sich nicht sehr von der Nordsee unterscheidet. Wir haben in der Wasserstraße vom Ärmelkanal, an die Küste hoch bis Dänemark vergleichbare Schwierigkeiten wie in der Ostsee. Es ist also hier eine wahrscheinlich exponentiell ansteigende Anzahl von Staus, Kollisionen, Grundberührungen und Wrackberührungen zu vermuten. Ich meine, eine zweite Schwierigkeit wurde vielfach schon angesprochen. Das ist, dass es an einer zentralen Meldeinstanz für ganze Meere wie die Ostsee mangelt. Ein zentraler Meldekopf ist nicht vorhanden. Das gilt aber eigentlich auch für die beiden Anschlussbereiche, nämlich den Nordostsee-Kanal, die befahrendste Wasserstraße der Welt überhaupt als Kanal, und die Nordsee. Auch hier ist der zentrale Meldekopf für Schiffsbewegungen und Havariekurse noch nicht eingerichtet.

Ich weise darauf hin, dass wir in einer Zeit leben, in der große nationale Reedereien, die sich auch ihren Volkswirtschaften und ihren Staaten verbunden sehen, nicht mehr existieren, in Deutschland jedenfalls nicht. Denken Sie an das Hapag-Lloyd-Schicksal. Sie müssen davon ausgehen, dass der Reeder als Einzelunternehmer versucht, die einzelnen Schiffe als GmbH's zu führen und bei größeren Risikofällen sofort die GmbH in Konkurs fallen lässt, um sich aus der Haftung herauszustehlen. Dies ist auch den Versicherern bekannt und deswegen ist auch die Rückversicherungschance außerordentlich klein geworden und in manchen Bereichen ähnlich der Erdbebenrückversicherung ist, die bereits gar nicht mehr vorhanden ist. Das bedeutet aber auch gleichzeitig eine Veränderung des Bergungswesens. Wir haben einen sehr starken Niedergang und eine sehr scharfe Konkurrenz unter den Bergungsunternehmen, die allerdings jetzt so wenige sind, dass sie zu schwarzen Kartellen durchaus im Stande sind und die keine eigene Kapazität zur Bergung oder zu Schleppern vorweisen können. Das letzte Motiv, was ich noch kurz anspreche, ist das, was gerade auch zuletzt von Herrn Dr. Steinicke und von Herrn Prof. Dr. Lagoni auf die hafenpolizeilichen Möglichkeiten hingewiesen wurde. In ganz Europa gibt es ein sicherlich sehr wichtiges Gesetz: das ist die Konkurrenz der Häfen. Eine laxen Hafenpolizei ist für jeden Hafenkapitän einfach eine Voraussetzung dazu, keine Schiffe abzuschrecken. Und so wird er auch von seinen Vorgesetzten gedeckt. Und infolge dessen dürfen Sie also nur eine Flächen deckende Sache ins Auge fassen. Die einzelnen Häfen zur Pflichterfüllung zu zwingen, wird auf große Schwierigkeiten auf dieser Ebene der Exekutive kommen. Ich komme auf die Sachen, die ich als vielleicht vordringlich und mir zugänglich in meiner eigenen Arbeit als Soziologe und Katastrophenschutzforscher ansprechen möchte. Ich möchte da auf 8 Punkte eingehen. Der erste ist, dass es nach meiner Meinung großartig ist, dass hier für die Ostsee eine Avantgarde antritt, dass aber gleichzeitig die Problemnähe der Nordsee bedeutet, dass wir eine nordeuropäische Lösung brauchen. Dänemark wird uns verstehen, da es die gleichen Probleme hat wie wir. Im gewissen Sinne hat es auch Schweden, auch Norwegen kennt es. Aber im Grunde muss eine gemeinsame parlamentarische Initiative der Anrainer von Nord- und Ostsee zu bedenken sein. Das bedeutet gleich zweitens, dass wir eine supranationale Frage haben, die nicht nur eine völkerrechtliche ist. Sachlich und rechtlich ist ein gemeinsames Handeln, interstaatliches Handeln einfach nicht gewährleistet. Sachlich nicht, weil jeder ein wenig nach dem St. Florians-Prinzip arbeitet: Verschon mein Haus, steck andere an. Das ist immer so. Das haben wir noch nie anders bei Grenzüberschreitungen gesehen. So arbeiten Gemeinden, Bundesländer und Staaten gegeneinander. Das ist nicht schlimm, das ist normal. Aber auch rechtlich ist es schwierig. In Deutschland hat es dazu geführt, dass für die Beseitigung von Ölschäden - ich bringe nur das eine Beispiel - eine Einsatzleitgruppe durch Staatsverträge der Küstenländer mit dem Bund eingerichtet worden ist. Dieses ist eine sehr interessante Organisation. Herr Prof. Dr. Lagoni könnte es noch viel schöner sagen. Es ist weder ein Bundesorgan noch ein Landesorgan und soll handeln wie beide. Infolge dessen: Es ist ein Organ, das ähnlich wie die Bundeskultusministerkonferenz oder die Bundesinnenministerkonferenz kein Organ des Staates ist, wenn man einstimmig handeln muss. Und es ist eigentlich ein Organ wie es ein Staatenbund hat und kein Bundesstaat. Wir halten das an sehr verschiedenen Stellen für rechtlich sehr schwierig und nötig, was wir eigentlich bräuchten - und das hat sich immer herausgestellt bei der Untersuchung der Unfälle -, ist drittens ein gemeinsamer nordeuropäischer oder Ostsee-Meldekopf mit Zwang zur Schiffsanmeldung aller Schiffe, die in diesen Raum einfahren. Was heißt eine Anmeldung? Namen, Flagge, Reeder, Versicherer, Bauplan und Fracht. Oft wissen es die Reeder selbst nicht, die Baupläne ihrer eigenen Schiffe kennen sie nicht.

Diese Einschiffreeder kaufen und verkaufen sehr schnell. Sie sind über die Seetüchtigkeit ihrer eigenen Schiffe nicht orientiert und infolge dessen auch die Kapitäne nicht. Niemand weiß es. Das hat man bei der „Pallas“ gemerkt. Wir werden sehr viel Gefahrgutfrachten bekommen. Vor allem wird die Fracht mit Schadstoffen über die Ostsee zunehmen. Die ehemalige Sowjetunion wird ein guter Annehmer dafür sein, als auch ein guter Abgeber im illegalen Bereich, vor allem im A-Bereich. Und das würde natürlich nicht gemeldet. Würde man aber eine Fehlangebe in einem Hafen bemerken, haften Schiff und Ladung für die Folgen. Diese Haftungsfolge muss angefasst werden. Und das wäre analog dem alten Rechtsinstitut der Verbodmung (Verpfändung) denkbar. Diese Küstenwache müsste natürlich eine hochrangige Leitung haben, sonst könnte sie sich in Europa nicht durchsetzen. Sie müsste einen festen Gerichtsstand haben. Dafür bietet sich Hamburg an, das seerechtlich eine internationale Zentrale ist. Und es könnte zu festen Haftungsquoten der Einzelstaaten kommen, ähnlich wie die Einsatzleitgruppe es tut. Das würde im gewissen Sinne die Musik aus manchen Fällen herausnehmen, die zufällig nur einen Staat schädigen, heute Dänemark, morgen Mecklenburg-Vorpommern. Also feste Haftungsquoten der Einzelstaaten für die Kosten, die ein solcher Einsatz zur Folge hat. Eine einsatzfähige Kapazität zum Retten und Bergen, zur Brandbekämpfung und zur Giftbekämpfung ist vorzuhalten. Im Augenblick ist die Einheitlichkeit dort sehr gering. Bei der Brandbekämpfung, das können Sie vielleicht auch wieder besser sagen, die verkehrshemmende Brandbekämpfung ist Bundessache, die Sachen und Leben rettende und Fracht rettende Brandbekämpfung ist Ländersache. Aber es ist nur ein Schiff da, das löschen kann. Unter wessen Kommando soll es stehen? An diesen Stellen merkt man, dass vieles falsch läuft. Und damit komme ich auf die nationale Frage überhaupt: Deutschland ist wie die meisten Anrainerstaaten rechtlich überhaupt nicht seeorientiert, sondern festlandorientiert. Das Seerecht ist ungestückelt, wie auch das Katastrophenschutzrecht. Das bedeutet, wir müssen den Artikel 74 Grundgesetz ändern. Ich meine, wer den Artikel 16 ändern kann, kann auch den Artikel 74 ändern. D. h. es müssten eigentlich die entsprechenden Haftungsfragen in die konkurrierende Gesetzgebung hinein. Und dann könnten Sie auch arbeiten und müssten sich nicht so unendlich quälen, wie es uns elegant aber doch eindrücklich vorgeführt wurde. Das Vierte ist: die Betroffenen. Man kann sich sagen, die Betroffenen, viele Betroffene sind insofern eine Erleichterung unseres Problems, als sie die Lasten tragen und nicht der Staat. Aber ich weiß nicht, ob man so vorgehen sollte. Die Betroffenen werden sehr oft vergessen, die also die entsprechenden Schäden wegstecken. Das bedeutet langfristig, man muss im Grunde den Katastrophenschutz auch im Hinblick darauf ausrichten. Es bedeutet aber kurzfristig, dass wir überhaupt keine anständige Öffentlichkeitspolitik haben. Wir können auch keine Public Relations ad hoc entfalten. Im selben Augenblick sind wir eigentlich dann ein Opfer jedes anständig geführten privaten Fernsehsenders, der eine unserer kleinsten Katastrophen aufbläst. Das darf nicht sein. Das ist eine Staatsaufgabe. Langfristige Gefahraufklärung ist Not, kurzfristige PR-Linien sind zu entwickeln. Ein weiterer Träger des Katastrophenschutzes, vor allem im Bereich des Strandschutzes, sind nicht die Länder und auch nicht der Bund, sondern die Gemeinden. Auch hier muss man nachdenken, weil die Gemeinden sonst sehr leicht eigene Wege verfolgen. Das kann ganz nett sein, aber in Wirklichkeit muss man das abstimmen. Also da gibt es sehr gute Fälle, etwa aus den Vereinigten Staaten, wo Counties oder Bundesstaaten so etwas gemeinsam veranlassen für die Gemeinden und die Gemeinden sich da vorher einigen, bevor es geschieht. Das würde auch kurzfristige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit in solchen Fällen vor Ort sofort erlauben.

Dies ist sehr nötig. Sonst wird irgend jemand vors Mikrophon gezerrt und das wird es schwierig machen. Ich habe noch vier unbedeutendere Punkte. Zunächst: Die Exekutiven sind im Katastrophenschutz unabgestimmt - das meint die Staatsspitzen, das meint die Ministerien und das meint aber auch die Verwaltung, also die Behörden - und oft ohne persönliche Kooperationserfahrung. Die letzte Kooperationserfahrung im alten Westdeutschland waren die CIMEX-Manöver im Rahmen der NATO. Die taugten nicht viel, machten 15, 20 Jahre lang dasselbe Szenario, alle 2 Jahre, und es war einfach ein Erholungsurlaub für Beamte. So kann man aber keine Katastrophenmanöver machen. Man müsste es vierjährig machen, jedesmal neue Lagen machen und dann gründlich, nicht als Stabsrahmenübung, sondern als Vollmanöverübung. Sonst lernen es die Regierungen nie. Und man muss sie dazu bringen - das könnte ein Landtag vielleicht -, dass die Kabinette sich selber daran beteiligen. Sonst schicken sie immer ihre Vertreter, wie der Bundeskanzler seinen Bundeskanzler Üb nach Ahrweiler in den Bunker schickte. Das darf nicht sein. Kabinette müssen das üben. Denn sie sind sonst nicht kundig und treffen die Entscheidungen, die die Kundigen nicht treffen dürfen. Die Kundigen stehen einander im Streit gegenüber, weil selbstverständlich die Behörden sich streiten. Das hiesige Innenministerium würde sich mit einem Umweltministerium in solch einem Fall auch streiten. Ich komme zur Legislative selbst. Die Legislativen stehen nach unseren Beobachtungen diesem Problem am aller entferntesten. Also insofern sind sie die wirklichen Pioniere. Die Legislativen haben oft ihre Arbeitslokomotiven in den Ausschüssen. Die Ausschüsse sind auf die Ministerien zu organisiert. Die Ministerien selbst aber haben keine gemeinsame Katastrophenkapazität, infolge dessen auch Ausschüsse nicht, weil Ausschüsse für den Alltag anders arbeiten müssen. Sie haben ihr Umweltministerium, auf das steuern sie zu. Und wenn das sozusagen eine Zuständigkeit hat, die so und so geschnitten ist, dann ist es auch ihre. Und ich meine, dass sich da die Exekutiven überlegen müssen, ob sie nicht die gemeinsame Ausschussarbeit verstärken oder den Haushaltsausschuss noch viel stärker machen. Also da gibt es ja viele Möglichkeiten, die Parlamentarier sehr wohl besser sehen können. Ich mache Sie nur drauf aufmerksam, dass das Problem sich Ihnen auf eine verschwiegene Weise dauernd stellt. Vorletzter Punkt. In der Tat ist das on-scene command mehrfach angesprochen worden, d. h. die Frage, wer am Ort bestimmt. Das muss man freilich regeln. Es ist im Falle der „Pallas“ nicht geregelt worden. Also die wonnigsten Aussagen liegen in den einzelnen Ausschüssen vor. Jedesmal auch noch andere. Das war auch nicht so furchtbar schlimm. Denn tüchtige Kapitäne funktionieren manchmal auch ohne das. Und außerdem muss man auch vor Ort bedenken: Ein on-scene commander ist nicht ein Admiral in einer Seeschlacht, der ein Schiff verheizen kann, um ein anderes zu retten oder um drei andere zu retten. Sondern jeder Kapitän hat die letzte Verantwortung für Schiff und Mannschaft selbst, auch der Berger. Sie können ihn nicht einfach in schwierige Lagen hinein schicken. Aber dennoch, das on-scene command muss geregelt werden, und das kann man, glaube ich, im innerstaatlichen Bereich machen, nach dem Motto, das erste staatliche Fahrzeug, das auftaucht, hat es und gibt es nicht eher ab, als bis es eine Übergabeverhandlung gegeben hat. Da kann man eine ganze Menge organisatorische Sachen machen. Lieber ein halb schlechter on-scene commander als überhaupt keiner. Das bedeutet natürlich, dass man also ein Küstenwachkommando braucht für eine Küstenwache, die weit mehr Vollmachten hat als die sogenannte Küstenwache, die wir jetzt haben. Sie müsste sich mehr in Richtung der Vereinigten Staaten orientieren und spartenübergreifend sein.

Das aber geht in vielen Fällen nicht, wenn man die Land-, Bundes- und Gemeindezuständigkeiten beachtet, zum Teil auch die der Kreise, die als untere Katastrophenschutzbehörde ganz besonders schwach funktionieren, weil z. B. auf der Kreisebene seit 1996 noch nicht realisiert wird, dass es durch das Zivilschutzneuordnungsgesetz kein deutsches Warnwesen mehr gibt, so dass wir ein „warning gap“, eine Warnlücke haben, die an Land und zur See gilt. Und das ist einfach nicht realisiert. Ich komme zum letzten Punkt, den ich ansprechen wollte. Es mangelt an Managementforschungen im Bereich des Desastermanagements. Dazu gehört Training, dazu gehört die Durchführung von Übungen. Und zwar ein Desastermanagement, das sowohl in der Privatwirtschaft als auch in der Verwaltung gebraucht wird und wozu auch eine Einsatzleitgruppe befähigt werden muss. Das sind nämlich sehr tüchtige Leute, aber sie improvisieren ein Desastermanagement. Das ist ungefähr die schwächste Organisationsform, die man wählen kann, die Improvisation. Wenn Gutes geleistet wird, muss man froh sein, aber ein Erfolg ist dann nicht unbedingt vorhersagbar. Und hier meine ich, dass sowohl Management in Krisen, wie es einem ein anständiger Betriebswirt beibringen kann, als auch Management in großen Schadfällen dazu gehören, wie es in der Soziologie zuweilen geübt wird. Fast sind die Natur- und die Ingenieurwissenschaften im Hinblick auf die Katastrophenmöglichkeiten für solche Aufgaben wacher als die Sozial- und Wirtschaftswissenschaften. Es ist da einfach eine Lücke. An der Ostsee müssten Sie sich vielleicht eine kleine Katastrophenforschungsstelle für maritime Unglücke leisten können. Und die muss nicht nur von einem Universitätsfach aus organisiert sein. Ich bin schon am Ende und ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Dr. Jonathan Wills (Schiffssicherheitsberatung, Shetland-Inseln): Vielen Dank. Ich werde meinen Vortrag nicht vorlesen. Sie können über das Sekretariat eine elektronische Kopie sowie einige andere von mir verfassten Beiträge bekommen. Ich wollte niemals Ölexperte werden, und schon gar kein Experte für Ölverschmutzung. Vor 25 Jahren kümmerte ich mich um meine eigenen Angelegenheiten auf den Shetland-Inseln als Lokalreporter einer Zeitung. Mein Hobby war es, Vögel zu beobachten. Doch dann kam die Ölindustrie auf unsere Inseln, und seither habe ich keine Ruhe. Schon bald hatten wir den ersten Ölunfall. Später hatte ich das große Vergnügen, Alaska kennen zu lernen; der Grund dafür war jedoch ein weiterer Ölunfall. Ich möchte ein wenig über die „Exxon Valdez“ sprechen und den Ölunfall, den wir hier hatten. Wir haben sehr viel über menschliches Versagen gehört. [Dia] Hier sehen Sie den „Pipeline Club“ in Valdez/Alaska. Kapitän Joe Hazelwood nahm hier seinen letzten Drink, bevor die „Exxon Valdez“ auf einen Felsen auflief. Alle sagen: „Oh, das ist schrecklich, Alkohol war also die Unglücksursache.“ Der wahre Grund für die Katastrophe der „Exxon Valdez“ war nicht die Tatsache, dass der Kapitän ein paar Wodka getrunken hatte. Er war gar nicht auf der Brücke, sondern hatte das Ruder dem dritten Offizier überlassen, der nach dem Ablegen die Verantwortung übernahm. Der Offizier folgte den Fahrtrouten der Tanker, war jedoch unaufmerksam. Die neueste Theorie besagt, dass er ein amouröses Interesse an einem der weiblichen Mitglieder des Hafenkontrollpersonals gehabt hätte. Das wird tatsächlich erzählt, ich habe das letztes Jahr in Alaska gehört. So kann das passieren. Wir haben Theorien über menschliches Versagen gehört - durch etwas so dummes - durch einen Augenblick der Unachtsamkeit, kann es zu einem solchen Unfall kommen. Das Schiff fährt mit Hilfe des Autopilotensystems, und schon ist es passiert.

Der häufigste Grund für Katastrophen ist menschliches Versagen. Doch ein anderer Grund sind Schiffe mit unzureichendem technischem Standard. Die „Exxon Valdez“ war ein Einhüllenschiff, doch sie war ein sehr gutes Schiff, in einem außerordentlich guten Zustand. Der Zustand des Schiffes war in diesem Fall nicht das Problem. [Dia] Dies ist der Prince William Sund. Er liegt etwa 90 Meilen vom Valdez-Dock entfernt. Hier sehen Sie den Hafen von Valdez, und hier draußen das Bligh Reef, auf das die „Exxon Valdez“ auflief. Weiter unten ist das offene Meer, der Nordpazifik. Dies ist ein großes Binnenmeer, und jahrelang hat niemand gedacht, dass es dort jemals Probleme geben könnte. Es gehört alles zum selben Staat, nicht wie die Ostsee, die von vielen verschiedenen Staaten umgeben ist. Und viele Jahre lief alles bestens. Dies ist das Valdez-Terminal, es ist etwa doppelt so groß wie das Sullom-Voe-Terminal auf den Shetland-Inseln. Bis zu 2 Millionen Barrel Öl werden täglich über dieses Terminal verladen. Das Terminal ist sehr groß, und es liegt am Ende der 1286 km langen Trans-Alaska-Pipeline. Hier können 4 oder 5 Supertanker gleichzeitig beladen werden. Die „Exxon Valdez“ verlor nur 1/5 ihrer Ladung. Ich werde später auf das „Worst-Case-Szenario“ eingehen. [Dia] Ich weiß nicht, ob Sie das sehen können, aber dies soll einfach das vorhandene Sicherheitssystem verdeutlichen. Dem Skipper der „Exxon Valdez“ lag ein Bericht über sich vom Gletscher lösendes Treibeis vor, das in seine geplante Auslaufroute trieb. Also fragte er die Hafenkontrolle: „Ist es in Ordnung, wenn ich in das andere Richtungsfahrgewässer wechsle, denn dort kommt nichts?“ Die Hafenkontrolle antwortete, das sei in Ordnung. Niemand hat kontrolliert, ob der Tanker auf diesem Weg blieb und nicht etwa nach rechts ausscherte und auf das Riff auflief. Wir haben es hier also mit der Unachtsamkeit von einer Person zu tun, und das Überwachungssystem, das die Bewegung verfolgen soll, hat versagt, weil das Kontrollpersonal eine Tasse Tee trank oder einen Joint rauchte. Wir wissen nicht genau, was sie taten, aber sie haben nicht aufgepasst. Sie nahmen an, dass das System, das immer funktioniert hatte, auch in dieser Nacht funktionieren würde. Es war zur Routine geworden. Das ist die große Gefahr. Und es passiert immer wieder [zählt Ölunfälle auf]. Das sind alles Unfälle, die nach dem gleichen Muster ablaufen, und sie sind alle vermeidbar. Wir haben bis jetzt noch keinen Unfall gesehen, der nicht vermeidbar gewesen wäre, nicht in dieser Branche. Die landgestützte Seewegkontrolle hat nicht die Einhaltung der Regeln überwacht. Und so wird heute verfahren; es steht ein weitaus besseres Radarsystem zur Verfügung. Unter Ronald Reagan wurde die technische Leistungsfähigkeit der Küstenradare erheblich eingeschränkt. Die Stelle, an der die „Exxon Valdez“ auf Grund lief, befand sich fast an der Grenze der Reichweite des Radars. Heute verfügen wir über zwei Schlepper sowie ein Seenotrettungsschiff, und entlang einer Strecke von 90 Meilen, also bis hin zum offenen Meer, sind Sicherheitsschiffe stationiert. Sie sind mit der weltweit besten Technik ausgestattet. Die neuen hochseetauglichen Allzweck-Schlepper von Voith-Schneider sind wirklich außergewöhnlich. Und jetzt ist alles bestens. [Dia] Übrigens sieht es hier aus, als würde Öl auslaufen. Flugüberwachung kann trügerisch sein. Das ist kein Ölunfall. Das Wasser erscheint durch das Schmelzwasser des Gletschers milchig. Die Schiffschraube wirbelt das darunter liegende kältere und dunklere Wasser nach oben, wodurch das Kielwasser schwarz erscheint. Dieses Schiff verliert kein Öl. Nach diesen Ereignissen ist man klüger geworden. Die Überwachung ist viel gründlicher. Dies alles sind keine technischen Neuerungen, sondern diese Technik war bereits vor dem Unfall der „Exxon Valdez“ verfügbar, der größte Teil davon sogar schon vor dem Unfall der „Torrey Canyon“ und ohne Zweifel vor dem der „Amoco Cadiz“. Jetzt wird getan, was bereits früher hätte geschehen sollen. Sie wissen was auf dem Wasser los ist, wer oder was sich dort bewegt, in welche Richtung die Bewegung verläuft, und sie können den exakten Ort bestimmen.

Alle erforderlichen Daten stehen also zur Verfügung. [Dia] Das ist der Columbia Glacier, einer der südlichst gelegenen kalbenden Gletscher der Welt. Er liegt auf dem selben Breitengrad wie Helsinki oder Shetland, 60 Grad Nord. Dieser Gletscher produziert ununterbrochen kleine Eisschollen und relativ große Eisberge, die in die Fahrrinnen der Tanker treiben. Hier sehen Sie das heute angewendete Verfahren. [Dia] Der Schlepper macht am Tanker fest und fährt rückwärts, Heck voraus. Der Tanker wird so lange vom Schlepper eskortiert, bis sie die Engstellen hinter sich haben. Nun, die Engstellen sind in etwa so breit wie die Fahrrinnen der Kadetrinne. Das sind die Sicherheitsmaßnahmen, die von Industrie und Regierung nach einem Ölunfall ergriffen werden, der einen Schaden von 6 Milliarden Dollar verursacht hat. Merken Sie sich diese Zahl, denn Ihre Ölunfälle sind nicht teuer genug. Wenn sie teuer werden, wird man etwas unternehmen. [Dia] Die „Arco California“ beim Passieren eines Eisbergs. Doch sie wird das Bligh Reef nicht berühren. Sie hat das offene Meer vor sich, und sie wird es schaffen. [Dia] Dies ist die künstlerische Rekonstruktion des Unfalls der „Exxon Valdez“. Das Unglück passierte natürlich bei Nacht. Das Bild verdeutlicht ein wenig die Bewegungsdynamik dieses großen Schiffes. Das Kontrollpersonal gab die Anweisung, hart nach Steuerbord zu gehen, doch es passierte nichts, denn das Schiff lief auf Autopilot. Danach hat man dem dritten Offizier für neun Monate die Lizenz entzogen. Nach Abschluss der Untersuchungen entzog man Greg Cousins, dem dritten Wachoffizier, seine Lizenz für neun Monate. Und in einer Bar sagte ein Fischer zu mir: „Neun Monate, hm? Das ist ziemlich hart. Was zum Teufel muss man tun, um sie zu verlieren?“ Wie schlimm muss es erst kommen, bevor man jemandem seine Lizenz entziehen kann? Heute stehen ein besseres System zur Kontrolle der Eisbewegungen sowie modernste Schlepper zur Verfügung. Doch es scheint, als müssten wir immer wieder wacherüttelt werden, dies liegt wohl in der menschlichen Natur. Solch ein Wacherütteln ist sogar nötig, um wieder auf das Sicherheitssystem zurückzukommen, das eigentlich schon längst hätte funktionieren sollen. Solche Dinge passieren immer wieder, und ich glaube, dass einige der jüngsten Vorfälle in der Ostsee die Vermutung zulassen, dass es auch hier passieren könnte. Vielleicht wird diese Kultur des sich Zurücklehns, diese Art der nach dem gleichen Muster verlaufenden Unfälle, auch hier Fuß fassen. Möglicherweise ist dies aber auch bereits das Wacherütteln, das ich erwähnt habe. Es wurde die Frage nach dem Worst-Case-Szenario gestellt. [Dia – Karte des Ölunfalls der EVOS] Nun, soweit hat sich der Ölteppich der „Exxon Valdez“ ausgebreitet. Hier sehen Sie den Prince William Sund, wo der Ausgangspunkt des Ölteppichs liegt; die Entfernung beträgt gut 450 Meilen. Hier sehen Sie das gesamte Gebiet, das nach und nach durch den treibenden Ölteppich verseucht wurde. Es waren 1.500 Meilen Küstenlinie betroffen, und der Ölteppich trieb 450 Meilen weit. Übertragen auf die Ostsee heißt das, dass sich der Ölteppich von Stockholm bis Rostock ausbreiten würde. Beim Exxon-Valdez-Unfall ist nur ein Fünftel der Ladung ausgelaufen. Die größte Ladung, die durch den Belt befördert wird, hat etwa 120.000 Tonnen. Wenn die gesamte Ladung auslaufen würde, wäre dieser Ölteppich dreimal so groß; so schlimm kann es werden. Bis jetzt hatten Sie noch keine großen Ölteppiche in der Ostsee, sondern lediglich ganz kleine. Und in der Ostsee, im Gegensatz zu Alaska und den Shetlands, haben Sie keine richtigen Orkane, um die Ölteppiche zu beseitigen. Denn Orkane beseitigen Ölteppiche sicher und einfach. Nach einem 10 bis 11 Tage währenden Sturm mit Windstärke 11 bis 12 ist die Sache gelaufen. Die Vorrichtungen zur Beseitigung von Ölteppichen sind in der Regel ziemlich nutzlos, denn sie können nur bei leichten Winden und einem ruhigen Meer eingesetzt werden. Dennoch verdienen Einige damit eine Menge Geld. Hier haben wir ein Beispiel des betroffenen Küstengebiets in Alaska, [Dia] und Sie sehen den Ölschlick.

Doch wie säubert man so etwas? Man kann es nicht säubern. Sie können das Öl entfernen, aber es befindet sich in den Sedimenten und wird dort für die nächsten 30 Jahre bleiben, wo es sich sogar noch anreichert.

Neueste Forschungen aus Russland belegen, dass die langfristigen ökologischen Auswirkungen viel gravierender sind, als die Forschung der Ölindustrie vermuten lässt. So etwas kann man nicht richtig säubern, man bewegt sich ja nur auf der Oberfläche. [Dia] Hier sehen Sie die felsige Küste am Fusse der Berge. Das kann man nicht säubern. Einige Leute geben den Ölgesellschaften die Schuld. [Dia] Das ist die BP-Niederlassung in Anchorage, Alaska. Es ist nichts dagegen einzuwenden, die Ölgesellschaften zu beschuldigen, aber es sind auch Andere darin verwickelt. Wer sind diese Anderen? Offensichtlich die Schifffahrtsgesellschaften, die Kontrollgesellschaften, die Klassifizierungsgesellschaften, die Schiffsversicherer und insbesondere die Inspektoren des Flaggenstaats, d. h. die Regierungen, deren Aufgabe es ist, sicherzustellen, dass die IMO-Standards eingehalten werden. Ein großer Teil der Schiffe in der Ost- und Nordsee erfüllt diese Standards nicht. Dies kann nicht hingenommen werden, und immerhin bezahlen wir die Regierungen für die Kontrollen. Es ist immer einfach, den Ölgesellschaften die Schuld zu geben, und manchmal sind sie die Verantwortlichen. Aber es gibt viele Leute in der Ölindustrie, die wirklich ihr Bestes versuchen, um die Situation zu verbessern. BP hat gerade zwei der besten Tanker vom Stapel gelassen, die es je gab. Sie haben eine doppelte Hülle, einen doppelten Antrieb, alles ist doppelt vorhanden. Diese Tanker fahren auf der Strecke von Alaska zur Westküste der USA, sozusagen auf den letzten 4.828 Kilometern der Trans-Alaska-Pipeline von Valdez nach San Diego. Und sie sind für diese Aufgabe ausgelegt. Dieses Beispiel soll einfach verdeutlichen, dass die Ölgesellschaften zu solchen Verbesserungen in der Lage sind. Es handelt sich hierbei nicht um Raketentechnologie; es ist keine Frage der Technik, wie ein anderer der Sprecher sagte, sondern eine Frage der Politik. [Dia] Hier sehen Sie die Ölfelder der Nordsee. Die Schiffsdichte ist beachtlich. Hier sind die Shetlands und da oben, 200 Meilen entfernt, die norwegische Küste, Aberdeen liegt ebenfalls 200 Meilen entfernt. Wir wurden vor 500 Jahren von den Norwegern kolonisiert, aber darauf möchte ich hier nicht eingehen; das ist ein zu trauriges Thema! [Dia] Das ist die Zufahrt zu Sullom Voe, enge und gefährliche Kanäle, die der Kadetrinne sehr ähnlich sind. Der Schiffsverkehr ist hier vielerlei Gefahren ausgesetzt, es ist ein felsiges Gebiet mit sehr engen Kurven; mit anderen Worten: ein übler Ort. Das schwierigste Gebiet ist der Fair Isle Kanal, der von Schiffen aus Norwegen und der Ostsee durchquert wird. Manchmal sind es zwei oder drei Schiffe pro Tag. Nach der „Braer“-Katastrophe wurde uns im Untersuchungsbericht von Lord Donaldson mitgeteilt, dass das Verkehrsaufkommen an dieser Stelle keinen Rettungsschlepper rechtfertigt. Aber Tatsache ist, dass nur ein Tanker genügt, um eine solche Katastrophe zu verursachen. Die Kosten für einen Rettungsschlepper entsprechen nur einem Bruchteil der Kosten, die eine Katastrophe verursacht. [Dia] Das ist eine Karte der Shetland-Inseln, auf der Sie die Küste mit den tiefen Einschnitten sehen. Shetland ist lediglich 113 km lang, doch die Küste hat eine Länge von 1.450 km. Die Situation hier ist ähnlich wie im Finnischen Archipel. Für Kartografen ist dies ein Alptraum, und eine solche Küste ist sehr schwer zu säubern. [Dia] Das ist ein finnischer Tanker, eines der Ålandia Schiffe. Einige der besten Tanker kommen von den Åland Inseln. Und dieser beachtet die Regeln, er wartet 10 Meilen vor der Küste, bis es Zeit ist, in den Hafen einzufahren. Wir haben in Shetland seit 1979 ein System mit dem Namen „Areas to be avoided“, also „Zu meidende Gebiete“. Dieses System wurde von den lokalen Behörden und der Ölindustrie nach einer Ölkatastrophe entwickelt. Die Regierung nahm hierbei lediglich als Beobachter teil. Die Ölindustrie sagte damals: „Gut, in Ordnung, wie können wir diese Unfälle in Zukunft vermeiden?“

Die örtlichen Behörden wollten unter Anderem die Einrichtung von Sperrgebieten durchsetzen. Schließlich gab die Regierung ihre Zustimmung zur Ausweisung von so genannten „Please don't go Areas“, also Gebieten, für die es die nachdrückliche Empfehlung gibt, sie nicht zu befahren. Tanker, die Sullom Voe, d. h. das Öl-Terminal der Shetlands, anfahren [Dia] und die Regeln nicht beachten, beispielsweise einen bestimmten Abstand zur Küste nicht wahren oder beim Ablassen ölhaltiger Stoffe in der Nähe der Küste der Shetlands erwischt werden, erhalten keine Einfahrgenehmigung in den Hafen. All diese neuen Regelungen, die es auf den Shetlands seit 1979 gibt, wurden nicht von der Regierung beschlossen, sondern von der Ölindustrie. Die Ölindustrie kann den Einfluss, den sie auf Grund der Handelsverträge hat, dazu nutzen, ihre Regeln durchzusetzen. Gleichzeitig braucht die Internationale Seeschiffahrtsorganisation IMO ganze 8 Jahre, um die Tanker mit Transpondern, einem elektronischen Identifikationssystem, zu bestücken. In den USA sind die Lastwagen von UPS bereits seit 20 Jahren mit diesem System ausgestattet. Wo liegt hier das Problem? Mit Hilfe von Handelsverträgen und den örtlichen Behörden kann man über Nacht etwas bewirken. Das haben wir auf den Shetland-Inseln getan, der Kommunalrat ist an der Hafenverwaltung beteiligt. Die Ölindustrie hat die Macht, Dinge durchzusetzen, wenn sie dazu bereit ist. Ich werde später noch auf die Versicherer zu sprechen kommen. Ein anderer Punkt, mit dem die Industrie einverstanden war und wofür sie die Kosten übernahm, war die Helikopter-Überwachung. Der Helikopter ist jeden Tag auf Kosten der Ölindustrie in der Luft und überprüft, ob sich die Tanker tatsächlich am angegebenen Standort befinden, denn der Tanker muss die Hafenkontrolle 200 Meilen vor der Küste über Standort, Kurs, Geschwindigkeit und Position informieren. Schiffe, die das Öl-Terminal anlaufen, werden vor Ort überwacht, und mit Hilfe der Luftüberwachung werden die vom Schiff eingehenden Angaben auf ihre Richtigkeit geprüft. Darüber hinaus kann der Überwachungshelikopter das Kielwasser des Tankers zurückverfolgen, und im Falle von Öls Spuren werden Proben genommen und zur Analyse ins Labor gebracht. Wer vernünftig ist, läßt also vor der Einfahrt nach Sullom Voe keine ölhaltigen Stoffe ab. [Dia von Sullom Voe] Halb so groß wie das Valdez-Terminal; hier sehen Sie die großen Gasflammen und die Lagertanks. Hier legt gerade ein großer norwegischer Tanker an, und Sie können weiterhin 4 Schlepper erkennen. Die Anzahl der Schlepper wurde nach der Katastrophe von Tanker Nr. 12 erhöht. Es hatte damals nicht genügend Schlepper gegeben, um den Tanker daran zu hindern, gegen die Landungsbrücke zu krachen. Bei diesem Unfall trat Heizöl aus, und wie einige von Ihnen an der Ostsee wissen, ist Heizöl wesentlich schädlicher als Rohöl. Die 1.100 Tonnen Heizöl haben mehr Seevögeln das Leben gekostet, wahrscheinlich zweimal so viel, wie die 84.700 Tonnen der Braer-Katastrophe, an die sich jeder erinnern kann. Die Situation ist ähnlich wie in Alaska: Es kommt zu einer Katastrophe, und plötzlich wird alles besser. Natürlich sind noch weitere Verbesserungen möglich. Wir könnten zum Beispiel bessere Schlepper-Eskorten gebrauchen. Doch jeder Tanker, der sich innerhalb einer Gefährzone befindet, ist innerhalb von 15 Minuten von einem Schlepper erreichbar. [Dia] Hier sehen Sie eine solche Gefährzone, die den Menschen hier Sorge bereitet. Dies ist die Einfahrt zum Tankerhafen von Sullom Voe. Die Schiffe müssen auf eine Meile heranfahren, um hereinzukommen. Dies ist ein Punkt nördlich der Shetlands. Wir haben immer noch keine Radarüberwachung der gesamten Küste. Bald werden wir Transponder auf den Tankern haben, also brauchen wir vielleicht keine Radarüberwachung. [Dia] Das ist die „Braer“. Wir haben dieses wundervolle System, dem die Ölindustrie zugestimmt hatte, doch es ist völlig nutzlos, wenn der Tanker lediglich die Küste passiert. In Großbritannien und in Norddeutschland gibt es dieses Problem, denn da der Tanker nicht in den Hafen einfährt, haben Sie keinen Einfluss auf das Schiff.

Dieser Tanker fuhr von Norwegen nach Kanada, er hätte in Norwegen gar nicht auslaufen dürfen, weil es Probleme mit dem Antrieb gab. Bei den Untersuchungen wurde das übersehen, und wir haben es erst letzten Winter entdeckt. Das Schiff trieb ohne Antrieb, die britische Regierung wusste nicht, dass das Schiff überhaupt da war, denn sie hatten weder Radar noch die Mittel, um zum Tanker zu gelangen; es standen keine Schlepper zur Verfügung. Als der Schlepper endlich ankam, war der Tanker bereits auf Grund gelaufen, und dann kam ein Orkan. Ich kann dieses Bild wegen der Witterungsverhältnisse nicht schärfer einstellen. Wir haben hier Windstärke dreizehn, d. h. 84.000 Tonnen Öl, die bei Windstärke 13 in das Meer auslaufen und vom Meer verschlungen werden. Nach einem Monat war das Öl verschwunden. Seit 1989 kann man im Prince William Sund immer noch Öl aus der „Exxon Valdez“ finden. Ich war letztes Jahr dort. Man findet es an den Stränden. [Dia] So kann man einen Ölundfall bereinigen, falls Sie das wissen wollen. Sorgen Sie einfach für einen Orkan, und das hier wird nicht passieren. Was kostet ein toter Vogel? Wir haben dazu nichts von den Versicherungsgesellschaften gehört. Warum gibt es keinen Schadensersatz für die Tier- und Pflanzenwelt, wie in den Vereinigten Staaten? Parlamentarier, bitte notieren Sie dies. Warum gibt es keinen verschärften Schadensersatz? Warum kommt die Entschädigung für Ölundfälle immer verspätet, ist unzureichend und wird häufig verweigert? Weniger als die Hälfte der Kosten der „Braer“ wurde vom International Oil Pollution Compensation Fund gezahlt. Ich möchte wissen, warum Schiffe, einzelne Schiffe, nicht vollständig gegen das Risiko eines Ölundfalls versichert sind. Die „Braer“ war zu vier Prozent gegen die gesamten Ansprüche für Umweltschäden versichert, vier Prozent, den Rest übernahmen die Ölgesellschaften. Das wurde ihnen vom International Oil Pollution Compensation Fund auferlegt, das heißt also von den Regierungen, von Ihrer Regierung und meiner. Wenn Sie ein Auto fahren, müssen Sie vollständig versichert sein, aber nicht, wenn Sie ein Boot steuern. Zum Abschluss möchte ich Ihnen folgenden Gedanken nahe legen: Wenn Sie ein Schiff wie dieses aus Kaliningrad sehen, das im Hafen von Lerwick eingelaufen ist, denken Sie, dass sich ein solches Schiff auf einer harmlosen Durchfahrt befindet? Was ist an der Durchfahrt dieses Schiffes harmlos? Es kam durch den großen Belt zu den Shetlands. Ich glaube, Sie müssen sich Gedanken über den Einsatz eines Concierge, einer Eingangsüberwachungsstelle, machen. Es ist mir egal, wie die Anwälte das regeln, aber jemand muss diese Art von Schiffen aus der Nord- und Ostsee fernhalten.

Niels Bagge (Dänische Schifffahrtsbehörde): Wir hatten im Ostseegebiet immer gute Beziehungen zu den verantwortlichen Behörden aller betreffenden Ländern, besonders im Rahmen der Helsinki-Kommission, aber auch der IMO sowie der Europäischen Union, der wir als Mitglied angehören, und der ILO. Aber wir verfügen auch über gute bilaterale Beziehungen. Dr. Steinicke aus Deutschland hat bereits über die Beziehungen zu unseren nächsten Nachbarn, Deutschland und Schweden, gesprochen. Unsere Bemühungen galten immer einer Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt sowie der Senkung des Risikos einer Verschmutzung der dänischen Küste und der dänischen Gewässer, einschließlich der Zufahrtswege der Ostsee und der Ostsee als Ganzes. Die dänische Regierung bemüht sich immer um internationale Maßnahmen, besonders im Rahmen der IMO, um eine Verbesserung der Seesicherheit allgemein, der Sicherheit in den dänischen Gewässern und in der Ostsee zu erreichen. Wir sollten uns in Erinnerung rufen, dass Dänemark und Deutschland sowohl Küstenstaaten als auch Flaggenstaaten sind. Beide Länder verfügen über eine ziemlich große Handelsflotte, aber unsere Schiffe fahren weniger in die Ostsee, sondern sind weltweit im Einsatz. Fast alle unserer nationalen Regelungen basieren auf internationalen Konventionen.

Ich kann in diesem Zusammenhang SOLAS, MARPOL, COLREG, STCW und andere internationale Konventionen nennen. Als Mitglied der EU nehmen wir aktiv an den Diskussionen teil und verfolgen die selben drei Prioritäten wie Deutschland: 1. Internationale Regelungen; 2. regionale Regelungen in der Ostsee und 3. nationale Regelungen. Zur Verbesserung der Sicherheit der Schifffahrt auf den Zufahrtswegen der Ostsee, insbesondere dem Großen Belt und dem Sund, haben wir eine Transitstrecke im Großen Belt eingerichtet; darüber hinaus gelten zwei IMO-Empfehlungen bezüglich der Lotsenannahmepflicht und eines Schiffsmeldesystems. Nach den Zahlen aus dem Großen Belt befolgen 96 % der betroffenen Schiffe diese Empfehlungen. Wir haben auch ein verbindliches VTS-System im Großen Belt, das bisher Einziges in unseren Gewässern. Viele der Beschlüsse werden umgesetzt werden. Nach entsprechenden Diskussionen in der IMO haben wir dort beschlossen, das automatische Schiffsidentifizierungssystem AIS nächstes Jahr ab dem 1. Juli einzuführen. Dieses System betrifft Passagierschiffe, Öltanker und größere Lastschiffe und wird bis 2008 schrittweise eingeführt. Ebenso werden wir das elektronische Kartendarstellungs- und Informationssystem ACDIS (Automatic Chart Display and Information System) einführen. Auch mit der Ausbildung und Schulung der Seeleute befassen wir uns intensiv. Wir haben die STCW-Konvention revidiert, die im Februar nächsten Jahres vollständig in Kraft treten wird. Alle Seeleute werden sich nach diesen internationalen Standards richten müssen. Kurz nachdem wir zu diesem Treffen eingeladen wurden, kam es zu einer schwerwiegenden Kollision. Der Unfall passierte am 29. März diesen Jahres in den internationalen Gewässern östlich der dänischen Insel Mön, also nicht in der Kadetrinne, sondern nördlich davon. Die Wetterverhältnisse waren zum Zeitpunkt der Kollision schlecht, und bei dem Unfall wurde ein Lasttank des Tankschiffs erheblich beschädigt. Wir haben gerade von den vielen tausend Tonnen Öl gehört, doch tatsächlich verlor das Tankschiff bei diesem Unfall 2.700 Tonnen Schweröl. Beide Schiffe hatten ungefähr 20.000 Bruttoregistertonnen, und sowohl die Schiffe als auch die Kapitäne, Offiziere und Crews waren im Besitz vollwertiger und gültiger Zertifizierungen. Die „Baltic Carrier“ war ein neues Schiff. Es wurde im letzten Jahr gebaut, und es war ein Doppelhüllenschiff. Da es sich um einen Zusammenstoß handelte, konnte die doppelte Hülle das Auslaufen des Öls nicht verhindern. Der erste vorläufige Bericht der Untersuchungskommission der dänischen Schifffahrtsbehörde wurde vorgelegt. Aus diesem Bericht geht hervor, dass die „Baltic Carrier“ mit dem Massengutfrachter „Tern“ in Funkkontakt stand und ihn aufforderte, beizudrehen. Doch in diesem Moment versagte die Ruderanlage. Das war der wahre Grund für den Zusammenstoß. Gleichzeitig fuhren die Schiffe zu dicht beieinander, um die Kollision vermeiden zu können. Den Abschlussbericht erwarten wir in einigen Wochen. Glücklicherweise hatten wir die Möglichkeit, die Funkkommunikation zwischen beiden Schiffen und die Steuereinrichtung an Bord der „Baltic Carrier“ zu überprüfen. Sofort nach dem Zusammenstoß hat der dänische Minister für Handel und Gewerbe, der auch für die Sicherheit auf See verantwortlich ist, auf der Ministerkonferenz der EU in Luxemburg erklärt, dass er den Vorsitzenden und das Sekretariat der Helsinki-Kommission darüber in Kenntnis setzen werde, dass er seine Kollegen, die Minister der Ostseeanrainerstaaten, zu einem Treffen nach Kopenhagen einladen wird. Wir rechnen damit, dass dieses Treffen am 10. September diesen Jahres stattfinden wird. Aus dänischer Sicht sollte für dieses Ministertreffen die Frage der Lotsenannahmepflicht als Tagesordnungspunkt aufgenommen werden. Wir haben auch einige gute Anregungen, wie sich die Verwendung verschiedener Navigationshilfsmittel erweitern lässt.

Dies schließt die Überwachung von Schiffen mit Hilfe des automatischen Schiffsidentifizierungssystems AIS sowie die Verwendung des bereits erwähnten elektronischen Kartendarstellungssystems ACDIS ein. Besondere Aufmerksamkeit sollte den Risikoschiffen gewidmet werden, und zwar mittels Hafenstaatkontrolle im Ostseeraum in Übereinstimmung mit den neuesten Rechtsvorschriften im Rahmen der Europäischen Union, um gegen unternormige Schiffe vorzugehen. Darüber hinaus ist es von großer Bedeutung, sich mit den Erfahrungen, die Dänemark und seine Nachbarstaaten nach dem Zusammenstoß im Kampf gegen die Ölverschmutzung in den dänischen Gewässern gemacht haben, zu befassen. Die Arbeiten sind noch nicht beendet, es sind immer noch einige Ölrreste zu beseitigen, bevor wir dieses Kapitel abschließen können. Dann können auch erst die Kosten der Kollision zwischen der „Baltic Carrier“ und der „Tern“ ermittelt werden und es kann eine Auswertung unserer Bemühungen in diesem Zusammenhang erfolgen. Viele der von Dänemark vorgeschlagenen Themen sind ausgesprochen technischer Natur. Deshalb ist der dänische Minister der Meinung, dass es hilfreich wäre, wenn das Treffen von einer Expertengruppe vorbereitet werden würde; dies könnte die Diskussion im September erleichtern. Die dänische Seite ist bereit, den Vorsitz dieser Expertengruppe zu übernehmen und vor dem Treffen der Minister am 10. September verschiedene Vorbereitungstreffen durchzuführen. Ich schlage vor, im Anschluss an diese Anhörung alle Beiträge und all die Fragen, die während dieses Treffens aufkamen, zu sammeln. Dieses Material sollte dann der Expertengruppe zur Vorbereitung des Treffens der Minister der Helsinki-Kommission am 10. September in Kopenhagen vorgelegt werden. Es handelt sich hierbei wirklich um Experten, und wir werden auch die Unterstützung der Lotsenvereinigung und der Lotsenbehörden der Ostseeanrainerstaaten anfordern. Unser Vorschlag ist also, die Experten hinzuzuziehen und dieser Expertengruppe alle Informationen dieser Anhörung vorzulegen, damit sie das Treffen der Minister in Kopenhagen am 10. September vorbereiten können. Heute befindet sich unser Minister in einer Sondergruppe des Parlaments in Kopenhagen, um über die Sicherheit in den dänischen Gewässern zu sprechen. Er wird heute den zuvor erwähnten Brief an seine Kollegen, die Minister der Ostseeanrainerstaaten, versenden.

Andrzej Batycki (Ministerium für Transport und Seewirtschaft, Polen): Ich möchte über ein Verkehrssicherheitssystem für die gesamte Ostsee sprechen. Ich werde dabei auf eine Reihe von Fragen eingehen, die vor dieser Konferenz angeschnitten wurden. Und die erste Frage lautete: Ist der Einsatz eines umfassenden Systems für die gesamte Ostsee wirklich denkbar? Vor dem Hintergrund der aktuellen internationalen Entwicklung und der technischen Möglichkeiten ist dies absolut vorstellbar. Die rechtliche Grundlage für ein solches System sollte unter drei Gesichtspunkten betrachtet werden. Erstens auf der internationalen, globalen Ebene; zweitens auf der Ebene der Europäischen Union und drittens auf der regionalen Ebene, das heißt auf der Ebene der Ostsee. Auf der globalen Ebene hat die UNCLOS (United Nation Convention on the Law of Sea) für die Staaten eine sichere Basis geschaffen, indem sie ihnen bestimmte Überwachungskompetenzen zuspricht und den Küstenstaaten noch mehr Verantwortung und Befugnisse an die Hand gibt. Mit der unlängst verabschiedeten SOLAS-Konvention haben die Küstenstaaten mehr Möglichkeiten, in den Schiffsverkehr einzugreifen. Ich möchte hier nicht auf die Einzelheiten eingehen, sie werden in dem von mir vorgelegten Dokument aufgeführt. Auf der Ebene der Europäischen Union sieht die Situation sogar noch besser aus.

Wir verfügen bereits über einen relativ umfassenden rechtlichen Rahmen in Bezug auf dieses Thema. Als Erstes wäre die Richtlinie 93/75, die sogenannte HAZMAT-Richtlinie, zu nennen, die im September 1993 verabschiedet wurde und die Grundlage bildet zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Meldesystems für auf dem Seeweg beförderte gefährliche Güter bzw. gefährliche Ladungen. Es gibt mehrere andere ergänzende Richtlinien, die sich mit der Seesicherheit befassen. Jedoch erachtet die Europäische Kommission die im Umgang mit Unfällen und Verschmutzungen durch unternormige Schiffe in den europäischen Gewässern eingesetzten Instrumente immer noch für unzureichend. Aus diesem Grund hat die Europäische Kommission einen zweiten Gesetzesentwurf vorbereitet, der unter der Bezeichnung Erika II-Paket bekannt ist. Das Erika II-Paket enthält den Vorschlag zur Einrichtung eines Europäischen Beobachtungssystems, das sämtliche europäischen Gewässer umfasst. Dieses System soll die Beobachtung, Überprüfung und präzise Führung von Schiffen mit einer Bruttotonnage von über 300 Tonnen durch die europäischen Gewässer erleichtern. Die bereits geltenden Gesetze sowie Gesetzesentwürfe, die hoffentlich bis Ende des Jahres in Kraft treten werden, bilden für die Einführung eines Systems zur Überwachung des Seeverkehrs im Ostseegebiet eine solide Basis. Ich bin der Meinung, dass die Ostsee hier für Gesamteuropa als Testgebiet dienen kann. Es ist sehr ratsam, ein solches Programm zu testen, es zunächst in einem begrenzten Gebiet einzusetzen, um bestimmte Unzulänglichkeiten oder Fehler des Systems aufzuspüren. Dann kann nach der Behebung der kleinen und großen Fehler ein fast perfektes System auf europäischer Ebene implementiert werden. Im Ostseegebiet gibt es bereits bewährte und gut funktionierende internationale Organisationen der Ostseeanrainer. An erster Stelle steht der Rat der Ostseestaaten (Council of Baltic Sea States, CBSS), dann sind HELCOM und auch die Europäische Kommission zu nennen. Vor dem Hintergrund dieser internationalen Organisationen ist der Einsatz eines solchen Systems meiner Meinung nach nicht nur denkbar, sondern unumgänglich, und es wird früher oder später eingerichtet werden. Es geht nicht um die Frage, ob solch ein System vorstellbar ist, die Frage ist lediglich, wann es eingerichtet wird. Es ist also einfach eine Frage der Zeit. Die andere Frage lautete, wo der Schwerpunkt eines solchen Systems liegen sollte. Nun, um diese Frage beantworten zu können, wären sehr umfangreiche Studien nötig. Es gibt bestimmte Hauptpunkte, die hervorgehoben werden sollten. In erster Linie ist die Entwicklung eines AIS-Systems notwendig, ein Transpondersystem, dass an Bord der Schiffe angebracht wird. Die Einführung dieses Systems wurde bereits von der IMO angenommen. Doch die Ausstattung der Schiffe mit Transpondern ist nur die eine Seite. Zur Überwachung des Verkehrs benötigen wir entlang der gesamten Ostseeküste ein enges Netzwerk von Empfangsstationen. Der Aufbau des Empfängersystems kann nicht oder sollte zumindest nicht, von den einzelnen Staaten unabhängig voneinander erfolgen, sondern auf internationaler Ebene. Alle nationalen Systeme müssen miteinander verbunden werden, um eine durchgängige Überwachung des Verkehrs im gesamten Ostseegebiet zu ermöglichen. Zusätzlich zum AIS-System ist die Entwicklung eines Seeverkehrsmanagementsystems (VTS) notwendig. Das Seeverkehrsmanagementsystem kann in zwei Kategorien unterteilt werden, nämlich das Hafenverkehrssystem und das Küstenverkehrssystem. In bestimmten Bereichen der Ostsee ist der Einsatz beider Systeme erforderlich. Natürlich gibt es verschiedene andere Themen, die im Zusammenhang mit diesem System angesprochen werden müssen. An erster Stelle sollte eine Verkehrsdatenbank und ein Datenabgleichssystem zwischen den Ostseeanrainerstaaten entwickelt werden, danach ein umfassendes Meldesystem über die Beförderung von gefährlichen Stoffen.

Der Datenaustausch sollte elektronisch in einem einheitlichen Format erfolgen. Es ist sehr wichtig, dieses zu entwickeln. Wir brauchen auch ein präzises Navigationssystem zur Positionsbestimmung. Gegenwärtig wird die Ostsee gut durch DGPS abgedeckt, d. h. durch verschiedene, mit dem GPS-System verbundene Stationen. Ein Großteil der Ostsee ist hinreichend abgedeckt und in vielen Gebieten ist eine präzise Positionsbestimmung möglich; dennoch sind hier weitere Auswertungen erforderlich. Zusätzlich versucht die Europäische Union, die Entwicklung des europäischen Satellitennavigationsnetzes GALILEO voran zu bringen, das wahrscheinlich in Zukunft Gestalt annehmen wird. Auch dies sollte berücksichtigt werden, wenn ein Verkehrskontrollsystem des Ostseegebiets in Betracht gezogen wird. Welche Interessen haben nun die Ostseeanrainerstaaten im Zusammenhang mit einem solchen Kontrollsystem? Nun, es gibt so vieles, was für die Ostseeanrainerstaaten von Interesse sein könnte, dass ich nur einige Punkte nennen kann. Und das Wichtigste, an das jeder denkt, ist der Unfall des Tankers „Erika“, der Schäden in einer Höhe von fast 500 Milliarden Euro verursacht hat. Wenn dieser Betrag in ein Verkehrssicherheitssystem investiert wird und dadurch auch nur ein Unfall mit ähnlicher Schadenshöhe vermieden werden kann, dann lohnt sich die Investition offensichtlich. Ich sehe dies als das wichtigste Argument, den wichtigsten Punkt, warum wir diese Linie verfolgen sollten. Ein sicherer Gütertransport und niedrigere Kosten liegen meiner Ansicht nach eindeutig im Interesse der Flaggenstaaten und aller Beteiligten der Schifffahrt. Dies gilt besonders, wenn ein solches Verkehrskontrollsystem auf der Basis des relativ kostengünstigen AIS-Systems aufgebaut wird. Zum Abschluss meines kurzen Beitrags möchte ich noch Eines betonen: Es muss wirklich damit begonnen werden, ein solches System zu entwickeln. Sämtliche Mittel, die rechtlichen und technischen Möglichkeiten für den Aufbau eines solchen Systems sind vorhanden. Was wir brauchen, ist die Bereitschaft der Regierungen, die Bereitschaft der Staaten, der Ostseeanrainerstaaten. Zweitens brauchen wir eine Organisation, die diese schwere Aufgabe übernimmt. Als zuletzt benötigen wir jemanden, der die Führung übernimmt. Ich denke, ein Staat, ein Ostseeanrainerstaat, sollte die Führungsrolle für die Einrichtung des gesamten Systems übernehmen, denn ohne die richtige Führung wird es einfach länger dauern. Das System wird zwar trotzdem eingerichtet werden, aber es wird eindeutig viel mehr Zeit in Anspruch nehmen.

Vors. Dr. Henning Klostermann: Meine Damen und Herren, bevor wir in die angekündigte Diskussion gehen, möchte ich Greenpeace außerhalb des offiziellen Programms die Gelegenheit geben, sich zu diesem Thema zu äußern.

Dr. Bussau (Greenpeace Deutschland): Vielen Dank. Ich möchte nur ganz kurz erläutern, was Greenpeace im Moment in diesen Stunden unternimmt, um die deutsche Ostseeküste vor Schiffsunfällen, vor Tanker- und Tankerölverschmutzung zu schützen. Wir haben zwei Schiffe, die in den nächsten Tagen auslaufen werden, die sich in der Nähe der Kadetrinne platzieren werden. Auf dem einen Schiff werden drei Überseelotsen, also Kapitäne mit Patent, die Lotsung der Schiffe durch die Kadetrinne vornehmen, rund um die Uhr, mit entsprechender Radarausrüstung den Verkehr in der Kadetrinne überwachen. Wir werden ein Protokoll unserer Beobachtungen rund um die Uhr, 24 Stunden, 4 Wochen lang erstellen. Die Überseelotsen, die auf unserem Schiff den Dienst leisten werden, sind der Ansicht, dass diese Überwachung extrem wichtig ist, damit man solche Fälle, solche Desaster wie bei der Grundberührung des Tankers „Clement“ in Zukunft vermeiden kann. Ich möchte kurz an den Tanker „Clement“ erinnern. Am 6.3.2000 hatte der Tanker Grundberührung um 04.19 Uhr und das Küstenwachtzentrum Ostsee erhielt die erste Meldung um 08.42 Uhr, fast 4 Stunden später.

Die ersten Schiffe von deutscher Seite erreichten nach 6 Stunden bzw. 12 Stunden den Einsatzort. Ich glaube, dass diese Zeit zu lang ist. Ich glaube, dass, wenn man über Sicherheit im Rahmen der Kadettrinne der Ostsee redet, dann muss als erstes eine komplette Überwachung dieser viel befahrenen Schifffahrtswege sichergestellt werden. Das werden wir tun. Und ich hoffe auch, dass wir unser Ergebnisprotokoll dem Bundesverkehrsministerium und auch den Ländern zur Verfügung stellen können. Man kann nach unserer Meinung kurzfristig schon die Sicherheit erhöhen, und das machen wir jetzt. Und ich hoffe, dass Sie uns unterstützen.

Dr. Dietrich Steinicke: Ich möchte auf die Ankündigung von Greenpeace kurz reagieren. Ich hoffe, dass sich Ihr Beobachtungsschiff verkehrsgerecht verhält, d. h. nicht in den Einbahnwegen ankert, sondern außerhalb liegt. Und wenn Ihre Beobachtungen einen Wert haben sollen, dann müssen Sie das Verhalten der Schiffe, die sich Ihrer Meinung nach nicht verkehrsgerecht verhalten, plotten, nach den Unterlagen der IMO, wonach genau nachvollziehbar für einen Flaggenstaat auch das falsche Manövrierverhalten festgehalten wird. Nur dann kann man mit solchen Informationen auch wirklich arbeiten. Ich unterstelle, dass Ihre Aktion ernst gemeint ist. Und deswegen weise ich auf diese Formalitäten hin. Einfach Schiffsnamen zu dokumentieren und sie hätten sich nicht an den Weg gehalten, mit denen kann man nichts anfangen. Im übrigen möchte ich Sie darauf hinweisen, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, hier auch vertreten durch den Amtsvorstand des Wasser- und Schifffahrtsamtes Stralsund, eine Überwachung auch durch Bundesfahrzeuge und die Küstenwache durchführt. Auch das Mehrzweckschiff „Scharhorn“ ist in die Überwachung eingesetzt. Nur, damit hier nicht der Eindruck entsteht, die ganze Aktion hängt nur an der Greenpeace-Überwachung. Sie findet laufend statt. Und die Anzeigen, die wir bekommen von jedermann, sei es von der Küstenwache, schicken wir an die Flaggenstaaten. Die sind dafür verantwortlich, dass Schiffsführungen bestraft werden. Ich hätte weiterhin Kommentare zu dem, was Herr Prof. Dr. Clausen hier gefordert hat, und zwar einmal in Bezug auf das Notfallmanagement. Ich hatte mir notiert, dass er im Prinzip eine Grundgesetzänderung befürwortet. Darauf kann man natürlich lange warten. Sie wissen ja, mit welchen Mehrheiten das Grundgesetz nur geändert werden kann. Wir wollen gemeinsam mit den Ländern jetzt das neue Notfallmanagement-System. Und deswegen - das kann man parallel machen - können die jetzigen Arbeiten nur auf pragmatischem Wege, die ich erläutert habe, durchgeführt werden. Und ich hoffe, dass der Konsens der Länder, gemeinsam mit dem Bund ein einheitliches System zu erarbeiten, ungeachtet des Grundgesetzes auch bis zum Ende eines Abschlusses, der dann durch Staatsverträge zu ratifizieren ist, anhält. Zweiter Punkt: Er hat eine aktive Informationspolitik angemahnt. Es ist Teil des Feinkonzeptes, dass vor Ort sofort spezielle für die Medienpolitik verantwortliche Bedienstete des Havariekommissars zur Verfügung stehen. Das muss in der Tat optimiert werden. Weiter hat er Übungen gefordert. Das ist selbstverständlich Teil des Konzeptes. Aber die Bund-Länder-Zusammenarbeit kann nie durch eine einseitige Änderung zu Gunsten der Zuständigkeiten des Bundes verbessert werden, weil mindestens auch die Feuerwehren und die Kreiskrankenhäuser usw. daran hängen. Denn das muss ich an dieser Stelle betonen: Bis vorgestern haben wir schwerpunktmäßig Unfälle wie der „Estonia“ bearbeitet. Und wir haben für die „Estonia“ wie in den neuen SOLAS-Vorschriften gefordert, Übungen auf See, nicht nur auf dem Papier, auf See durchgeführt. Und auch dieses fällt unter Ihr Thema, die Havarie eines großen Passagierschiffes. Und da kommen noch ganz andere Probleme auf Ihr Land zu als jetzt nur mit Öl umzugehen, wenn beispielsweise 1.500 Passagiere im toten, teilweise äußerst medizinisch bedenklichen Zustand abgeborgt werden und hier in Krankenhäuser transportiert werden müssen.

Auch dieser Unfall wäre für das Land Mecklenburg-Vorpommern eine Tragödie und es wäre unsere Visitenkarte, damit professionell umzugehen. Ich wollte nur an dieser Stelle auf diese Problematik hinweisen. Wir haben immer noch das Katastrophenszenario der „Estonia“ im Kopf. Ein letzter Punkt. Es wurde eine Katastrophenstelle für wissenschaftliche Forschung gefordert. Dieses ist als sogenanntes Wissenszentrum in der Struktur des Notfallmanagement-Systems, an dem Bund und Länder gemeinsam arbeiten. Das Wissen muss zusammengetragen werden, um dem Havariekommissar und dem Lagezentrum für einen Katastrophenfall zur Verfügung zu stehen. Das waren meine Kommentare zu dem Notfallmanagement. Dann hat er die sogenannte HAZMAT-Direktive der Europäischen Union angesprochen, das Meldesystem für Gefahrgutschiffe. Ich muss und würde gerne hier an die Adresse Ihres Umweltministers appellieren, dass auch Ihr Land endlich ein elektronisch gestütztes Informationssystem für Gefahrguttransporte aufbaut, so wie es in Bremen und Hamburg geschehen ist. Niedersachsen ist dabei, Schleswig-Holstein hängt auch noch etwas zurück. Aber mir wurde immer gesagt, dass hier in Mecklenburg-Vorpommern bei Null angefangen wird. Denn die zentrale Stelle des Bundes, in Umsetzung der Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland, ist in Cuxhaven. Und alle Schiffe, die nicht in diesem elektronischen Hafenerfassungssystem aufgenommen sind, müssen sich per Hand in Cuxhaven melden. Ein Zustand, der leider eine Belastung der Schiffsführungen darstellt, weil ellenlange Listen mit Ladungsgütern gemeldet werden müssen, damit im Falle einer Katastrophe der Einsatzstab Bescheid weiß. Ein elektronisches Hafeninformationssystem Mecklenburg-Vorpommerns würde hier einen erheblichen Beitrag leisten und auch Teil des europäischen Schiffsmeldesystems sein, das als elektronisches System zur Weitergabe von Informationen in gesamt Europa zur Verfügung steht. Und als letztes wollte ich sekundieren, was Herr Bagge aus Dänemark gesagt hat. Wir, das Verkehrsministerium begrüßen es sehr, dass die Unterlagen, die hier im Rahmen dieses Hearings heute erstellt werden, eine hervorragende Grundlage für die Ministerkonferenz sind. Und ich kann Ihnen sagen, dass unser Haus gemeinsam mit dem Umweltministerium anstrebt, dass beide Minister auch persönlich teilnehmen, um deutlich zu machen, welche Bedeutung die Bundesregierung diesem Komplex, der ein Schiffssicherheitsteil hat und einen Umweltteil hat, beimisst, um dies auch politisch deutlich zu machen.

Dr. Jonathan Wills: Danke. Ich möchte eine Bemerkung zum Beitrag von Prof. Dr. Clausen über Öffentlichkeitsarbeit machen. In meinem früheren Beruf als Journalist einer Wochenzeitung habe ich über einige Ölkatastrophen in Großbritannien und andernorts berichtet. Der häufigste Grund, warum Vertreter der Behörden zu stottern beginnen und ernsthafte Probleme mit ihrer Öffentlichkeitsarbeit kommen, ist, dass die Beteiligten vor Ort, die Verantwortlichen, den Lokalredakteuren nicht die Wahrheit erzählen. Sie versuchen, ihnen eine geschönte, eine optimistische Version der Tatsachen zu verkaufen, anstatt bei den Fakten zu bleiben und diese nicht zu kommentieren. Bleiben Sie einfach bei den Tatsachen und erzählen Sie, was passiert – Sie werden feststellen, dass Sie nicht verantwortlich gemacht werden, egal wie schlimm es wird. Das wäre mein einfacher Hinweis zur Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit.

Vors. Dr. Henning Klostermann: Ich möchte eine Frage an Herrn Bagge stellen. Bezüglich einer möglichen Einführung der Lotsenpflicht in der Kadetrinne, bedarf es eines gemeinsamen Antrages von Dänemark und Deutschland bei der IMO. Und Dänemark ist im Moment nicht so sehr daran interessiert oder vielleicht habe ich das falsch interpretiert. Ich bitte Sie darzulegen, wie Ihr Standpunkt ist und ob Sie überlegen, einen entsprechenden Antrag gemeinsam mit Deutschland zu stellen?

Niels Bagge: Danke. Ich denke, wir müssen das innerhalb der Expertengruppe diskutieren. Aber in Dänemark und vielleicht auch in Deutschland haben wir an die Gesetzgebung aller Ostseeanrainerstaaten gedacht. Wir dachten an einzelstaatliche Gesetzgebung für die Eigentümer und Kapitäne von Öltankern, Regelungen zur Lotsenannahmepflicht bei Ein- und Ausfahrt in nationale Häfen sowie in bestimmten gefährlichen Bereichen der Schifffahrtsstraßen von Dänemark. In Dänemark haben wir solche Regelungen für zwei oder drei Häfen, in denen Kohle entladen wird. Wir haben es bei uns mit relativ großen Schiffe zur Beförderung von Kohle für die Kraftwerke, aber auch zur Ölbeförderung für die Raffinerien zu tun. Entsprechend unserer nationalen Gesetzgebung müssen diese Schiffe einen Lotsen an Bord nehmen, ohne Lotsen dürfen sie nicht in den dänischen Hafen einfahren. Und wir hoffen, dass wir das allen Ostseeanrainerstaaten deutlich machen können. Wir haben dies bereits versucht, ich glaube im Jahr 1990, aber es war damals zu früh. Ich denke, die Situation hat sich geändert; zu dieser Zeit wurde das Öl lediglich in das Ostseegebiet hinein transportiert, doch heute wird sehr viel Öl aus dem Ostseegebiet transportiert, d. h. der Verkehr fließt in beide Richtungen.

Dr. Jonathan Wills: Wenn ich dazu eine Bemerkung machen darf. Auf den Shetlands gilt in den Häfen der Raffinerien, im Öl-Terminal, das im Namen von 30 Ölgesellschaften von BP, der größten aller Ölgesellschaften in der Nordsee, betrieben wird, die Lotsenannahmepflicht, und Ähnliches gilt für Norwegen und die Orkney-Inseln. Das ist überhaupt keine Frage. Es wird also keine rechtlichen Probleme damit geben, das hoffe ich zumindest.

Werner Keitsch (Deutscher Nautischer Verein): Ja, wir haben jetzt eben gehört, dass es sich dabei doch aber um die Lotsenannahmepflicht in und aus den betroffenen Häfen handelt. Die Frage war doch, gibt es eine Möglichkeit der Lotsenannahmepflicht für die Passage der Kadetrinne? Und wir haben vorhin von Herrn Dr. Steinicke gehört, dass 95 % aller Schiffe - und er meinte damit sicher die 95 % von den Schiffen mit mehr als 13 Meter Tiefgang, wenn ich mir die Korrektur erlauben darf, Herr Dr. Steinicke - bereits einen Lotsen annehmen. Wir haben dann von Herrn Bagge gehört, dass es sich dabei um die Schiffe handelt, die den Storebelt passieren. D. h. der Lotse geht von Bord bei Spodsbjerg. Ist das korrekt? Oder gibt es genauere Erkenntnisse über die Anzahl der tiefgehenden Schiffe, die bereits jetzt auf freiwilliger Basis einen Lotsen für die Passage durch die Kadetrinne annehmen?

Niels Bagge: Als ich über die Lotsenannahmepflicht gesprochen habe, geschah dies im Rahmen der beiden Empfehlungen. Diese gelten für den Ausgang der Ostsee von Skagen in Dänemark, dem nördlichen Teil Dänemarks und zur Kadetrinne. Und es ist richtig, was Sie gesagt haben, es handelt sich dabei um Schiffe mit mehr als 13 Meter Tiefgang.

Werner Keitsch: Es erscheint mir doch sehr wichtig festzustellen, dass diese 95 % der freiwilligen Lotsenannahmepflicht sich auf den Storebelt konzentrieren. Ist das richtig? Oder gilt das bis zum Ostausgang der Kadetrinne?

Niels Bagge: Sie wissen, dass wir ein Schiffsmeldesystem haben. Auf diese Weise wissen wir, ob das Schiff einen Lotsen an Bord hat. Der Geltungsbereich des Schiffsmeldesystems endet nördlich der Kadetrinne. Diese Empfehlung gilt also für alle Schiffe, die die Kadetrinne passieren.

Abg. Reinhardt Thomas: Herr Dr. Steinicke, wir hatten ja vorhin kurz zu dem Problem Mehrzweckschiffen geredet. Nun muss ich aber eines noch einmal dazu sagen. Sie bezeichnen das Motorschiff „Scharhörn“ als Mehrzweckschiff und unterstellen damit auch – und das ist leider die Argumentation des Bundes – eine Notschleppkapazität. So viel ich weiß, liegt diese aber nur bei 6 Tonnen. Wir hören ständig die Argumentation des Bundes, wir haben ein Mehrzweckschiff in der Ostsee mit entsprechender Schleppkapazität. Das darf ich hiermit verneinen und würde doch darum bitten, dass der Bund das auch so korrekt wiedergibt. Wir suchen die Notschleppkapazität in der Ostsee. Und das wäre eine Darstellung, die den Sachverhalt verzerrt. Ich glaube, wir sind uns einig, Sie begrüßen die Maßnahme. Ich glaube, das ist hier eine gute Runde, um das weiter mit öffentlichem Druck voranzutreiben. Aber wir müssen doch auch darauf hinweisen, dass es gewisse Verantwortungen beim Bund und Land gibt. Und das Bundesverkehrsministerium, was Sie heute vertreten, ist nun schon in der Verantwortung. Was ist für Sie jetzt die nächste Priorität, aufgrund des Verlaufs dieser Tagung? Denn die Meinungen der Experten liegen schon seit einiger Zeit vor, sie müssten „nur“ umgesetzt werden. Wir haben heute darüber gesprochen, wie schwer das ist. Was sind Ihre Prioritäten in absehbarer Zeit, speziell für die Kadetrinne?

Dr. Dietrich Steinicke: Ich hatte bei meinen Ausführungen zur „Scharhörn“ zwar gesagt, dass es sich um ein Mehrzweckschiff handelt, und es erfüllt auch mehrere Zwecke, allerdings schwergewichtsmäßig die Ölbekämpfung - es war im Einsatz hier bei dem Unfall - aber auch als polizeiliches Überwachungsschiff. Und die Notschleppkapazität ist hier nicht sehr stark entwickelt. Aber ich hatte Ihnen vorher gesagt, dass in diesem Jahr über einen eigenen Schlepper für die Ostsee entschieden wird. Das hat mit der „Scharhörn“ nichts zu tun.

Abg. Reinhardt Thomas: Ist das eine der Prioritäten, die Sie aus der Sicht des Bundes, des Verkehrsministeriums für dieses Jahr setzen?

Dr. Dietrich Steinicke: Es wird Teil des Prioritätenkataloges des maritimen Notfallmanagement-Projektes, über das Bund-Länder-übergreifend gemeinsam entschieden wird. Und in diesem Paket ist es enthalten. Und ich gehe selbstverständlich davon aus, dass nach diesem Unfall diese Maßnahme eine sehr hohe Priorität hat, aber neben anderen Prioritäten. Das ist ein ganzer Katalog, der eben vor allen Dingen auch den Havariekommissar etc. mit umfassen wird. Sie fragten nach weiteren Erkenntnissen, die sich aufgrund dieses Hearings ergeben, so habe ich das verstanden. Und neben den Dingen, die schon sozusagen angeschoben sind - und dazu zähle ich auch alle Maßnahmen der Europäischen Union im Paket Erika I und II, einschließlich eines AIS-Transponder-gestützten Überwachungssystems -, würde ich aus der heutigen Sicht sagen. Der Ansatz von Prof. Dr. Lagoni, bei den Unfallursachen anzufangen, ist auch für das Verkehrsministerium ein entscheidender Ansatz, übrigens auch für die IMO, die hier ein Unfallursachenauswertungssystem installiert hat. Und in diesem Zusammenhang kommt der Seeunfalluntersuchung eine herausragende Bedeutung zu, nämlich die Defizite im Regelsystem zu erkennen. Dazu wollen wir auf internationaler Ebene beitragen durch ein neues Seeunfalluntersuchungsgesetz. Und warum der Schlüssel für die Verbesserung der Verkehrs- und Schiffssicherheit die Unfalluntersuchung ist, liegt im Folgenden: Mit dem internationalen Sicherheitsmanagement-System haben wir ein Qualitätssicherungs-System des Reeders eingeführt, was dazu führt, dass die Reedereipolitik und die Sicherheitsprozeduren an Bord aufgeschrieben sein müssen, fortentwickelt werden müssen.

Das ist der berühmte kontinuierliche Verbesserungsprozess, der dazu führt, dass jeder Unfall ausgewertet, dokumentiert und die Fehler durch die Reederei abgestellt sein müssen. Wir haben also mit diesem System - wir, und das ist die IMO - die eigentlichen Verantwortlichen für Schiffsunfälle, nämlich Kapitäne und Reedereien, in die Pflicht genommen. Und nun kommt es darauf an, dass bei einer Seeunfalluntersuchung das Sicherheitssystem, wie es aufgeschrieben ist und wie es wirklich abgelaufen ist, miteinander verglichen wird. Und dann erkennt man, wo die Defizite waren. Das ist bisher nicht möglich gewesen. Und die Konsequenz ist gravierend. Wenn das Schiff, d. h. das Sicherheitsmanagement-System an Bord nicht funktioniert hat, besteht die Möglichkeit, das SMC zu entziehen, mit der Konsequenz, dass das Schiff nicht mehr fahren kann. Hat die Reederei bei ihrer Sicherheitspolitik für die Schiffe, nämlich die Ressourcen zur Verfügung zu stellen, gefehlt, sei es, dass die Besatzungen nicht gut ausgebildet waren, nicht miteinander sprechen konnten, nicht genügend Zeit war, sich mit dem Schiffsbetrieb vorher bekannt zu machen, bevor sie auslaufen, wenn das dokumentiert festgestellt wird, dann kann das Document of Compliance entzogen werden. Und das bedeutet, das Aus des Reedereibetriebs. Der Reeder kann sein Geschäft mit dem Schiff nicht mehr betreiben. Deswegen ist der Schlüssel für ein Gebrauchmachen von diesen Sanktionen die Unfalluntersuchung. Und deswegen hat die IMO in ihrem Unterausschuss „Flag-State-Implementation“ eine Unfalluntersuchungseinheit eingesetzt, wo auch Deutschland mitwirkt, wo regelmäßig die Berichte über schwere Schiffsunfälle ausgewertet werden, die Unfallursachen dokumentiert werden und den zuständigen Unterausschüssen zur Berücksichtigung bei Verbesserungsmaßnahmen im Regelwerk zugeleitet werden. Das waren mit die wichtigsten Maßnahmen. In Bezug auf die Lotsenannahmepflicht besteht auch grundlegende Übereinstimmung, dass wir gemeinsam mit den Ostseeanliegerstaaten und möglichst auch mit den Staaten der Europäischen Union in der IMO vorstellig werden. Es ist nicht eine Frage zwischen Dänemark und Deutschland. Das bezog sich auf die Verbesserung der Wegeführung in der Kadetrinne. Also alle Staaten der Ostsee sind aufzurufen, Vorschläge dieser Art bei der IMO zu unterstützen. Der dritte Punkt, wo ich eine Aktion Ihrer Parlamentarierkonferenz als sehr erfolgversprechend einstufe, ist, dass die Regierungen der Ostseeanliegerstaaten aufgefordert werden, baldmöglichst eine AIS-Infrastruktur aufzubauen. Man kann nicht die Reeder dazu zwingen, ihre Schiffe damit auszurüsten und an Land, wo die Verwaltungen die Möglichkeit haben, von dieser Technik Gebrauch zu machen und die Schiffe zu verfolgen, zu identifizieren und da geschieht nichts. Die Staaten verlieren ihre Glaubwürdigkeit auch den Reedern gegenüber, wenn sie nicht mit diesen Maßnahmen auch in ihrem eigenen Verantwortungsbereich ernst machen. Deswegen haben wir schon für den nächsten Haushalt die entsprechende Summe eingeworben. Und da könnte ein Appell an die Regierungen der Ostseeanliegerstaaten helfen. Das gilt genauso für die elektronischen Seekartensysteme, die für Tanker eine wesentliche Verbesserung in der Sicherheitsperformance für die Schiffsführung wären, nämlich weil das AIS-Signal auf der elektronischen Seekarte sichtbar wäre, und es hilft also, eine sichere Navigation gemeinsam mit GPS-Signal in engen Fahrwasserstrecken wie der Kadetrinne zu optimieren. Dafür ist es aber wichtig, dass die Ostseeanliegerstaaten ihre Wege besser digitalisieren. Dies erfordert eine Seevermessung. Es geht nicht darum, Seekarten aus Papier zu digitalisieren, sondern es muss eine neue Seevermessung durchgeführt werden, damit der „5-Meter-genaue-Ort“ durch GPS in ein entsprechenden elektronischen Seekarteninformationssystem auch auf der selben Stelle angezeigt wird. Da hat es nämlich Unfälle gegeben, einschließlich des letzten, wo mit der elektronischen Seekarte über ein Feuerturm gefahren wurde.

Hier zeigt sich, dass dieses Seekartensystem nicht zugelassen sein konnte, nicht die elektronisch neu vermessenen Daten beinhaltete. So was darf einfach nicht passieren. Und ein letzter Punkt, der meiner Ansicht nach noch gar nicht erwähnt worden ist. Es ist nicht der Kapitän und der Reeder, es sind sicherlich die Flaggenstaaten und die Hafenstaaten verantwortlich. Aber alle Beteiligten wissen, dass vor allem die Seeversicherer, die Klassifikationsgesellschaften, die Schiffsbeleihungsbanken, die Charterer und nicht zuletzt die Ölgesellschaften eine ganz gewaltige Mitverantwortung tragen, weil es hier letztlich um Geld geht. Sicherheit kostet Geld. Das Geld wird von den Wirtschaftskreisen eingesetzt oder gespart. Und ob das Geld im vollen Umfang für die Sicherheit zur Verfügung gestellt wird, wie nach den Unfällen in Alaska, sie vor einem solchen Unfall dazu zu zwingen, kann möglicherweise die Politik. Internationale Übereinkommen müssen hinterherhinken, aber es gibt ein System, das ist im Rahmen der sogenannten „Quality Campagne“ erfunden worden. Die „Quality Campagne“, da gehören Staaten aus Nordeuropa, einschließlich Deutschland dazu, die eine hohe Sicherheitsperformance von sich selbst und den anderen Flaggenstaaten erwarten. Und in diesem Rahmen ist geboren die Idee des EQUASIS-Datenbanksystems. EQUASIS ist ein Datenerfassungssystem, was bei der Europäischen Kommission installiert werden soll und gefüttert werden soll mit allen Daten aus dem Port-state-control-Erfassungssystem, aus den privaten Surveys der Klassifikationsgesellschaften, der Schiffsversicherer, aber auch solcher Firmen wie der Chemiefirmen, die ein eigenes Schiffsbesichtigungs-System unter dem Stichwort „Responsible Care“ installiert haben, um sicherzustellen, dass ihre Chemikalien nur mit sicheren Schiffen durch sichere Reeder transportiert werden, weil die Schadenssummen von den Reedern nie beglichen werden können, sondern letztlich es bei den Chemiefirmen hängen bleibt. Auch hier gibt es Reports. Wenn die alle in einer für alle Charterer und Gesellschaften offenen Datenbank über Internet abrufbar sind, dann wird man die weißen und die schwarzen Schafe gut voneinander trennen können, und es wird durch diese Transparenz dazu beitragen, dass auch die Ölgesellschaften für den Abtransport des Öls nur sichere Schiffe chartern sollten. Das ist die Idee, die über das Paket Erika I auch zur Entscheidung für die Europäische Union ausliegt. Und ich meine, die Wirtschaftskreise über Transparenz mit in die Verantwortung einzubeziehen, ist möglicherweise ein realistischer Ansatzpunkt. Und auch hier könnte ein Appell für die Länder der Ostseeanliegerstaaten, die noch nicht in der Europäischen Union sind, ausgesprochen werden. Das sind die Aspiranten, die Beitrittskandidaten, aber auch die noch Außenstehenden, wie die Russische Föderation, der hier eine Schlüsselrolle zukommt, weil es hier um russisches Öl geht. Wenn die in dieser Kampagne mitmachen, dann hat das manchmal mehr Einfluss als mit Regelwerken.

Dr. Jonathan Wills: Ich möchte auf die Ausführungen von Herrn Thomas über Mehrzweckschiffe antworten. Die Erfahrung der Amerikaner im Prince William Sund zeigt, dass dazu eine sehr sorgfältige Planung notwendig ist. Man benötigt dazu vor allem einen sehr starken Schlepper, der in der Lage ist, selbst den größten Tanker zu stoppen und zu lenken. Wenn man die Kontrolle über den Tanker verliert, lässt er sich nicht mehr steuern, und der Schlepper muss diese Aufgabe übernehmen. Das von den Amerikanern entwickelte Eskort-System ist für diese Aufgabenstellung ausgelegt. Sie müssen entscheiden, ob ihr Sicherheitsschiff auch als Schlepper dienen soll. Das Eskortieren der Schiffe in Vladiz und auf den Shetlands war der Schlüssel für die Verbesserung der Sicherheit. In Bezug auf die Shetlands kenne ich allein sechs Fälle, bei denen ein Ölunfall im Stil der „Exxon Valdez“ von Hafenschleppern verhindert werden konnte.

Unsere Regierung hat lange gebraucht, bis sie die Notwendigkeit der Stationierung von Rettungsschleppern entlang der Küste akzeptiert hat. Jetzt haben wir vier Rettungsschlepper an allen vier Ecken der Britischen Küste, bei den Orkneys und den Shetlands, den Western Isles und in der Straße von Dover. Einige sind jedoch der Meinung, dass dies nicht genug ist. Eine verbesserte Bereitstellung von Rettungs- und Interventionsschleppern ist also zweifellos erforderlich, vorausgesetzt, die Schlepper können die betroffenen Schiffe stoppen und lenken.

Vors. Dr. Henning Klostermann: Ich möchte noch eine Frage an Herrn Dr. Steinicke richten. Sie sprachen vom Seeunfalluntersuchungsgesetz. Wir sind interessiert zu erfahren, wie schnell dieses Gesetz kommen kann. Inwieweit werden die Küstenländer bei der Administration mit einbezogen. Hätte man nicht hierzu auch die Parlamente der Küstenländer noch mit einbeziehen können?

Dr. Dietrich Steinicke: Es gibt bereits schon die Bundesratsdrucksache. Die Bundesländer sind im Augenblick im Prüfstadium und wir hoffen, dass das Gesetz bald ins Parlament kann.

Vors. Dr. Henning Klostermann: Gibt es Überlegungen zur Einrichtung eines Nothafens an der deutschen Ostseeküste?

Dr. Dietrich Steinicke: Herr Vorsitzender, das Nothafenkonzept ist Teil des Vorschlages der Europäischen Kommission für ein europäisches Schiffsmeldesystem, Artikel 15. Wir unterstützen diesen Artikel nachdrücklich. Er liegt auch schon in einer optimierten Version der Präsidentschaft vor. Diese sieht vor, dass Organisationspläne mit ausgewiesenen Notankerplätzen für die gesamten Küsten erstellt werden, die ermöglichen, dass diese Schiffe dort auch vor Anker gehen. Das ist die Antwort auf das französische Konzept, diese Schiffe nicht hereinzulassen. Das ist ein ganz klarer Dissens zu dem, was die Franzosen vorgelegt haben. Wir begrüßen diesen Fortschritt sehr. Denn man kann nicht Schiffe in einem solchen Zustand vor der Küste liegen lassen, mit den destruktiven Konsequenzen, wie wir im Falle der „Erika“ gesehen haben. Wir unterstützen dieses Konzept sehr und es wird mit Sicherheit nicht nur ein, sondern mehrere Notankerplätze in unseren Gewässern der Ostsee geben. Aber wir sind noch nicht so weit, jetzt schon zu sagen, wo.

Roman N. Chernyaev (Ministerium für Transportwesen, Russische Föderation): Sehr geehrte Damen und Herren, ich teile unsere gemeinsame Sorge, dass die Schiffssicherheit in der Ostsee unser aller Problem ist. Der Golf von Finnland ist ein Teil der Ostsee. Der Golf erstreckt sich über eine Länge von 400 Kilometern und eine Breite von 150 Kilometern. Die russischen Gewässer befinden sich in einem sehr engen Teil des Golfes mit seichten Gewässern und kleinen Sandbänken. Im Winter ist die See eisbedeckt. Das ist sehr schwierig für die Navigation. Daher ist die Schifffahrt im Golf von Finnland mit Schwierigkeiten verbunden. Es müssen gesonderte Maßnahmen getroffen werden, um die Sicherheit der Schifffahrt zu garantieren. Der Golf von Finnland wird von drei Ländern eingeschlossen: Finnland, Estland und Russland. Wir haben auch einige Häfen, den Hafen von St. Petersburg, der im letzten Jahr einen Umschlag von 32 Millionen Tonnen hatte. Ein weiterer Hafen ist Wysoczk, Wieburg, mit einem Umschlag von nur 4 Millionen Tonnen. Und einige Komplexe, die dem großen Hafen von St. Petersburg angehören und sich in der Mündung des Neva Flusses und in diesem Teil des Golfes befinden.

Aufgrund wirtschaftlicher und politischer Veränderungen in Russland, durch den Niedergang der UdSSR, hat die Regierung beschlossen, neue Häfen für den Export von Öl, Gas und natürlichen Rohstoffen im Golf von Finnland bauen zu lassen. Es wurde die Entscheidung getroffen, einen Ölumschlaghafen im Hafen von Primorsk zu bauen, mit einem Jahresumschlag von 12 Mio. Tonnen zunächst bis zum Ende des Jahres und für 40 Mio. Tonnen in einigen Jahren. Hier liegt der Hafen von Wysoczka, der in zwei Jahren chemische Güter, Flüssiggase, andere gefährliche Güter und flüssige Stoffe umschlagen wird. Dadurch entsteht eine weitere Situation für den östlichen Teil des Golfes. Es gibt einige Institutionen, einige Regierungsunternehmen in Russland, die entschieden haben, ein besonders gutes Verkehrsmanagementsystem zu erstellen (Management Information System, VTMISS), um die Schifffahrt in den Seewegen von St. Petersburg nach Rodsher Island abzusichern. Das ist die letzte russische Insel im Golf von Finnland. Und dieses System schließt einige vorhandene lokale Schiffsverkehrsservices mit ein, in St. Petersburg natürlich und in Ust-Luga. In diesem Hafen werden allgemeine Handelsgüter und Kohle umgeschlagen. Und das VTMISS schließt das lokale VTS im Hafen von Primorsk mit ein. Der gemeinsame Teil der Strecke wird von einer regionalen Zentrale in St. Petersburg abgedeckt. Zur gleichen Zeit planen wir, das AIS-System einzuführen, die beste Technik für die Navigation. Ich glaube fest an die Zukunft dieses Systems. Wir planen vier Basisstationen, in St. Petersburg, in Primorsk, in Ust-Luga und auf der Insel Gogland, um den östlichen Teil des Golfes vollständig zu erfassen. Ich möchte noch anmerken, dass weitere 13 Basisstationen in Finnland, im bottnischen Golf von Finnland eingerichtet werden. Wir planen, uns an einem System zu beteiligen, um eine permanente Überwachung von allen Öltankern und Schiffen mit gefährlichen Gütern gewährleisten zu können. Bitte bedenken Sie, dass der Hafen von Primorsk ein Sonderhafen für Ölumschlagplätze ist. Schiffe, die den Hafen von Primorsk verlassen, haben bis zu 150.000 Tonnen und einen Tiefgang von bis zu 15 Metern. Spezielle Maßnahmen, um diese Routen zu überwachen und neue Schifffahrtsrouten einzurichten, sind vorhanden. Wir haben zwei Dokumente für die IMO erstellt. Die Verkehrstrennungssysteme, die von der IMO verabschiedet wurden, sind in mancher Hinsicht verändert worden. Das Hauptdokument hat den Namen: „Änderungen der Verkehrstrennungsschemata im östlichen Teil von Finnland im Zusammenhang mit dem neuen Ölhafen in Primorsk“. Die Dokumente enthalten Beschreibungen der vorzunehmenden Änderungen in den Verkehrstrennungsschemata im Golf von Finnland mit den neuen Tiefenfahrwasserwegen, die im Zusammenhang mit dem neuen Ölhafen von Primorsk stehen. Diese Übersicht zeigt Ihnen die neuen Schifffahrtswege. Einige von ihnen liegen direkt nebeneinander. Hier haben wir einen Tiefenfahrwasserweg für beladene Tanker und einen neuen Schifffahrtsweg von Primorsk nach Rodsher Island. Im Zusammenhang mit dem neuen Ölhafen und der Notwendigkeit dringende Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit im östlichen Teil des Golfes von Finnland zu garantieren, hat die Regierung der Russischen Föderation das Subkomitee gebeten, die vorgeschlagenen Änderungen an den Verkehrstrennungsgebieten nahe der Insel Gogland und den Sommerinseln zu überprüfen und zu bewilligen und eine Tiefenfahrwasserroute von der Insel Gogland nach Rodsher Island einzurichten. Die Regierung der Russischen Föderation bittet das Subkomitee, dem in Kraft treten ab dem 1. November 2001 bis zur Verabschiedung der vorgeschlagenen Änderungen durch das MSC, wegen der dringenden Notwendigkeit vorübergehend zuzustimmen. Alle diese neuen Schemata und Schiffswege befinden sich in den Territorialgewässern der Russischen Föderation.

Die Regierung der Russischen Föderation wird die Änderungen in den Verkehrstrennungsgebieten für große Tanker, die den Hafen von Primorsk anlaufen, der IMO rechtzeitig mitteilen. Unser Ziel war es, die IMO und die Öffentlichkeit im In- und Ausland über die Veränderungen auf den Schifffahrtswegen zu informieren, um die Sicherheit zu gewährleisten. Diese Dokumente enthalten einige Kapitel, die wir angefügt haben, um die Situation zu erklären. Ich möchte hier nur einige Kapitel erwähnen: Schiffsberichterstattung, Funkverkehr, DSC, die Seegebiete A1 und A2 GMDSS im östlichen Teil des Golfes. Wir befürworten die allgemeine Nutzung des globalen Navigationssatellitensystems GPS. Ich möchte noch betonen, dass durch die Einführung der GPS Station im Golf, die Ostseeregion insgesamt mit einer Genauigkeit von 5 bis 10 Metern abgedeckt ist. Das heißt, dass die Seeleute so in der Lage sind, ihr Schiff mit großer Genauigkeit zu positionieren und ein Aufgrundlaufen ihres Schiffes vermeiden können. Die nächste Stufe, die wir in unserem Dokument erwähnt haben, ist das VTS System, das den gesamten östlichen Teil des Golfes abdecken wird. Alle Standorte werden in einem Netz integriert sein. Das lokale Netzwerk wird die Möglichkeit bieten, Informationen aus jedem Teil des Golfes an andere Behörden zu versenden, bspw. der Einwanderungsbehörde, Zollämter, usw., 2001 werden wir auch das AIS (Automatic Identification System) einführen. Es wird aus zwei AIS-Stationen bestehen, Primorsk und St. Petersburg und damit das Gebiet bis zu den Sommerinseln abdecken. Wir planen in 2002 zwei weitere Stationen einzuführen, eine auf der Insel Gogland, die andere im Hafen von Ust-Luga, womit dann der gesamte östliche Teil des Golfes durch AIS erfasst sein wird. Das Dokument enthält auch eine Erklärung der Lotsendienste für Tanker. Für die Anfangsphase des Betriebs des Hafens von Primorsk ist eine Lotsenpflicht für Schiffe mit 50.000 Bruttotonnen und mehr vorgesehen, die für die Strecke von Rodsher Island – Primorsk und zurück gilt. Wir stellen Schlepper zur Unterstützung der Tanker zur Verfügung. In der Anfangsphase des Ölumschlags, wird eine Bugsierhilfe für Tanker, die den Hafen von Primorsk anlaufen, vorgeschrieben. Diese gilt ab dem Gebiet, wo das Schiff auf einen Anlegeplatz im Hafen von Primorsk zu warten hat und für beladene Schiffe vom Hafen von Primorsk bis zur Insel Sescar. Wir stellen auch Eisbrecher zur Verfügung. Tanker, die den Hafen von Primorsk im Winter anlaufen, sollten mit einer doppelten Hülle ausgestattet sein und die Eisklasse sollte nicht niedriger als L1 sein, gemäß der Klassifikation des Russischen Maritimen Registers der Schifffahrt oder der entsprechenden Eisklasse anderer Klassifikationsgesellschaften. Wenn nötig, wird jedes Schiff Unterstützung durch einen Eisbrecher bekommen. Zusätzlich zu der konventionellen Navigationsausrüstung sollten Tanker mit einem GPS-Empfänger ausgestattet sein, der im Differentialmodus arbeitet. Leider ist diese durchaus entscheidende Anforderung im letzten Kapitel, im Kapitel fünf der SOLAS-Konvention nicht enthalten. Der Differentialmodus gewährleistet die äußerst hohe Genauigkeit von 5 - 10 Metern und das ist sehr wichtig für große Teile der Küstennavigation. Darüber hinaus möchte ich betonen, dass wir nur über den Differentialmodus das AIS richtig nutzen können. Alternativ können den Lotsen ECDIS und GPS-Empfänger, die im Differentialmodus arbeiten, zur Verfügung gestellt werden. Alle Schiffe, die den Hafen von Primorsk anlaufen, sollten schon bevor das Kapitel fünf der SOLAS Konvention in Kraft tritt, mit AIS ausgerüstet sein. Wir versuchen, die Umsetzung des Kapitels 5 für den Golf von Finnland schon zum Ende des Jahres 2001 umzusetzen, anstatt erst am 1. Juli 2002. Wir planen, ein simuliertes Training für Lotsen und Seeleute, die den Hafen von Primorsk anlaufen, durchzuführen.

Um die ökologische Sicherheit an den Ölterminals zu gewährleisten, planen wir Auffangsysteme für flüchtige organische Substanzen einzurichten. Wir haben auch Verhandlungen mit unseren finnischen Kollegen geführt, mit der finnischen Schifffahrtsbehörde und der VTT-Gesellschaft. Das Verkehrsministerium von Finnland und die finnische Seeschifffahrtsbehörde wollen das System, das zur Zeit im östlichen Teil des Golfes von Finnland eingerichtet wird, mit dem bereits bestehenden integrieren. Auf dieser Karte sind alle gebauten bzw. projektierten VTS-Systeme des Golfes von Finnland zu sehen. Die meisten der finnischen VTS's sind eingesetzt. Die estnische Kette nahe Tallin und die russische Kette sind im Bau. Wir denken, dass dieser Zusammenschluss nicht nur für die Anrainerstaaten des Golfes von Finnland hilfreich sein wird, sondern auch für die gesamte Bevölkerung der Ostseeküste. Man muss bedenken, dass alle beladenen Schiffe, die den Golf in Richtung Westen passieren, in die zentrale Ostseeregion, durch die dänischen Schifffahrtswege und weiter. Vermutlich müssen wir mit einer Integration vom Golf aus beginnen und eine Integration aller Systeme der Ostsee im Auge behalten. Das wird dazu beitragen, Bewegungen von Schiffen mit gefährlicher Ladung strenger kontrollieren zu können. In naher Zukunft müssen wir Herangehensweisen an dieses Konzept der Integration aller Systeme erwägen und dafür sorgen, dass die Kontrolle der Schiffe strikt organisiert wird. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Margit Markus (Ministerium für Transport und Kommunikation, Estland): Es ist mir eine Freude, an einer solch wichtigen Tagung teilzunehmen und ich freue mich über diese Möglichkeit. Meine Rede wird den südlichen Teil des finnischen Golfes behandeln. Schiffssicherheit ist ein Thema, das schon seit Jahrhunderten aktuell ist. Die Jahre 1997 und 1998 waren für uns erfolgreiche Jahre, insbesondere auf dem Gebiet der Schiffssicherheit. Die folgenden Gesetze und Vorschriften zur Schiffssicherheit wurden durch das Parlament oder auf Regierungsebene verabschiedet. Die wichtigste Gesetzesvorlage war das Gesetz zur Maritimen Sicherheit, das seit dem 1. Januar 1998 in Kraft ist und auf dem zur Zeit mehr als 29 Verordnungen basieren. Das zweite ist das Hafengesetz, das das Gesetz zur Maritimen Sicherheit unterstützt und die dritte wichtige Gesetzesvorlage in diesem Zusammenhang ist das Gesetz, das die Schiffsflagge und das Schiffsregister betrifft. Das Gesetz zur Maritimen Sicherheit ist das wichtigste Gesetz für uns. Dieses Gesetz legt Bestimmungen fest, die die Versicherung des Risikos von Schiffen und Vergnügungsfahrzeuge betreffen. Wenn also ein Schiff unter estnischer Flagge in estnischen Gewässern segelt, aber im Ausland registriert ist, muss es diese Vorschriften befolgen. Durch das Gesetz treten auch gewisse Anforderungen für die Überwachung der Zertifikations- und Klassifikationsregeln und der Regeln für die Navigation dieser Schiffe in Kraft. Dieses Gesetz hat zu einer neuen Situation in der Schiffssicherheit in Estland geführt. Dieses Gesetz ist nun seit drei Jahren in Kraft und wir haben die Vor- und Nachteile dieses Gesetzes kennen gelernt. Wir haben eine neue Vorlage für das Gesetz zur Maritimen Sicherheit ausgearbeitet, die jetzt dem Parlament vorgelegt werden wird. Der neue Entwurf wird die vier genannten Bereiche behandeln und die Vorstellungen hinsichtlich der Harmonisierung unserer Gesetzgebung mit dem Gesetz der Europäischen Union und mit verschiedenen anderen Konventionen, die seit letztem Jahr in Kraft sind. Gleichzeitig werden die entsprechenden Institutionen geschaffen. Unser Hauptanliegen ist der Transport von Ölprodukten und die Ölverschmutzung, wie heute hier erwähnt. Wir haben heute viel über Unfälle mit folgender Ölverschmutzung gesprochen.

Leider gab es im letzten September eine für unsere Verhältnisse große Ölverschmutzung in einem Hafen nahe unserer Hauptstadt. Teilergebnisse konnten wir bis jetzt erzielen und wir haben versucht, mit dem Schiffseigner und dem Flaggenstaat zusammen zu arbeiten, um die Angelegenheit in den Griff zu bekommen. Das hat uns gezeigt, wie wichtig es ist, mit den Flaggenstaaten und Hafenstaaten sowie auch auf regionaler Ebene zusammen zu arbeiten, wie wichtig der Austausch von Informationen hinsichtlich der Schiffe, des Zustandes des Schiffes, der Schiffsroute und besondere Umstände sind. Das hat uns zu der Frage geführt, wie wir uns selbst schützen können und wie wir mit unseren Nachbarn zusammen arbeiten können, um diese Art von Katastrophen in der Ostsee zu vermeiden. Während der letzten Monate haben wir ernsthaft überlegt, Einhüllentankern Beschränkungen aufzuerlegen. Der Tanker, der unsere Gewässer verschmutzte, war ein Einhüllentanker. Und wir haben überlegt, für Tanker, die älter als 15 Jahre sind, Beschränkungen in Form von Hafengebühren einzuführen. Und wir überlegen, Tankern das Einlaufen in estnische Häfen zu verbieten, die älter als 25 Jahre sind oder als 20 Jahre. Das ist noch nicht entschieden. Ich denke, wir sollten hier und heute eine Zusammenarbeit zwischen den Ländern der Ostsee in diesen Angelegenheiten erwägen und wenn es zu einer Zusammenarbeit kommt, werden wir einen größeren Druckpunkt ausüben können. Ich möchte Ihnen hier einen kurzen Überblick über die Rolle der Gesetzgebung zur Sicherheit und die Vorschriften zur Ölverschmutzung in Estland geben. Das führt mich zu der Frage: Die Schifffahrt ist ein internationales Geschäft. Welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang die nationale Gesetzgebung der Staaten? Vielleicht sollten unsere internationalen Organisationen entsprechende Konventionen verabschieden, um eine einheitliche Regelung zu treffen. Hier möchte ich nochmals die Bedeutung der Zusammenarbeit sowohl auf regionaler als auch auf internationaler Ebene betonen. Was wir berücksichtigen müssen ist, dass alles auf staatlicher Ebene beginnt und die regionale oder internationale Zusammenarbeit dies nur unterstützen kann. Wie mein Kollege der Russischen Föderation schon erwähnt hat, arbeiten wir im finnischen Golf hinsichtlich des VTMISS Systems eng zusammen. Durch die erhöhte Verkehrsdichte im finnischen Golf hat sich die Notwendigkeit ergeben, die Maritime Sicherheit in diesem Gebiet zu erhöhen und dies insbesondere durch eine Zusammenarbeit. Da der Hauptverkehr aus Öltransporten und anderen Frachttransporten in Verbindung mit dem Passagierverkehr besteht, darf die Möglichkeit von Konfliktsituationen nicht übersehen werden. Wir haben erlebt, dass integrierte Verkehrsüberwachungssysteme eine Möglichkeit sind, Unfälle zu vermeiden. Die Verkehrsminister von Finnland, Russland und Estland sind zusammengetreten, um die Zusammenarbeit zu stärken, mit dem Ziel, durch trilaterale Abkommen zum Schiffsverkehrsmanagement und Informationsservice die maritime Sicherheit in diesem Gebiet zu erhöhen. Es ist wichtig anzumerken, dass die Sicherheitsfragen, die durch erhöhte Verkehrsströme, den Transport von Ölprodukten und gefährlichen Gütern entstehen, wesentlich besser durch die Zusammenarbeit auf regionaler Ebene gelöst werden könnten. Die erzielten Ergebnisse wären wesentlich weitreichender. Abschließend möchte ich Ihnen für die Organisation dieser bedeutenden Tagung danken, dass uns, die Ostseestaaten, zusammengeführt hat. Und wie bereits gestern gesagt wurde, sollte dies der Anfang für eine enge Zusammenarbeit sein. Vielen Dank.

Guntis Drunka (Ministerium für Umweltschutz und Regionalentwicklung): Meine Damen und Herren, liebe Kollegen, ich möchte Ihnen unsere Arbeit „Aufstellung der Schiffsunfälle in der Ostsee von 1989 bis 1999“ vorstellen. Ich würde sagen, dass diese Arbeit relativ neu ist, ganz „heiß“ sozusagen. Der Abschlussbereich ist gerade erst im Februar fertig geworden. Wir sind stolz, dass diese Arbeit, wie wir beobachten konnten, von Experten genutzt wird, was bedeutet, dass wir weder Arbeit noch Geld verschwendet haben, dass diese Arbeit notwendig war und auch genutzt wird. Die Verschmutzung der Ostsee durch die Seeschifffahrt ist seit der Verabschiedung der Helsinki Konvention als ernstzunehmendes Problem anerkannt worden. Schiffe können eine Meeresumweltverschmutzung nicht nur durch Missachtung der Richtlinien zur Verschmutzungsprävention verursachen, sondern auch durch Unfälle, die einen Verlust von Öl oder anderer schädlicher Substanzen zur Folge haben. Diskussionen über die Sicherheit von Tankern, die Schweröl transportieren, werden im Rahmen der Helsinki-Kommission seit einigen Jahren geführt. Momentan wird der Vorschlag aus Schweden, einigen Einhüllentankern die Ostseeeinfahrt zu verwehren, in der Arbeitsgruppe der HELCOM zur Verschmutzung der Meeresumwelt diskutiert (HELCOM SEA). Auf der Basis dieses von Schweden gemachten Vorschlages zu HELCOM MC 25 aus dem Jahr 1999, schlug Lettland vor, Daten über Schiffsunfälle zu sammeln. Dies wurde auch vorgenommen. Danach wurde eine Tabelle erarbeitet und an die Vertragspartner der Helsinki Konvention gesendet, um Informationen zu erhalten. Nachdem wir diese Informationen erhalten hatten, wurden diese zusammengestellt und elektronisch verarbeitet. Ich möchte hinzufügen, dass uns die digitale Seekarte freundlicherweise von Frau Sunhild Wilhelms vom BSH, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie in Deutschland, zur Verfügung gestellt wurde. Erst einmal die Hauptkarte: Hier sind alle Unfälle der letzten zehn Jahre zu sehen, ungefähr 25 Unfälle pro Jahr. Wir erkennen daraus, dass die Unfallschwerpunkte sich in Engen und in der Nähe von Häfen befinden. Interessant ist natürlich auch die mittlere Ostsee für eine Untersuchung. Ich denke, dort sind zusätzliche Untersuchungen erforderlich, da in diesem Gebiet viele Fischereifahrzeuge verkehren und starker Schiffsverkehr besteht. Ich möchte noch darauf hinweisen, dass bei dem Gebrauch dieser Tabellen beachtet werden muss, dass die Informationen einiger Vertragspartner auch die Unfälle sehr kleiner Schiffe mit einschließen, wohingegen andere Vertragspartner nur sogenannte konventionelle Schiffe (Tanker) berücksichtigten. Daher ist entschieden worden, dass in den nächsten Jahren nur die Informationen zusammengetragen werden, die sich auf konventionelle Schiffe beziehen. Über die Jahre hin betrachtet, sieht die Situation so aus: Wir beobachten leider einen leichten Anstieg von Unfällen. In allen Schiffskategorien gibt es einen leichten Anstieg der Unfallzahlen. Dann betrachten wir die Unfälle in Bezug auf die Verschmutzung. Sie sehen, dass von diesen 250 Unfällen nur 71 nicht in einer Ölverschmutzung münden. Dies wäre wiederum interessant für eine Untersuchung des Gebietes der mittleren Ostsee. Auf der Karte mit den Tankerunfällen sehen wir, dass es in Finnland aufgrund bestimmter Regularien kaum noch Einhüllentanker gibt. Auf der Karte mit den Unfällen von Einhüllentankern, die in einer Ölverschmutzung der Gewässer münden, erkennen wir, dass davon sechs in einer Kategorie von weniger als 1 Kubikmeter liegen, vier zwischen 1 bis 100 Kubikmeter und zwei mehr als 100 Kubikmeter. Auf der Darstellung der Unfälle von Doppelhüllentankern ist der Unterschied deutlich erkennbar. Zwei Unfälle mit folgender Ölverschmutzung, zwölf ohne. Hier wird der Unterschied erkennbar, wenn wir die Statistik von Ein- mit Doppelhüllentankern vergleichen. Die erste Säule stellt die Einhüllentanker dar, wovon der grüne Teil Unfälle mit Verschmutzung sind, Sie können erkennen, das sind ca. 75 % und der blaue Teil ohne Verschmutzung. Bei den Doppelhüllentankern sind ca. 20 % mit Verschmutzung und 80 % ohne.

Diese Karte zeigt also deutlich, dass Doppelhüllentanker in besonderen Fällen, bei einem Unfall, sicherer sind. Gleichzeitig zeigt die Darstellung aber auch, dass Doppelhüllentanker das Problem auch nicht ganz lösen. Das heißt, dass es Unfälle mit Doppelhüllentankern gegeben hat, was wir an dem aktuellen Beispiel der „Pallas“ sehen, die ein Doppelhüllenschiff ist und schwerwiegende Verschmutzungen verursacht hat. Wenn wir jetzt zu dem Gebiet der betriebsbedingten Verschmutzung kommen, ist das Problem der Doppelhüllentanker, dem wir in den letzten Jahren gegenüberstanden, die Entsorgung schmutzigen Ballastwassers anstelle von reinem Ballastwasser aufgrund von Leckagen zwischen den Ladetanks und den Ballasttanks. Daher müssen wir, wenn wir ein Verbot von Einhüllentankern diskutieren, auch die Lösung dieses Problems berücksichtigen. Weil wir, wie schon von einigen Rednern erwähnt wurde, in der Ostsee jährlich mehr als 600 betriebsbedingte Fälle von Verschmutzungen beobachten. Und ich denke, das ist nur die Spitze des Eisberges. Die Wirklichkeit ist schlimmer. Und das letzte Bild zeigt die Schiffe, die auf Grund gelaufen sind. Da können wir erkennen, dass es immer noch Raum für weitere Untersuchungen gibt, um die Gründe für solche Unfälle zu finden. Denn die Gefahr besteht, dass sich die Punkte, bis jetzt ohne Unfälle, in der Zukunft mit Unfällen darstellen. Abschließend möchte ich sagen, dass Verschmutzungen und Unfälle jederzeit eintreten können. Alles was wir tun können ist, die Risiken einzugrenzen und gut vorbereitet zu sein. Das ist unsere gemeinsame Aufgabe. Vielen Dank.

Ugnius Labutis (Ministerium für Transport und Kommunikation, Litauen): Ich möchte etwas zu den Entscheidungen der Europäischen Kommission sagen. Der Untergang des Tankers „Erika“ vor der Französischen Küste im Dezember 1999, löste neue politische Entwicklungen hinsichtlich der Maritimen Sicherheit in Europa aus. Zur Zeit gibt es auf Unionsebene um die 15 Bestimmungen und Richtlinien, die die Schiffssicherheit verbessern und zur Vermeidung von Meeresumweltverschmutzungen beitragen sollen. Im Hinblick auf die Konsequenzen des „Erika-Unfalls“, hat die Europäische Kommission zwei Vorschläge vorgelegt, „Erika I“ und „Erika II“. Einige Aspekte der oben erwähnten Vorschläge können strittig sein hinsichtlich der Frage, ob ein solcher Ansatz bedeutet, dass sich Europa nun auf ein regionales Regime hinbewegt. Die Seeschifffahrt ist vielleicht die internationalste der großen Industrien der Welt und eine der gefährlichsten. Es wurde schon immer anerkannt, dass der beste Weg, Sicherheit auf See zu gewährleisten, die Entwicklung internationaler Richtlinien ist, die von allen Schifffahrt Nationen befolgt werden müssen und nicht durch Ergreifung unilateraler Maßnahmen, ohne Abstimmung mit anderen Ländern. Abkommen zu unterzeichnen ist aber nicht genug, sie müssen auch realisiert werden. Die weiterhin hohe Unfallrate in der Schifffahrtsindustrie wird nicht in erster Linie durch das Fehlen angemessener internationaler Regeln verursacht, sondern durch Nachlässigkeiten in ihrer Anwendung und Durchsetzung seitens der Staaten. Es versteht sich aber von selbst, dass es in der Verantwortung der Schiffseigner, Kapitäne und Flaggenstaaten liegt, sicherzustellen, dass die Schiffe diesen Standards auch entsprechen. Aus verschiedenen Gründen werden manche Flaggenstaaten ihren international vereinbarten Verpflichtungen leider nicht gerecht. Dadurch werden die Weltmeere von Schiffen befahren, die den Sicherheitsstandards nicht entsprechen und dadurch nicht nur die Mannschaft, sondern auch die Meeresumwelt gefährden. Das ermöglicht es, skrupellosen Schiffsbetreibern ihre Schiffe unter „Flaggen“ registrieren zu lassen, von denen bekannt ist, dass völlige Übereinstimmung mit internationalem Gesetz nicht gefordert ist. Um diesen Missstand zu beseitigen, haben die Hafenstaaten ein einheitliches System von Hafenstaatkontrollen aufgebaut. Hier soll kontrolliert werden, ob der Zustand eines Schiffes, das einen Hafen anläuft, den internationalen Vorschriften entspricht.

Zurzeit gibt es sieben regionale Abkommen zu Hafenstaatskontrollen, die weite Teile der Welt abdecken. In Europa ist dieses Abkommen unter dem „Paris Memorandum of Understanding on Port State Control“ bekannt, dass 1982 verabschiedet wurde. Durch die Richtlinie 95/21/EC des Rates, wurde das Abkommen Teil des europäischen Acquis Communautaire. Wegen einiger Defizite schlug die Europäische Kommission vor, die Richtlinie 95/21/EC durch folgende Vorschriften abzuändern: Die erste beinhaltet ein Verbot für Substandard-Schiffe, europäische Gewässer zu befahren. Die zweite Vorschrift bezieht sich auf die Inspektion von Schiffen, die ein hohes Risiko für die Maritime Sicherheit und die Meeresumwelt darstellen. Drittens: Information der Flaggenstaaten und Klassifikationsgesellschaften. Viertens: Nachweis einer finanziellen Sicherheit, die im Falle einer Ölverschmutzung die Kosten deckt. Fünftens: Informationstransparenz der in Übereinstimmung mit der Richtlinie besichtigten oder festgehaltenen Schiffe. Und zuletzt: Überwachung der Anwendung der Richtlinie in den Mitgliedsstaaten. Da das Hauptziel der Hafenstaatenkontrolle die Eliminierung aller Substandard-Schiffe ist und da die vorgeschlagenen Änderungen Schiffseigner nicht daran hindern werden, ihre Schiffe gemäß aller internationalen Anforderungen sicher zu betreiben, denke ich, dass diese Initiative der Kommission sehr wertvoll ist und die Anzahl der Substandard-Schiffe in europäischen Gewässern und Häfen erheblich verringern wird, wenn die Richtlinien anerkannt und durchgesetzt werden. Der Vorschlag der Europäischen Kommission zur Beschleunigung der Abschaffung von Einhüllentankern muss sorgfältig abgewogen werden. Solch ein Vorschlag wurde erstmals 1990 von den USA verabschiedet, nach der „Exxon-Valdez-Katastrophe“. Diese einseitige Maßnahme wurde von der Industrie kritisiert. Die IMO war jedoch gezwungen, dem zu folgen und verabschiedete 1992 Änderungen zu MARPOL 73/78, die den Standard von Schiffsaufbau und -konstruktion bei Öltankern betrafen. Wegen der Unterschiede zwischen internationalen Regelungen und denen der USA, Altersgrenzen und Fristen der Abschaffung von Einhüllentankern betreffend, schlug die Europäische Kommission vor, die Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertiger Konstruktionsanforderungen zu beschleunigen. Aber wird ein solcher Beschluss Ölverschmutzungen reduzieren können und wird er dazu beitragen, das Hauptziel der IMO „Sichere Seeschifffahrt und saubere Ozeane“ zu erreichen? Davon bin ich nicht überzeugt. Herr W. o' Neil, Generalsekretär der IMO, hat erklärt, dass „jeder Versuch, regionale Standards zu erheben wird das Problem nur verlagern. Wenn beispielsweise die Europäische Union Tankern eigene Restriktionen auferlegt, sollte man nicht erwarten, dass die der europäischen Gewässer verwiesenen Schiffe direkt zur Abwrackwerft gehen. Sie werden einfach an anderen Orten eingesetzt.“ Daher sollte man, der Tatsache Rechnung tragend, dass die Seeschifffahrt ein hauptsächlich internationales Geschäft ist, die IMO als das Forum für die internationale Seeschifffahrt betrachten, wo Sicherheitsstandards und Standards für Verschmutzungspräventionen erwogen und verabschiedet werden. Nationale Anforderungen an Schiffe unter fremder Flagge, die über die IMO Standards hinausgehen, würden sich nachteilig auf die internationale Seeschifffahrt und die Funktion der IMO selbst auswirken und sollten daher vermieden werden. Daher ist der gemeinsame Vorschlag von Belgien, Frankreich und Deutschland, Maßnahmen zu ergreifen, um die Abschaffung von Einhüllentankern innerhalb der IMO zu beschleunigen, höchst willkommen. Den letzten Punkt, auf den ich zu sprechen kommen möchte, ist der Vorschlag der Kommission, einen zusätzlichen Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden in europäischen Gewässern und ähnliche Maßnahmen einzuführen.

Nach Prüfung der bestehenden Haftungs- und Entschädigungsverfahren unter der CLC 92 und der Fonds-92-Konvention, kam die Europäische Kommission zu dem Ergebnis, dass die maximale Entschädigungsgrenze unzureichend ist und dass sich darüber hinaus die Auszahlung von Kompensationen erheblich verzögern kann, wenn die Gefahr besteht, dass das maximale Kompensationslimit unter der Konvention FUND 92 überschritten wird. Als mögliche Lösung des Problems schlägt die Kommission vor, einen zusätzlichen Kompensationsfonds in Europa ins Leben zu rufen, der die Ansprüche aus international rechtsgültigen Klagen wegen Ölverschmutzungen in europäischen Gewässern deckt, die das Limit des IOPC Fonds übersteigen. Der „Fund for Compensation for Oil Pollution in European waters“ (COPE Fund) wird von den europäischen Ölgesellschaften finanziert werden. Es handelt sich dann also um das gleiche Schema wie in der FUND 92 Konvention. Es soll gewährleisten, dass europäische Bürger angemessen entschädigt werden. Der Zweck solcher Maßnahmen ist klar, aber sind diese auch fair gegenüber den anderen Beteiligten der Industrie? Die ungenügenden Kompensationslimits für Opfer von Ölkatastrophen des jetzigen internationalen Systems wurden, von der IMO erkannt und auf dem letzten Treffen des Rechtsausschusses der IMO um 50 % erhöht. Obwohl die neuen Kompensationslimits, wenn sie in Kraft treten, noch immer nicht ausreichen, muss der Vorschlag der Kommission, die Limits für die Entschädigung von Ölverschmutzungen auf 1.000 Millionen Euro zu erhöhen, mit Vorsicht betrachtet werden. Obwohl betont wird, dass diese Erhöhung im Einklang mit dem System der USA sein wird, möchte ich einen Unterschied zwischen diesen beiden Systemen hervorheben. Nach dem Oil Pollution Act der USA, sind die direkt haftbaren Parteien der Schiffseigner, der Charterer und der Schiffsbetreiber. Jeder ist strikt gesamtschuldnerisch haftbar. Gemäß dem Entwurf der Richtlinie des COPE-Fonds, werden erhöhte Kompensationslimits den Ladungseignern, d. h. eher Importeure als Schiffseigner, belasten. Im letzten Fall könnte es sich als recht schwierig gestalten, bei einer Ölverschmutzung durch einen Tanker das „Verursacherprinzip“ mit zusätzlichen Auflagen an Raffinerien zu verbinden. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wie angemessen die Beschränkungen für einen Schiffseigner unter der CLC 92 Konvention sind. Der Fonds der Europäischen Kommission hat bestätigt, dass die Haftung des Schiffseigners sich einzig auf Basis der Größe seines Schiffes berechnet, ohne Faktoren, wie die Art der Ladung oder die Menge des ausgelaufenen Öls, zu berücksichtigen. Somit gibt es einen Hintergrund, dieses Thema auf internationaler Ebene zu diskutieren. Darüber hinaus müssen Maßnahmen sowohl auf europäischer als auch auf internationaler Ebene getroffen werden, um das in Kraft treten der internationalen Konventionen von 1996 zur Haftbarkeit und Kompensation für Schäden in Verbindung mit dem Transport von gefährlichen und giftigen Substanzen auf See zu beschleunigen, bekannt als die HNS 96 Konvention, da die jetzigen Richtlinien in diesem Punkt ungenügend sind. Nach meinem Wissen hat bisher keiner der europäischen Mitgliedstaaten diese Konvention ratifiziert. Ich möchte meine Rede abschließen, indem ich nochmals betone, wie wichtig es ist, dass die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten Maßnahmen ergreifen, um die Sicherheit auf See zu erhöhen und ich glaube, dass solche Anstöße uns unserem gemeinsamen Ziel „sichere Seeschifffahrt und saubere Ozeane“ näher bringen wird.

Erik V. Poulsen (Scandlines AG, Dänemark): Vielen Dank, dass Scandlines eingeladen wurde, an diesem Treffen teilzunehmen. Ich vertrete hier diejenigen, die die Ostsee nutzen und als ein großes Unternehmen für Passagierfähren haben wir ein natürliches Interesse an jeder Initiative, die zu einer erhöhten Sicherheit in der Ostsee führt. Das liegt auf der Hand. Für den Fall, dass jemand hier im Raum nicht allzu viel über Scandlines weiß, möchte ich Ihnen diese kleine Karte zeigen. Es ist klar für mich, dass wir dort ein Interesse am Sicherheitsaspekt haben. Und zusätzlich zu diesen Fährrouuten, transportieren wir mehr als 20 Millionen Passagiere jedes Jahr. Und natürlich steht unser Ziel für die Sicherheit im Zusammenhang mit ihrer Aufgabe, eine Verschmutzung zu vermeiden. Als Nutzer dieser Gewässer analysieren wir natürlich, wie gut unsere eigenen Schiffe sind, wie ihre Leistungsfähigkeit ist und welche Unfälle es gibt. Wenn wir uns dies ansehen - das ist für das Jahr 1999, für 2000 sind es im Grunde gleiche Zahlen - können Sie erkennen, dass wir 160.000 Fahrten jedes Jahr unternehmen. Das ist gut. Wir haben alle drei Minuten eine Ankunft oder Abfahrt und das jeden Tag. Und wenn wir das alles überblicken, erkennen wir, dass wir nur sehr wenige Vorfälle haben. Wir hatten praktisch noch nie einen Unfall, aber es gab natürlich Vorfälle. Alle diese Vorfälle sind bei der Ankunft vorgekommen. Wenn eine Fähre in einen Hafen einläuft, geht das mitunter etwas rau vonstatten. Das ist das Einzige. Bei Betrachtung der Geschichte, muss ich mehr als 15 Jahre zurückgehen, um eine Kollision auf offener See zu finden. Bei uns ist alles in Ordnung, unsere Navigatoren, unsere Offiziere sind gut ausgebildet, verstehen ihr Handwerk und alle haben große Erfahrung. Aber was können wir dann tun? Jetzt möchte ich zu dem Punkt kommen, der schon von verschiedenen Sprechern erwähnt wurde, nämlich das menschliche Versagen. Denn wenn ich mir diese Vorfälle anschau, kann ich Ihnen sagen, dass nicht 80 % menschliches Versagen sind oder ich würde eher sagen, der menschliche Faktor ist. Beinahe 97 % der Vorfälle, von all denen, die wir überblicken, entstanden durch menschliches Versagen. Was passiert, wenn wir eine Kollision mit einem Vogel oder der Pier haben? Wir haben moderne Schiffe, modernes Radar, die ganze Ausrüstung ist gut. Aber es gibt den Faktor „Routine“. Für alle unsere Schiffsführer, den Kapitän und den Navigator, ist das manchmal ein sehr langweiliger Job und Langeweile ist hier sehr gefährlich. Der Mensch braucht den Faktor „Stress“, um die ganze Zeit über aufmerksam zu sein. Eine weitere bemerkenswerte Sache ist, dass wir nahezu keine Vorfälle bei nebligem oder stürmischem Wetter zu verzeichnen haben. Und warum? Weil wir da den Stressfaktor haben. Jeder an Bord der Brücke befindet sich in einem Zustand des Stresses und der Wachsamkeit. Was können wir daraus lernen? Bei Scandlines haben wir vor ca. zwei Jahren beschlossen, dass alle unsere Offiziere, Navigatoren, Ingenieure und die „Senior Catering Officers“ von baltischen Schiffen an einem „Bridge Resource Management Course“ der Fluggesellschaft SAS teilnehmen. Und es ist uns gelungen, dass jeder dieser Offiziere an einem fast einwöchigen Kurs in Stockholm teilgenommen hat und in ca. einer Woche werden wir ein Treffen veranstalten, um das zu analysieren. Zusätzlich haben wir begonnen, uns eigene Simulatoren anzuschaffen. Wir haben einen in Helsingbørg und nach dem Sommer wird uns auch einer in Puttgarden zu Verfügung stehen. Und das wollen wir miteinander verbinden, denn der Kurs bei SAS war nur dazu gedacht, die Grundlagen für die Offiziere zu schaffen. Ich denke, damit waren wir erfolgreich und ich sehe, dass das mit dem übereinstimmt, was ich heute hier gehört habe. Aber unsere Meinung über die Sachlage ist, dass wir Vorschriften haben, Gesetzgebung, wir haben Regeln. Davon brauchen wir nicht mehr. So werden wir tun, was wir sind - wir sind nicht substandard, haben keine Substandard-Schiffe und auch keine Offiziere und Mannschaften, die substandard sind.

Und ich denke, dass wir eben in diesem Bereich, in dem Bereich der Schiffe und der Mannschaften, die dem Standard nicht entsprechen, etwas unternehmen müssen. Ich kann Ihnen hier nicht die Lösung bieten, sondern nur einen Eindruck davon vermitteln, was eine Schiffsgesellschaft tun kann. Mein Kollege, Herr Mörlin, möchte meinen Worten noch etwas hinzufügen. Vielen Dank.

Hartmut Mörlin (Scandlines AG, Deutschland): Ich möchte die Gelegenheit nutzen, ein paar Worte hier mit einzufügen, und zwar eigentlich immer aus der Sicht des Verbrauchers, in dem Falle desjenigen, der das Ganze nun irgendwo an Bord umsetzen muss. Es sind viele Worte heute hier gesprochen worden und es ist in dem Rahmen auch die große Sicherheitspolitik besprochen worden. Da ist auch sehr vieles Richtiges dabei. Aber es muss auch an Bord umgesetzt werden. Und ich als derjenige, der dem Kapitän sagen muss, du musst diese vielen Dinge an Bord eigentlich umsetzen, und dann die Schläge von dort bekommt, wird das alles viel zu viel sein, das ist schon ein Problem für uns. Ich spreche nicht nur für Scandlines, sondern auch für andere Fährreedereien, die in diesem Gebiet operieren. Es ist hier ein paar Mal angeklungen, was es an Regularien, Vorschriften inzwischen gibt. Ich glaube auch und bin sicher, wir brauchen nicht mehr. Ich möchte ein kleines Beispiel mal anführen, wie diese Dinge eigentlich kontrolliert werden. Das ist wichtig, nicht nur, dass man sie hat, dass sie auch kontrolliert werden. Es ist inzwischen so, dass verschiedene Behörden recht oft an Bord kommen und das doch für die Besatzung teilweise zu einer Belastung wird. Ein kleines Beispiel: Am 1. Dezember trat eine neue EU-Richtlinie in Kraft, wo die Sicherheit an Bord von Fährschiffen überprüft wird. Sie hat einen schönen Namen, Richtlinie 9935 EG des Rates vom 29. April 99 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgasthochgeschwindigkeitsfähren im Linienverkehr. Drei Tage später waren die schwedischen Behörden an Bord, mit drei Mann, haben von früh um 8 bis abends 22 Uhr das Schiff inspiziert, sich alles vorführen lassen. Ich war an der Liegezeit im Hafen in Rostock an Bord, habe mir das angehört und musste vernehmen, dass sie es zweimal im Jahr machen wollen, dass dazu noch einmal eine Port-State-Control nach MOO Paris durchgeführt werden soll. Dazu kommt die jährliche F-Berichte in der See-BG. Dazu kommen die internen Inspektionen und Audits, die wir durchführen müssen, die wir auch nachweisen müssen. Da wird der Kapitän immer kleiner in seinem Sessel. Inzwischen ist es Gott sei Dank so, dass es hier Absprachen gibt und dass teilweise die Besichtigungen durch den Flaggenstaat koordiniert werden mit den Besichtigungen der Port-State-Controller. Das ist, finde ich, ein guter Weg, auf dem wir auch gehen können. Ich möchte damit nur zum Ausdruck bringen, wie stark diese Schiffe, die hier in dem Seegebiet fahren, auch kontrolliert werden. Das ist auch eigentlich wichtig. Wir haben gute Prozeduren an Bord, Herr Dr. Steinicke hat das eigentlich ausführlich schon erklärt, der ISM-Code. Ich glaube auch, dass es ein sehr gutes Werkzeug ist für die Verbesserung der Schiffssicherheit in dem Bereich, aber hauptsächlich auch von den Schiffen, auch von denen schon gesprochen wurde, Substandardschiffen. Wir müssen es umsetzen. Ein anderer Punkt, zu dem ich ein paar Worte sagen möchte, ist die Geschichte Auslaufverbot, Verantwortlichkeit des Kapitäns. Der ISM-Code hat hier ganz klare Regularien geschaffen overriding authority des Kapitäns. D. h. wir als Reeder können dem Kapitän z. B. nicht anweisen, dass er in den Hafen einlaufen soll, Fahrplan halten und diese Dinge. Wenn entsprechende Wetterlagen sind, entscheidet der Kapitän einzig und allein, ob er in dem Hafen einläuft oder nicht. Nur er kann es entscheiden, denn nur er kennt die Situation vor Ort und er kennt sein Schiff. Das gleiche sollte gelten für das Auslaufen eines Schiffes.

Wir können folgendes Beispiel konstruieren: Es ist Sturm, Orkan, ein Schiff liegt draußen in Seenot, bekommt ein Einlaufverbot vom Hafen, muss also draußen liegen bleiben. Im Hafen liegen Schlepper, die ihm helfen könnten, und der Hafenkapitän verbietet dem Schlepper auszulaufen, weil es ein kleines Schiff ist oder was auch immer. Das würde wohl nicht der Sache dienen. Ich glaube, dass die Kapitäne schon ihr Handwerk so weit verstehen, dass sie wissen, wann sie auslaufen können und wann sie einlaufen können. Das zu dieser Thematik. Was das Notfallmanagement betrifft, möchte ich noch ein paar Worte verlieren - und das Gremium ist sehr geeignet dazu, sich ein paar Gedanken zu machen. Ich bin in einigen Dingen involviert, was das Notfallmanagement betrifft. Ich bin dabei gewesen, als die SR-Pläne entwickelt wurden an dem einen oder anderen Toptable Exercise. Wir haben mit Scandlines eine ziemlich große Übung durchgeführt mit der „Mecklenburg-Vorpommern“ vor 4 Jahren. Einige Dinge haben sich sicherlich in dieser Zwischenzeit verbessert. Aber einiges scheint noch auf der gleichen Stelle zu treten. Am 22.3. hat in Bremen beim MACPP eine Toptable Exercise stattgefunden, wo ein Unfall auf einem Fährschiff, durchgespielt wurde. Ich selbst konnte leider nicht teilnehmen. Aber der Kapitän des Fährschiffes „Saßnitz“ war dabei. Was ihn erstaunt hat und mich auch, dass man bei all diesen Behörden immer noch nicht weiß, dass es in einer Reederei auch ein Notfallmanagement gibt. Also nicht nur das Schiff ist natürlich vorbereitet und macht entsprechende Übungen für den Notfall, sondern auch die Reederei muss ein Notfallmanagement vorhalten. Dieses ist ziemlich umfangreich. Das ist nicht nur bei Scandlines so, das ist bei allen Reedereien, die hier tätig sind, so, speziell in diesem Bereich Fährreedereien. Es verwundert mich doch schon ein bisschen, dass man diese Ressourcen eigentlich total außer Acht lässt. Denn wir haben uns aufgeschrieben, wie es funktionieren soll, wie wir zusammenarbeiten mit Behörden, mit dem Land, mit der Stadt. Da gibt es extra Verbindungsleute, die sind namentlich benannt, sie haben Telefonnummern, alles diese Dinge. Und das müsste natürlich auch in Ihren Gremien bekannt sein, wenn solche Dinge durchgespielt werden, dass auch in der Reederei Ressourcen da sind, die sicherlich am ehesten noch helfen können, weil sie mit dem Schiff am besten umgehen können und wissen, welche Ressourcen in der Reederei selbst vorhanden sind. Ich möchte auch dazusagen, es wurde schon mal angedeutet, nur Übung macht den Meister und in dem Falle ganz besonders. Nur, wenn man entsprechende Übungen auch tiefgründig durchführt, dann kann man die Schwachstellen feststellen. Wir sind verpflichtet, das zu tun, aber genauso müssen alle anderen Behörden es auch tun. Solche Toptable Exercises, die also beim MATC in Bremen teilweise stattfinden, jährlich stattfinden, sind sicherlich eine gute Grundlage, aber die hören irgendwo auf. Die hören auf See auf. Wenn es im Landbereich weitergeht, da wird es dann irgendwo schwierig. Das haben wir damals auch gemerkt bei der Übung mit der „Mecklenburg-Vorpommern“. Die sollte natürlich weiter geplant werden. Eine Bemerkung noch dazu. Wir haben speziell im Hafen Rostock sehr gute Ressourcen für das Notfallmanagement. Das haben wir damals bei der Übung „Mecklenburg-Vorpommern“ auch festgestellt, und zwar ist das das Brandschutz- und Rettungssamt Mecklenburg-Vorpommern in Rostock, was einem Schiff, was in Not ist, sehr gute Hilfe geben kann. Das sollte auch vielleicht von Schwerin her mit bedacht werden, dass man diese Ressource, die eigentlich speziell für Rostock da ist, nutzt, um in einem Notfall entsprechend reagieren zu können. Das war von meiner Seite alles. Danke.

Hartmut Hormann (Germanischer Lloyd): Sie hören die Stimme einer Klassifikationsgesellschaft. Das bedeutet, auf der Basis von technischer Expertise und das im Wesentlichen auf der Basis von Expertise über die Hardware. In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit habe ich mir überlegt, ich werde auf meine schriftlichen Ausführungen nicht eingehen, wenn Sie erlauben, oder kaum. Sie sind kurz genug, sodass ich das den Damen und Herren Abgeordneten auch zumuten kann, es zu lesen. Ich möchte, eben, um Zeit zu sparen, meine Redezeit nutzen, um auf den einen oder anderen Aspekt hier einzugehen und ihn aus meiner Sicht, aus der technischen Sicht oder Sicht eines Ingenieurs beleuchten. Der erste Punkt, obwohl er eben gerade nicht eigentliches Ingenieurwissen beinhaltet, ist der Faktor Mensch. Er wurde sehr häufig hier angesprochen, mit Recht. Ich erwähne auch diese 80 % aller Incidents and Accidents, die irgendwie durch den Faktor Mensch verursacht werden. Über die Prozentzahlen brauchen wir uns nicht zu streiten. Eins ist sicher, dass die Technik dort nur marginal korrigierend eingreifen kann, wenn man den heutigen Stand der Technik, insbesondere der Schiffssicherheitstechnik als gegeben hinnimmt. Dazu kommt, dass die meisten technischen Maßnahmen, die dem Fehler des Menschen entgegen wirken, immer nur kurativer Natur sind, d. h. erst macht der Mensch den Fehler und dann arbeitet die technische Einrichtung dagegen. Es gibt auch Ausnahmen, aber im Prinzip ist das so, wenn man etwas verbessern will. Für mich bedeutet das, um es drastisch zu sagen - und ich glaube, plakative Aussagen sind, auch wenn sie Widerspruch herausfordern, hin und wieder angebracht -, wenn ich eine Mark habe und soll sie für Schiffssicherheit ausgeben, dann würde ich sie nicht auf der Hardwareseite ausgeben, sondern auf der Seite des Faktors Mensch, also Training, Ausbildung. Das ist zwar leicht gesagt und es würden die meisten unterschreiben, das Problem ist nur, dass es sehr schwierig ist, diese eine Mark auf der Seite des Faktors Mensch wirklich effektiv zu machen. Mit anderen Worten: Ingenieure wissen schon, was sie noch alles schöner machen könnten, technisch, auch wenn es Geld kostet. Aber da gibt es immer einen vorgezeichneten Weg der Verbesserungen. Wir haben viele heute gehört. Die AIS-Entwicklung ist jetzt wieder mal die oberste Stufe einer seit langem sich abzeichnenden Möglichkeit. Beim Faktor Mensch ist es nicht so klar in dem Anlauf, den man nehmen müsste. Man muss da viel versuchen. Und wir alle, die wir damit zu tun haben, tappen ein bisschen im Dämmern, ich will nicht sagen im Dunkeln. Es sind wesentliche Schritte getan worden, und es wird sich verbessern, die Vokabeln ISM-Code, STCW sind genannt worden. Das ist der richtige Weg, aber es ist noch ein weiter Weg zu gehen. Zweite isolierte Bemerkung. Ich habe eben schon gesagt, wir können ganz allgemein Sicherheitsmaßnahmen, übrigens auch die Maßnahmen, die der Mensch selbst als Agierender unternimmt, in präventive und kurative einteilen. Selbstverständlich muss der Prävention der Vorzug gegeben werden. Da gibt es überhaupt kein Wenn und Aber. Trotzdem darf man natürlich die kurativen Maßnahmen nicht vergessen. Ich sage das ganz bewusst als Einleitung zum Thema Doppelhüllenschiff. Ganz klar, die Doppelhülle ist eine kurative Maßnahme und man muss dabei sehen, dass neben den unbestreitbaren Vorteilen, die eine Doppelhülle in der Summe bringt - und wir haben es dort an der Statistik an ein oder zwei Stellen gesehen - bei diesen unbestreitbaren Vorteilen gibt es auch eine Reihe von Nachteilen, die wir uns damit einkaufen und vor allem, es ist nicht die Lösung des Problems. Es gibt leider eine hinreichend große Zahl von Kollisionen, die sich nicht an die vorgegebene Tiefe, Dicke der Doppelhülle halten, die also auch die zweite Barriere durchbrechen. Das ist etwas, was in der politischen Diskussion häufig vergessen wird. Doppelhülle steht für 100 %ige Lösung. Ich weiß jeder, direkt befragt, würde das nicht bestätigen. Aber so wird es rezipiert in der Öffentlichkeit, wenn wir nur noch Doppelhüllentanker haben, dann haben wir das Problem gelöst.

Dem ist nicht so und dem muss man auch in der Öffentlichkeit vorbeugen. Es hat einer meiner Vorredner schon gesagt, Unfälle werden passieren. Wir können die Auswirkungen vermindern, wir können die Anzahl der Unfälle positiv beeinflussen, aber wir können sie nicht ganz verhindern. Es ist abzusehen, wann es einen Unfall mit einem Doppelhüllentanker gibt. Nebenbei gesagt, die dramatischen Unfälle mit Tankern, die hier heute schon mehrmals aufgezählt worden sind, „Exxon Valdez“ zu allererst, „Amoco Cadiz“, „Braer“, alle diese Unfälle wären genau so im Endeffekt gewesen mit einem Doppelhüllenschiff. Das ist etwas, was die meisten, die über diese Unfälle sprechen, vergessen. Nehmen wir nur mal die „Braer“, die ja erfreulicher Weise umweltmäßig relativ wenig geschadet hat. Wenn ein Schiff, ganz egal ob Doppelhülle oder Einfachhülle, auf einen Strand treibt, das müssen nicht mal Felsen sein, dann ist es eine Frage der Zeit, wann es auseinander bricht. Doppelhülle bedeutet ja auch Doppelboden. Wenn Sie - es klingt etwas zynisch - einen Einfachboden haben und Sie reißen damit einen Ladetank auf, wenn der Grundberührung hat, auch wenn vielleicht auf flachem Boden, aber mit Steinen, dann läuft zwar ein bisschen Öl raus, aber Sie haben viel bessere Chancen, das Schiff runterzuziehen - meine Kollegen von der Schlepperseite werden das bestätigen -, als wenn Sie einen leeren Tank treffen, der dann mit Wasser vollläuft. Um diesen Betrag - der Doppelbodentank, der wäre ja leer im beladenen Zustand des Schiffes - des Gewichts, was in diesen Bodentank reinläuft, wird das Schiff schwerer und sitzt also fester auf Grund. Ich will zum Schluss dieses Teils sagen, natürlich unterstütze ich als Ingenieur, als Schiffbauer den Bau von Doppelhüllenschiffen. Es ist ein großer Fortschritt, gar nicht wegzudiskutieren. Was man – das ist mein dritter Punkt – meiner Ansicht nach zu wenig berücksichtigt hat, in der nationalen und auch in der europäischen Diskussion ist die Problematik der Mengen, der Anzahl oder der Transportvolumen, wenn man an das frühere Ausphasen der Einfachhüllentanker denkt. Diese Diskussion wird sehr seriös in der IMO gerade zur Zeit geführt. Ohne ins Detail zu gehen, kann ich nur sagen, eine hinreichend neutrale Untersuchung, kurzfristig, aber mit wissenschaftlichem Anspruch, die bei der IMO zur Verfügung steht, hat ergeben, dass wir bei der direkten Umsetzung des EU-Kommissionsvorschlages über die Ausphasungsdaten dieser Einhüllentanker zwei kritische Bereiche kriegen, zeitlich, nämlich um das Jahr 2003 und um die Jahre 2007, 2008, 2009. Dort wird, nach dieser, zugegeben, rohen Untersuchung, einfach nicht genügend Werftkapazität und auch Geldkapazität - ich meine jetzt auch die Möglichkeiten, Geld aufzunehmen, nicht das Reederkapital allein werden nicht genügend zur Verfügung stehen, um die Transportnotwendigkeiten abzudecken. Dann ist die Frage Doppelhülle oder Einfachhülle, wie es für den E 3 Tanker dargestellt wurde, nicht eine Frage von einem Pfennig mehr auf den Liter Benzin. Bei einer Shortage, bei einem Mangel an Rohölversorgung haben wir es mit ganz anderen Sprüngen zu tun. Ich male das nicht aus als dramatisches Szenario, meiner Ansicht nach ist in der ganzen öffentlichen Diskussion dieser Punkt aber etwas zu kurz gekommen. Mein vierter kleiner Punkt: Über allen seriösen Betrachtungen der Ölundfälle, der Auswirkungen auf die Umwelt, dürfen wir die anderen Unfälle nicht vergessen. Das ist völlig klar, das ist ein ethisches Problem. Wir alle wissen, dass neben den Kollisionen und Grundberührungen Feuer an Bord die häufigste Unfallursache ist. Das führt zwar nicht dazu, dass nun ganze Strände verschmutzt werden, obwohl es auch eine Folge sein kann. Aber es kann Menschenleben kosten. Und es kann auch hohe, wirklich hohe Vermögensschäden verursachen. Wir dürfen diese Aspekte der Schiffssicherheit auf keinen Fall vergessen. Im Gegenteil, wir müssen sie gleichrangig behandeln. Es ist durchaus geschehen, dass z. B. die Fährschiffsseite zu Wort gekommen ist und diskutiert wird.

Mein nächster Punkt ist die Frage der regionalen Sondervorschriften für Schiffe. Ich meine nicht Wegevorschriften. Ich meine auch nicht Vorschriften, wie jetzt in der Ostsee passiert ist, sondern z. B. bei der Helsinki Konvention, die einfach ein Einführungsdatum einer bestimmten Ausrüstungspflicht oder so vorverlegen. Das ist gut und das ist machbar. Aber regionale Sondervorschriften für die Schiffe an sich sind kontraproduktiv. Herr O'Neil wurde hier schon zitiert, von der IMO. Er hat selbstverständlich Recht, diese Dinge müssen international geregelt werden. Man darf dabei auch nicht ganz vergessen, das kann durchaus ökonomische Auswirkungen haben. Denn die Verkehre suchen sich möglicherweise andere Wege. Ich will das mit den Öltransporten nicht in den Raum stellen, aber denken wir an den Personenfährschiffsverkehr, der kann sich durchaus andere Wege suchen. Dann möchte ich kurz auf zwei Dinge eingehen, die Herr Brenk heute Morgen berührt hat. Einmal noch bezogen auf den Human Factor. Er hat, wenn ich das richtig in Erinnerung habe, von der Notwendigkeit einer systemischen Verbesserung des Mensch-Maschine-Systems gesprochen. Ich fühlte mich angesprochen, weil er es in der Beziehung gesetzt hat, der Mensch sei überfordert. Er hat nicht gesagt, dass deshalb die Technik verbessert werden müsse. Ich habe mit ihm gesprochen, das hat er auch nicht gemeint. Ich hatte vorher schon gesagt, die Technik ist auf einem Niveau angelangt, auf dem eine zusätzliche Mark nicht mehr viel bringt. Wir sind da in einem asymptotischen Bereich, was die Qualität der Sicherheit auf der technischen Seite anbetrifft. Aber was natürlich systemisch verbessert werden muss - und das haben verschiedene Redner auf ihre Weise gesagt -, ist die Überforderung des Menschen, einfach durch die Masse der Aufgaben, die er hat. Da ist anzusetzen. Aber das ist leider wieder ein wenig greifbares, vor allen Dingen in Vorschriften sehr schlecht greifbares Problem. Sehr grob zurechtgeschnitten würde es sehr viel helfen, wenn man die Besatzungszahl vergrößern könnte. Aber wir wissen alle, dass das so ungefähr das Schwierigste ist, was man durchzusetzen versuchen kann. Eine weitere Bemerkung von Herrn Brenk, er benutzte den Ausdruck Gefälligkeitsflaggen. Ich möchte da doch noch mal kurz drauf eingehen. Ich spreche hier wirklich aus Erfahrung. Wir - und das ist der Germanische Lloyd, für den ich sprechen kann, aber es sind auch alle anderen Klassen - wir arbeiten für mehr als 100 Flaggenstaaten. Und es gibt unter jedem Flaggenstaat, wie man auf norddeutsch sagt, solche und solche. Es gibt also gute Schiffe, hervorragende Schiffe, und es gibt schlechte Schiffe. Die schlechten sammeln sich zugegebenermaßen unter gewissen Flaggen, und dagegen muss man was tun. Technisch und überwachungstechnisch kann dagegen leider auch nur marginal etwas getan werden. Und diesen Gedanken möchte ich zum Schluss hier noch einpflanzen. Wir als die, die meistens im Auftrage des Staates, der Flaggenstaaten, die technische Sicherheit an Bord überwachen, können immer nur eine Momentaufnahme machen, ob zu dem Zeitpunkt die Vorschriften erfüllt sind. Das Problem bei der Sammlung der schlechten Schiffe, sage ich mal ganz neutral, unter bestimmten Flaggen ist es, dass ein Riesenunterschied in der Anfälligkeit für Substandard besteht zwischen Schiffen, die von einem ordentlichen Reeder, einem ordentlichen Operator betrieben werden und solchen, die von einem der unteren Ebene betrieben werden. Ein gut betriebenes Schiff hat nämlich zum Zeitpunkt der technischen Überprüfung sehr viel mehr als den Mindeststandard, im Schnitt. Ein schlecht betriebenes Schiff hat gerade den Mindeststandard, sodass der externe Besichtiger, der die Entscheidung zu treffen hat, keine Handhabe hat zu sagen, das geht so nicht. Nun können Sie sich aber vorstellen, dass ein Schiff, was gut ist und an den verschiedensten Ecken sehr viel mehr Reserve hat als an sich das Minimum wäre, dass das auch bis zur nächsten Besichtigung in einem Jahr oder in einem halben Jahr oder vielleicht in zweieinhalb Jahren immer noch gut ist.

Ein Schiff, was nach dem Prinzip cutting corners, whenever possible betrieben wird, ist natürlich den nächsten Tag, schon substandard. Eine Konsequenz daraus ist, man sollte bei Sanktionen nicht über Flaggen nachdenken, sondern sollte es immer schiffsspezifisch, zumindest aber reederspezifisch machen. Flaggen, Flaggensanktionen halte ich aus der praktischen Sicht für unangemessen. Man tut damit einer Gruppe von Schiffen weh und damit Reedern und ordentlichen Betreibern, die man eigentlich gar nicht meint. Eine abschließende Bemerkung. Der ganze Vormittag war für mich als Experte aus einem bestimmten Blickwinkel sehr interessant. Ich könnte hier noch zwei Stunden dazu beitragen, weil so viele Bemerkungen gemacht worden sind, die man ergänzen oder auch diskutieren könnte. Leider reicht die Zeit dazu nicht aus. Einige Dinge, die mir wichtig waren, sind meiner schriftlichen Fassung zu entnehmen. Ich möchte abschließend noch mal darauf hinweisen, dass sie vielleicht doch gelesen werden sollte. Ich bedanke mich sehr.

Werner Keitsch (Deutscher Nautischer Verein): Ja, vielen Dank. Meine Damen und Herren, vieles von dem, was ich heute vorzutragen gedachte, ist von meinen Vorrednern zum großen Teil schon einmal gesagt worden oder zumindest ist es angeklungen. In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit und der mir zur Verfügung stehen 15 Minuten werde ich deshalb meine Präsentation etwas verkürzen, da, wo ich es für angebracht halte. Ich möchte die Schwerpunkte vorstellen, die Fragen zum Seeverkehr, die der ständige Fachausschuss seit 1971, das Beratungsgremium des Deutschen Nautischen Vereins, bei verschiedenen Gelegenheiten zur Veröffentlichung gebracht hat. Und das ist an erster Stelle, wie es heute schon mehrfach angeklungen ist, die Verhinderung von Unfällen durch die Anwendung bzw. Umsetzung von SOLAS, ISM-Code und STCW. Diese Aufzählung ist selbstverständlich nicht vollzählig. Ich kann leicht noch ein paar, z. B. Loadline-Convention und MARPOL und speziell für die Ostsee auch das Helsinki-Abkommen aufzählen. Alle diese Vorschriften müssen eben eingehalten werden. Ich bin mit meinen Vorrednern, insbesondere mit Herrn Mörlin absolut einer Meinung. Wir haben mittlerweile Vorschriften genug. Und ich glaube, dass durch die Beanspruchung der Kapitäne, die immer wieder mit neuen Vorschriften beaufschlagt werden, eine Konzentration auf die eigentliche Aufgabe der Schiffsführung manchmal konterkariert wird. Die Einhaltung der Vorschriften bedarf natürlich einer wirkungsvollen Kontrolle. Wir haben dazu aber heute schon eine Menge gehört. Ich kann mir das sparen, in die Einzelheiten zu gehen. Ich möchte nur zum Ausdruck bringen, dass die Auffassung darüber, ob die Kontrollen ausreichend sind, nach Auffassung des ständigen Fachausschusses Diskussionsbedarf hat. Das war auch etwas, was bei Herrn Mörlin zum Ausdruck kam, Kontrolle ist ja gut, aber muss sie sich denn ständig wiederholen und überschneiden, und das auch noch zu den unmöglichsten Zeiten. Ich habe zu diesen Punkten eins und zwei mit dem ständigen Fachausschuss - auch die einschlägigen Seminare, eines haben wir selber ausgerichtet und andere habe ich bei DGON, ISIS 98 oder Deutscher Verkehrsgerichtstag unter Leitung von Herrn Dr. Steinicke oder aber Hochschule Wismar, Abteilung Warnemünde ausgerichtet - Stellung bezogen und ich auch in persona. Diese Stellungnahmen sind selbstverständlich auch verfügbar. Wenn gewünscht, können sie abgefordert werden. Wir haben zur Besatzungsstärke im ständigen Fachausschuss, das gehört auch mit zur Einhaltung der Vorschriften und der wirkungsvollen Kontrolle, einen Bericht namens sichere Besatzung von Schiffen vorgelegt. Dieser wurde dem VDKS, nämlich dem Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere zur Verfügung gestellt, der seinerseits im Dezember 1997 eine Feststellung zur sicheren Besetzung von Seeschiffen getroffen und Gedanken zur flexiblen Schiffsbesetzung geäußert hat.

(CESMA), the Confederation of European Shipmasters Association, hat die Problematik des Sicherheitsabbaus durch unzureichende Besetzung von Schiffen, sei es nun quantitativ oder auch qualitativ, der EU-Commission DG VII zur Kenntnis gebracht und auf Abhilfe gedrängt. Zur Qualifikation der Schiffsbesatzung verweise ich auf das PRU Performance Research Program the University of Liverpool, Außenstelle Cardiff, von 1999. An diesem Gutachten war die Hochschule Bremen beteiligt. Das Ergebnis dieser Untersuchung zeigt die Probleme der Kommunikation an Bord sowohl im internen als auch im externen Bereich auf, die zum Sicherheitsproblem werden. Die einheitliche Arbeitssprache entsprechend ISM-Code an Bord ist deshalb mit großem Nachdruck umzusetzen. Ich spreche für den ISM-Code, nicht dagegen. Ich bitte das zu beachten. Ebenso hat die Umsetzung des internationalen Seefahrtenglisch, IMO-Standard Marine Communication Phrases oder abgekürzt SMCP weltweit vordringlich zu erfolgen. Und mir ist dabei sehr wohl bewusst, wie schwierig das wird. Denn wir haben die von 1975 noch nicht einmal richtig umgesetzt. Darüber vergeht eine ganze Generation, bis sich ein solches Vokabular durchgesetzt hat. Dieses nur als einige Anmerkungen zu den Punkten 1 und 2. Die Punkte 3 und 4 betreffen die Betonung von schwierigen Fahrwassern, die ständig unter bestimmten Voraussetzungen zu überprüfen ist. Wie bekannt, erfolgt die Einrichtung von Verkehrstrennungsgebieten bzw. von Tiefwasserwegen, wie die Kadetrinne. Das alles aber hilft nur, wenn die Ausrüstung der Schiffe mit den jeweils auf dem neuesten Stand gebrachten Seekarten sichergestellt ist. Sonst helfen die besten Vorkehrungen nichts. Verkehrskontrollen bzw. Verkehrsüberwachung gehören mit dazu, und zwar in der abgestuften Form, wie sie sich längst bewährt hat, nämlich die Anmeldung von Fahrzeugen unmittelbar vor dem Eintritt in das entsprechende Fahrwasser, also die sogenannte Meldepflicht - auch das wurde heute schon mehrfach hier betont -, die allgemeine Kontrolle und Unterstützung des Schiffsverkehrs mittels Weitbereichsradar, aber jetzt in Zukunft auch durch die neue Transpondertechnik, ich spreche von AIS. Und dann gibt es selbstverständlich die Lotsenannahmepflicht. Dann komme ich jetzt zu dem, was eben Herr Hormann angeführt hat. Er sprach zu recht davon, dass man nicht von Substandardflaggen sprechen sollte, sondern von Substandardschiffen und Substandardcrews. Meine Damen und Herren, es ist unheimlich schwierig, an einem vorüberfahrenden Schiff festzustellen - und nicht immer sind es solche Rostbuggets, wie Herr Wills sie vorgestellt hat -, ist es standard oder ist es substandard, sowohl das Schiff als auch die Crew. Und in den Anlaufbedingungen für die deutsche Bucht hat z. B. die Bundesrepublik Deutschland vorgeschrieben, dass der Lotse unter anderem dafür verantwortlich ist, Vorkommnisse zu melden, die darauf hinweisen, dass eben gegen bestimmte Vorschriften oder in der Besatzung verstoßen wird. Das, meine Damen und Herren, können Sie nicht von Land aus über Radarberatung und Sie können nicht mal von einer Reise bis zur nächsten erwarten, dass das selbe Schiff noch den selben Bedingungen unterliegt. Es kann nach der einen oder nach der anderen Seite Ausreißer geben. Denn Sie dürfen nicht vergessen, die Reederei wie Scandlines ist heute die Ausnahme, dass Sie Besatzungsmitglieder und Offiziere in einem festen Angestelltenvertrag beschäftigen, meine Damen und Herren, das gehört längst der Vergangenheit an. Die Regel ist, dass man einen Vertrag für eine Reise bekommt. Selbst, wenn der Lotse an Bord war und bestätigt hat, dieses Schiff ist standard, die Besatzung ist gut ausgebildet, es hat alles geklappt, gibt das noch keine Garantie dafür, dass das auf der nächsten Reise genauso ist. Lange Rede, kurzer Sinn: Ich plädiere weiterhin dafür, bei allen Hilfsmitteln, die wir haben, sie sollen Hilfsmittel bleiben, sie müssen auch eingeführt werden, aber in den eingegengten Gewässern im Küstenvorfeld und in den Zufahrten zu den Häfen und ich meine auch bei der Durchfahrt durch die Kadetrinne mit bestimmten Größen und Tiefgangsabmessungen gehört der Lotse an Bord, neben den Kapitän.

Denn es gibt noch einen anderen Punkt. Ein Kapitän, der z. B. durch die Kadetrinne fährt, und dieses zum ersten Mal tut und hat auf den Lotsen verzichtet, bekommt ein psychologisches Problem. Er ist in einer Tiefwasserrinne, die er unbedingt einhalten muss, aber er hat einen bestimmten Kursänderungspunkt, wo er um 80 Grad fast oder genau um 80 Grad seinen Kurs nach Steuerbord ändern muss und fließenden Verkehr von seiner Steuerbordseite. Und seine Erziehung ist darauf ausgerichtet, einem Schiff von Steuerbord habe ich auszuweichen. Und wer auf einem so großen Holschen mal gestanden hat, das müssen Sie sich mal in der Natur angucken, dann wird das da vorne immer enger, und dann kriegt er plötzlich kalte Füße und zieht Steuerbordruder und fährt auf. Das ist ein psychologisches Problem, weil der Kapitän, im Gegensatz zum Lotsen, das Fahren im engen Gewässer in aller Regel nicht tagtäglich durchführt. Das sagt natürlich nicht, dass nicht erfahrene Kapitäne, die schon oft ein solches Gewässer passiert haben, das nun auch ohne Lotsen tun können. Darüber reden wir gar nicht. Pilot exemptions wird es immer geben und wir stellen uns auch nicht dagegen. Aber es ist ein Problem und wir sollten da sehr wohl dran arbeiten. Ich verweise dabei auf das Schifffahrtskolleg, das in Warnemünde im November 2000 durchgeführt wurde. Da stand sowohl die neue Verkehrsregelung für die Kadetrinne als auch das Lotsenkonzept für einen effektiven und sicheren Ostseeverkehr zur Diskussion. Vortragende waren die Herren Falk Meyer, aber auch Konrad Michaelis, der frühere Ältermann von Warnemünde, der heute hier bei uns ist und der damals auch mit einer Neugestaltung des Tiefwasserweges durch die Kadetrinne zumindestens uns im ständigen Fachausschuss überzeugt hat. Ich empfehle Ihnen, Herrn Michaelis bei Gelegenheit dazu zu konsultieren. Denn er hat das damals sehr gut ausgearbeitet. Ich verweise zur Kadetrinne darüber hinaus auf das Arbeitskreisergebnis des ständigen Fachausschusses vom 14.3.2001, was wir Ihnen gerne als Anlage auch hier lassen können. Die anderen Probleme, die freiwillige Annahme, habe ich vorhin schon einmal hinterfragt. Es ging dort um diese ominöse Zahl von 95 oder 96 % der Schiffe, die bereits einen Lotsen auf freiwilliger Basis annehmen. Wenn wir das ernsthaft so betrachten, dann reden wir bei der Lotsenannahmepflicht in der Kadetrinne um einen Bodensatz von 4 %, von denen ein weiterer Anteil mit Sicherheit mit dem Fahrwasser vertraut war. Also es bleiben immer noch ein paar wenige übrig. Aber bitte, meine Damen und Herren, bedenken Sie, alle Schiffe, die in der Kadetrinne aufgelaufen sind, haben sich nicht der Beratung eines Lotsen bedient. Das waren nämlich genau die, die das Lotsengeld nun einsparen wollten. Ich bin genau wie meine Vorredner, insbesondere Dr. Wills und auch Herr Hormann und Herr Drunka insbesondere der Auffassung, wir werden bei aller Vorbeugung und bei allen vorbeugenden Maßnahmen, die wir getroffen haben, auch zukünftig Unfälle nicht vermeiden können. Und der ständige Fachausschuss des Deutschen Nautischen Vereins hat bereits im Jahre 1993 für ein einheitlich geführtes Unfallmanagement plädiert und unter anderem damals auch alle Küstenländer und darunter Mecklenburg-Vorpommern mit diesem Konzept angeschrieben. Der Rücklauf war sehr dürftig, wenn ich das so sagen darf, weil immer abgewiegelt wurde. Wir haben später, 1997, alles noch vor „Pallas“, zu unserer Freude dann festgestellt, dass eine Arbeitsgruppe in Schleswig-Holstein, nämlich die interministerielle Arbeitsgruppe, dieses Thema aufgegriffen hat und auf der Grundlage unseres Vorschlages sich bemühte, ein einheitliches Unfallmanagement zu bilden. Die dazu erforderlichen oder zu überwindenden Schwierigkeiten, sind weitestgehend bekannt. Aber es gibt, wenn es denn gelingen sollte, selbstverständlich auch dann noch die Notwendigkeit, neben dem einheitlich geführten Unfallmanagement, weiterhin Ausbildung und zyklische Weiterbildung für alle die Leute zu betreiben, die dort involviert sind.

Wir haben dazu im ständigen Fachausschuss eine Menge Arbeit geleistet. Wir haben uns immer wieder dafür eingesetzt, dass die Kräfte entsprechend geschult werden, unter anderem haben wir uns dafür stark gemacht, dass die Feuerwehreinsatzkräfte, von denen auch eben hier Herr Hormann gesprochen hat, die unter Einsatz ihres Lebens zum Teil von der Freiwilligen Feuerwehr sich an Bord eines brennenden Schiffes per Hubschrauber verlasten lassen. Die müssen doch das vorher mal geübt haben. Das ist bis heute nicht der Fall. Wir haben eine Taskforce in Brunsbüttel, die bereit ist, in der Nordsee auf ein brennendes Schiff sich per Hubschrauber als Vorausabteilung verlasten zu lassen. Aber die Jungs müssten eigentlich mal unter einem Hubschrauber gehangen haben, um zu sehen, was das für ein Gefühl ist, wenn man sich unter einem sich bewegendes Schiff abseilen muss. Wir haben zu dem Thema Unfallmanagement eine Menge Studien betrieben, unter anderem auch von der Expertenkommission Grobecker. Wir haben den Bericht von Prof. Dr. Clausen, der heute hier war, sorgfältig geprüft, ebenso wie die Abschlussberichte des schleswig-holsteinischen Landtages, die Empfehlungen des Seeamtes. Und ich möchte ergänzend auf die zweite Donaldson-Studie, veröffentlicht im März 1999 unter dem Titel Command and Control Report of Lord Donaldson's Review of Salvage and Intervention and their Command and Control zum Unfall des Tankers „Sea Empress“ vor Milford Haven im Februar 1996 hinweisen. Die 26 Empfehlungen wurden vom Arbeitskreis Unfallmanagement ebenso berücksichtigt, wie das Ergebnis der Fachtagung Küstenunfallmanagement der Gewerkschaft der Polizei vom 17. Januar 2000 in Brunsbüttel. Ich überschlage mal etwas und komme dann zum Punkt 6, der Bereitstellung der Schlepperkapazitäten. Darüber ist heute hier viel gesagt worden. Am eindrucksvollsten fand ich die Präsentation von Herrn Wills mit den Escort-Schleppern. Ich bin 1990 in Vancouver gewesen und habe selbst Gelegenheit gehabt, einen solchen Escort-Schlepper bei der Arbeit zu beobachten. Es ist phantastisch. Er legt sich als Scherbrett dahinter, bringt das Schiff nicht nur aus der Fahrt, sondern steuert es auch, wenn die Maschine ausfällt. Aus 12 Knoten Fahrt hat der diese Kiste aufgefangen und hat sie sicher zum Ankern gebracht. Das sind schon eindrucksvolle Bilder gewesen. Wir haben das dort vor Ort überprüft. Die Bereitstellung von Schlepperkapazitäten wurde vom ständigen Fachausschuss in Wismar 1999 diskutiert. Dabei haben wir dann festgestellt, dass es nur einige Assistenzschlepper im Ostseeraum gibt. Die sind verteilt zwischen Kopenhagen, Kiel, Lübeck und Rostock und vielleicht noch Stettin. Bei richtig schlechtem Wetter sind diese jedoch zur Bergung eines Großtankers mit 100.000 Tonnen Crudeöl an Bord denkbar ungeeignet, zumal die Schwierigkeit noch hinzukommt, es handelt sich um kommerzielle Schlepper, und die stehen nicht immer zur Verfügung. Es fehlt also ein Sicherheitsschlepper, der ständig verfügbar ist und einen ausreichend bemessenen Pfahlzug hat. Ich lege mich hier absichtlich nicht fest, weil ich kein Schlepperexperte bin, der kommt nach mir dran. Aber es gibt eine Studie und es gibt eine Diplomarbeit. Die Studien datieren von 1996 aus der Hamburgischen Schiffbauversuchsanstalt. GAUSS veranstaltete am 30.1.1998 ein Seminar in Bremen. Und die Diplomarbeit, die an der Fachhochschule in Hamburg mit Simulationsversuchen (an SUSAN bei ISSUS) stattgefunden hat, zeigte die Werte auf, die bei der Havarie von Großtankern oder von Großcontainerschiffen für den Einsatz eines ausreichend stark dimensionierten Schleppers oder Sicherheitsschiffes sprechen. Auf Dauer wird es nicht ohne den Einsatz eines Sicherheitsschiffes, nämlich eines Emergency Response Wessels, Herr Wills hat das vorhin auch noch mal bestätigt, das ständig verfügbar ist, gehen. Wir sprechen immer über Kosten. Ich habe bei einem Seminar von einem P & I Versicherungsvertreter den Ausspruch gehört: If you think, safety is expensive try an accident. Wir haben mit der „Exxon Valdez“ die Zahlen gehört, die hier genannt worden sind. Und ich kann nur hoffen, dass uns das nicht passiert.

Wir haben auch das Thema Einrichtung von Nothäfen besprochen, auch im ständigen Fachausschuss. Wir haben 1994, das letzte Gespräch darüber, das war im April, im Wasser- und Schifffahrtsamt in Cuxhaven geführt. Wir sind dort auseinander gegangen, nachdem wir den Eindruck hatten, es wird nichts. Es konnte nichts werden. Die Schwierigkeiten, nicht das ich jetzt falsch verstanden werde, ein Schiff, einen Havaristen oder ein beschädigtes Schiff, von dem eine Gefahr ausgeht, in einen Nothafen hineinzunehmen, die sind bekannt. Und jeder Hafen hat eine Klausel, in der bestimmte Schiffe unter bestimmten Voraussetzungen eben nicht in den Hafen eingelassen werden dürfen. Deshalb hatte damals - und dazu stehen wir auch heute noch - der ständige Fachausschuss formuliert: Sichere Reeden mit entsprechend dimensionierten Festmachetonnen und Pontons zur Aufnahme von Hilfsfahrzeugen, Mobilkränen und zur Lagerung von gegebenenfalls abzubergenden Containern sind nach der Auffassung des ständigen Fachausschusses eine Alternative. Ich habe zu meiner großen Freude von Herrn Dr. Steinicke gehört - von dem ich heute nur Erfreuliches gehört habe, wir waren plötzlich im Konsens mit allen den Punkten, die ich eben hier versucht habe, noch mal zusammenzufassen -, dass auch der Bund nun mittlerweile daran denkt, solche sicheren Reeden zu schaffen. Und ich bin sicher, wenn man sich dazu genügend umsieht und die entsprechenden Fachleute einschaltet - und diese gibt es ja in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sicherlich genug -, dann sollte man so etwas schaffen können. Aus allen diesen Vorgaben wurden vom Deutschen Nautischen Verein die nachfolgenden Eckpunkte entwickelt. Ich möchte sie nicht alle vorlesen. Sie sind in den Unterlagen dabei. Sie gliedern sich auf in vorbeugende Maßnahmen. Das habe ich Ihnen versucht zu schildern, was wir darunter verstehen. Sie gliedern sich unter den Punkt B) auf, nämlich das Unfallmanagement, wo wir ganz entscheidend feststellen müssen, es gibt nur ein vernünftiges Unfallmanagement unter einer Führung. Da sind wir uns mit allen Experten einig. Wer den Lord Donaldson Report noch einmal sorgfältig daraufhin durchliest, liest an einer Stelle: The guy in responsibility is just responsible against the minister and the minister has got to back him or sack him. D. h. wenn der mit der Arbeit dieses Mannes nicht zufrieden ist, dann muss er ihn eben durch einen anderen ersetzen. Aber an sich hat er seine Entscheidungen zu unterstützen. Dieses kann bei uns selbstverständlich auf der Basis von Verträgen zwischen Bund - Herr Lagoni hat da heute in hervorragender Weise drauf hingewiesen - und den Küstenländern abgesichert werden. Der große Wurf zu einer Küstenwache oder Coastguard, wie er in vielen Köpfen bei uns herumspukt und wie wir ihn alle gerne hätten, lässt sich zur Zeit bei uns nicht durchführen. Und bis das Grundgesetz entsprechend geändert ist, meine Damen und Herren, so lange wollen wir doch sicherlich nicht warten. Und wie heißt der Spruch so schön: Es gibt viel zu tun, packen wir es an! Ich empfehle es Ihnen.

Kurt Steuer (Bundesverband der See- und Hafenlotsen): Schönen Dank, Herr Vorsitzender. Meine Damen und Herren, ich möchte mich auch möglichst kurz fassen. Ich fange einfach mal mit dem Video an, ganz kurz, eine Minute, glaube ich. (VIDEO, das sprachliche Verständigungsschwierigkeiten zwischen Mitgliedern von Schiffsbesatzungen und zwischen Besatzungen und Lotsen dokumentieren soll.) Ich dachte, es war wert, das kurz hier noch mal einzuschieben. Ich bin selber Hafenlotse in Hamburg, und ich habe dieses Schiff „Tern“, einer der Kollisionsgegner nordöstlich der Kadetrinne, bereits gelotst. Ich habe auch die „Baltic Carrier“ gelotst. Das sind auch Kunden des Hamburger Hafens, wie Kunden aller Häfen, hier an der nordeuropäischen Küste. Es mag natürlich sein, unter dem Eindruck der Kollision, dass die Besatzung jetzt hier natürlich auch im besonderen Stress ist. Das möchte ich hinzufügen.

Aber nichtsdestotrotz ist dieses Erleben, was Sie hier gesehen haben, etwas, was wir Lotsen eigentlich tagtäglich erleben können. Nicht auf allen Schiffen. Natürlich gibt es die Schiffe, wie hier von Scandlines dargestellt und vertreten. Die fahren auch z. B. alleine die Elbe hoch, ohne Lotsen. Aber wir haben einen hohen Prozentsatz, der genau das obige Bild abgibt. Das ist eigentlich auch unser Hauptproblem, das darf ich dazu ganz deutlich sagen. Und daraus ergibt sich für mich eigentlich die These: Die vorherrschende Qualifikation an Bord bestimmter Schiffe, die Gegebenheiten des betreffenden eingegengten Seegebietes und der Verkehrsfluss in diesen Seegebieten erfordern eine Lotsannahmepflicht für diese bestimmten Schiffe (gemeint sind Meerengen, wie die Kadetrinne in der Ostsee). Ich möchte jetzt gar nicht die einzelnen Punkte alle herausziehen. Ich denke, Sie können das in dem Papier auch selber nachlesen. Das sind eigentlich die Leitgedanken. Schauen wir kurz noch mal in die Kadetrinne, in das Seegebiet (Kartenausschnitt per Beamer). Das ist im Grunde genommen der Vorschlag für den Tiefwasserweg, den hier der Kollege Michaelis (ehemaliger Ältermann der Lotsenbruderschaft WIROST) oder auch der Nautische Verein Mecklenburg-Vorpommern vorgestellt haben, den Tiefwasserweg durch die Kadetrinne weiter durchzuziehen. Das Hauptproblem ist im Grunde genommen hier dieser Bereich, wo die großen Schiffe mit entsprechendem Tiefgang auch alle entlang fahren müssen. Die können nicht einfach hier nach Steuerbord oder da nach Steuerbord, je nach dem, von wo sie jetzt kommen, ausweichen, weil sie sonst hier in diesem Bereich festkommen würden (optisch an Hand eines Kartenausschnitts dargestellt). Das bedeutet in diesem Bereich auch eine große Annäherung für diese Art von Schiffen. Die Breite dieser Trasse liegt bei ca. 1.300 bis 1.800 Metern. Das ist schon eine Trasse, die vergleichbar ist mit dem Mündungsbereich der Elbe. Vom Verkehrsaufkommen auch vergleichbar mit dem Mündungsbereich der Elbe. Auf der Elbe haben wir eine Lotsannahmepflicht auf so einem eingegengten Revier. Ich möchte auch mal kurz darstellen, mit was für Schiffen wir es eigentlich zu tun haben, um was es da eigentlich geht. Das sind die Zahlen, die sich auf Lloyd's Voyage Records im Jahr 2000 beziehen, eine Auswertung vom ISL (Präsentation der Zahlen per Beamer). Sie sehen hier oben die Anzahl Schiffe aufgeteilt in Passagier/Ro-Ro-Schiffe, Container-Schiffe, Stückgut-Schiffe, Bulk Carrier und Tanker und sonstige, das heißt irgendwelche Schleppverbände und so was, die zahlenmäßig einen sehr kleinen Anteil haben. Es geht immer um den durchgehenden Verkehr, nicht die Fähren, die als querender Verkehr, wie z. B. Scandlines, noch dazu kommen. Die durchgehende Schifffahrt weist insgesamt einen Anteil von ca. 50.000 Schiffsbewegungen pro Jahr auf. Dazu kommen dann noch die regelmäßigen Linienfährverkehre von ca. noch mal rund 30.000 Bewegungen pro Jahr in diesem Gebiet, sodass Sie doch ein ganz schönes Verkehrsaufkommen haben. Kapitäne und Offiziere, die nicht die entsprechende Praxis haben, die kommen hier schon in große Bedrängnis. Es geht insbesondere um diese Gruppen hier unten (Hinweis auf Schaubild). Wenn wir uns mal die Großen anschauen, dann sehen wir, dass im durchgehenden Verkehr, die Bulk Carrier und Tanker die größten Schiffe sind, die hier durch die Kadetrinne fahren, und die haben ca. 25 % Anteil an diesem gesamten Verkehr. Ich habe hier mal ein Bild dazwischen geschaltet: Was ist ein Bulker, oder ein Stückgutschiff usw.? Dieses hier ist z. B. ein normales Stückgutschiff (Bild), die zwar auch in großer Zahl durch die Kadetrinne fahren, die aber ohne weiteres auch in die flacheren Teile des Seegebietes ausweichen können. Diese haben im allgemeinen einen Tiefgang von ca. sagen wir mal 8 Metern, 9 Metern, die also überhaupt nicht auf diese Tiefwasserrinne angewiesen sind. Und ein „Kümo“ ist das da. Das ist so 80 Meter lang. Der kann auch sogar über das Reff wegfahren, mit 2 Metern Tiefgang oder 3 Metern, der hat kein Problem. Der kann in die Küstenverkehrszone. Aber das ist jetzt ein Foto auf der Elbe, das ist einer der größten Bulker, die hier die Elbe hoch fahren.

Da sehen Sie auch mal ein bisschen die Größenverhältnisse, ein Schlepper zu so einem Bulker, also 330 Meter ist dieser hier lang. Das ist sicherlich nicht das Regelschiff durch die Kadetrinne. Durch die Kadetrinne müssen Sie bei einem Bulker mit ca. 260 Metern, 45 Metern Breite und dann eben dem entsprechenden Tiefgang von 15 Metern, 13 oder 14 Metern rechnen. Diese Schiffe sind dann auf die Rinne angewiesen. Aber Sie sehen, wenn solche Massen jetzt aufeinander zufahren - und das ist das psychologische Problem, von dem Herr Keitsch eben sprach - dann ist man natürlich immer bestrebt auszuweichen. Wenn das zu früh geschieht, dann sitzen wir eben fest. Deswegen muss man eben das entsprechende Standing, sage ich mal so, auf der Brücke haben. Wenn wir jetzt an die Qualifikation eingangs denken, dann ist vorstellbar, dass das Standing eben nicht immer vorhanden ist. Das ist noch mal die maximale Schiffsgrößenverteilung, d. h. sie sehen auf der Grafik unten bei den Bulkern und Tankern, bis zu welchen Größenordnungen diese durchfahren. Im Jahre 2000, im ersten Quartal, da fuhr der größte Bulker mit fast 150.000 TDW, das sind ungefähr 80.000 bis 90.000 BRZ, d. h. in Länge eben diese 260 Meter mal 45 Meter mal Tiefgang 13 bis 14 Meter. Die Tanker erreichen entsprechende Größenordnungen. Wir haben auch erfahren, dass diese Zahlen wahrscheinlich noch zunehmen. Um, wie ich es in meinem Beitrag aufgeschrieben habe, das Qualifikationsdefizit, was wir haben, möglichst kurzfristig zu kompensieren, müssen wir einen qualifizierten Mann an Bord geben, eben den Lotsen. Das wollte ich ein bisschen transparent und deutlich machen. Ein anderes Mittel sehe ich kurzfristig nicht. Denn alle anderen Maßnahmen, die heute auch hier diskutiert wurden, sind mehr Sachen, die in die Nachsorge gehen. Und ich denke mal, um noch mal auf Herrn Brenk zurückzukommen, so ist die Nachsorge immer sehr teuer und ein Schaden ist auch nie ganz reparierbar. Also ist mehr bei der Vorsorge zu investieren. Da geht es im Wesentlichen um die Qualifikation. Vielleicht noch eine Zahl: Wir haben weltweit einen Mangel, zur Zeit, von 16.000 qualifizierten Seeleuten. Qualifiziert heißt, im Schiffführungsbereich, Kapitäne, Schiffsoffiziere, aber auch im Maschinenbereich, Schiffsingenieure. Also 16.000 weltweit. Diese Leute sind nicht einfach zu ersetzen. Wenn ich da Qualifikation haben will, brauche ich nach STCW Ausbildungszeiten von ca. 4, 5, 6 Jahren, vorher ist dieses Loch nicht zu schließen. Und ein Appell vielleicht noch. Die Kapitäne und Schiffsbesatzungen sind in diesem System der globalisierten, industrialisierten Seeschifffahrt - und das ist auch ein Hauptproblem, die wirtschaftliche Komponente - zu stärken. Wir müssen sie unterstützen. Und ich wollte auch jetzt hier nicht die Kapitäne und Schiffsoffiziere irgendwie in Verruf bringen. Das liegt mir völlig fern. Mein Job als Lotse ist, wenn ich da an Bord bin, den Kapitän zu unterstützen, in dieser schwierigen Situation, in der er hier ist, eben zum Ziel zu führen. Das ist unsere Aufgabe, so sehen wir uns. Das betrifft auch ein bisschen das Land Mecklenburg-Vorpommern. Auch das deutsche Lotswesen ist zur Zeit, seit den letzten 3 Jahren enorm in die Diskussion gekommen, einfach auch aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten heraus. Küstenländer und das BMVBW, der Bund haben die politische Vorgabe zur Wettbewerbssteigerung der Häfen, als Zielsetzung gegeben: Lotskosten müssen auf jeden Fall runter, bei gleicher Sicherheit und gleicher Verfügbarkeit. Dazu kann ich nur sagen, das kann nur zu Lasten der Lotsen gehen. Ich denke mal, in dieser Situation der knappen nautischen Ressourcen ist das der falscheste Ansatz. Und ich würde bitten, dass Sie vielleicht auch diesen Punkt einmal überdenken. Das ist ein Appell an alle Bundesländer. Danke schön.

Peter Meyer (Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft mbH): Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine Damen und Herren, ich bin in der glücklichen Situation, wie Kühlenkamp und Thomas Gottschalk, ich kann ruhig überziehen, nach mir kommt ja nichts mehr. Etwas ganz kurz zu meiner Person. Ich bin bei der Bugsier Reederei beschäftigt und bin 30 Jahre lang zur See gefahren und habe 15 mal das Kommando auf Hochseeschleppern weltweit geführt und habe also Taifune im Gelben Meer, Hurrikane in der Karibik und Orkane im Nordatlantik abgewettert. Ich war bei Amoco Cadiz dabei und auch bei Atlantik Empress, der Kollision vor Trinidad, wo ein noch größerer Ölspühl war wie bei der Amoco Cadiz. Als Praktiker möchte ich doch mal ein paar Sachen sagen. Das ist einmal die fehlerhafte Navigation. Wir haben es gehört und ich habe es hier auch stehen in meinen Unterlagen, 80 % aller Schiffsunfälle basieren auf menschlichem Versagen. Deshalb können Unfälle zu jeder Zeit auftreten und sind unabhängig von der jeweiligen Jahreszeit, weil ich immer in meiner Praxis mit Sommer- und Winterstatistik konfrontiert werde. Gesetzeswerk, Verordnung und Regelung auf IMO-Ebene, auf EU-Ebene, auf nationaler Ebene und hier auf regionaler Ebene haben in der Vergangenheit und werden auch in Zukunft Schiffsunfälle jeglicher Art nicht verhindern können. Das letzte Beispiel haben wir gerade gehabt: Ein nagelneuer Doppelhüllentanker, das Non plus ultra sozusagen in Tankersicherheit, rammt einen Metusalem Bulkcarrier. Die fortschreitende Technik, umfangreichere Ausrüstung und bessere Ausbildung werden „nur“ zur prozentualen Unfallhäufigkeitsminderung beitragen. Die Ostsee als Binnenmeer ist für fehlerhafte Navigation geradezu prädestiniert. Wir haben es gehört, ausländische Schiffsführungen sind vielfach überfordert. Schiffe, die geradewegs von Übersee die Ostsee ansteuern, haben oft nicht die neuesten bzw. nicht berichtigte Karten an Bord. Ein Fall aus meiner Praxis: Die „Kavako“ – gestrandet auf der Oderbank im Dezember 1999 mit 60.000 t Erz an Bord auf dem Weg nach Stettin. Die zur Navigation benutzte Seekarte entsprach der deutschen Übersichtskarte südliche Ostsee, westlicher Teil. Wir auf unseren Schleppern haben immer gesagt, wenn wir so einen runtergezogen haben, der fuhr wieder auf dem Shell Wanderatlas. Fehlerhafte Navigation an Bord des Seeschiffes wird von der Schiffsführung nicht vorsätzlich ausgeführt. Entweder taugen die Navigationsmittel nichts oder die nautische Ausbildung taugt nichts oder aber der Navigator ist ganz einfach physisch überfordert, z. B. Schlafmangel. Am 26.3.1997 auf der Reise von Antwerpen über Le Havre und Southampton nach Belfast ist der Wachhabende auf dem Containerfeeder „Cita“ ganz einfach eingeschlafen und anstatt bei Landsend um die Ecke nach Norden, ist er geradeaus gefahren und vier Stunden später auf Scilly's gestrandet. Das hat also gar keiner mitgekriegt. Das weiß ich so gut, weil wir das Schiff gechartert hatten. Auch in der Ostsee wimmelt es von Feederschiffen. Die „Janra“ hat im letzten Dezember es geschafft, einen einsam in der Alandsee stehenden Leuchtturm zu rammen, um zu kentern und anschließend Kiel oben weiterzuschwimmen. Selbst wenn das auf einer elektronischen Seekarte war, es hätte einer sehen müssen. Er soll wach sein, ich habe einen Ausguck da. Er muss auch mal aus dem Fenster gucken. Es ist gefordert und ich nehme an, es wird gemacht: Die Hafenstaatskontrollen in den baltischen Häfen müssen das Vorhandensein von aktuellen und berichtigten Seekarten prüfen, sodass zumindest für die Ausreise das Kartenmaterial in Ordnung ist. Und noch etwas ganz Wichtiges, worüber sich hier im Raum vielleicht bei so vielen Gesetzen und Ausbildung gar keiner im Klaren ist. Bei der Hafenstaatskontrolle ist nicht das Vorhandensein der vorgeschriebenen Patente zu prüfen, die sind alle da, sondern ist auch nach Möglichkeit die Qualifikation der Schiffsführung zu bewerten. Ich weiß nicht, wie es gemacht wird. Die IMO schätzt, dass 20 % aller nautischen Patente Fälschungen sind.

Dass Patente gekauft werden können, das hat jetzt gerade erst im Februar David Cockroft, der Generalsekretär der ITF, das ist die Internationale Transportarbeiter Föderation, bewiesen. Der ist mit einem gekauften Panama-1. Offiziers-Patent auf einem Tanker angemustert. Mr. Wills wird vielleicht wissen, der Fall ging in England ganz groß durch die Presse. Noch ein jüngster Fall aus der Hafenstaatkontrolle: Ein 21-Jähriger Schiffsoffizier - 21 Jahre, da hat ich grad Matrosenpatent - legt ein in Honduras ausgestelltes Kapitänspatent vor und kann nicht ein Wort englisch sprechen. Das Patent wurde eingezogen. Aber damit wird man konfrontiert. Auch ISM, hochgelobt und hat bestimmt viel Gutes, aber ISM ist auch nur Papierwork. Da haben sie so einen großen Ordner, es wird auf dem Papier alles festgehalten, aber es muss auch seitens des Reeders mit Leben erfüllt werden. Daran mangelt es in vielen Fällen. Die hängen sich das Document of Compliance im schönen Rahmen im Büro hin, und das ist es und damit ist Schluss. Die Praxis weiß es. Wenn die Schiffssicherheit in navigatorisch anspruchsvollen Gebieten, dazu zähle ich auch die Kadetrinne, verbessert werden muss, und das muss sie wohl, dann geht es vorrangig nur mit Maßnahmen, die von außen Einfluss auf die Schiffsführung nehmen. Dazu gehört, es ist ja immer hier wieder gefordert worden und ich lese es zum Abschluss noch mal vor, eine übersichtliche Betonung, Meldepflicht aller Fahrzeuge, ein Weitbereichsradar, eine Auswertung des Lagebildes durch kompetente Beobachter. Und wenn ich dann schon soweit bin, dass ich es auswerte, dann bitte auch eine Beratung durch kompetente Beobachter, wie bei den Fluglotsen. AIS, wissen wir, es kommt ab einer gewissen Schiffgröße bzw. Tiefgang beim Anlaufen von deutschen Häfen, warum schreibt man nicht in den Anlaufbedingungen, Verordnungen einen Lotsen zwingend vorschreiben, und zwar schon von Skagen nach Warnemünde? Ich glaube, dass wir rechtlich dazu in der Lage sind. Ganz neu, weil es hier noch gar keiner gesagt hat, ab dem 23. April, also seit 2 Tagen, hat Italien zwingend das Einlaufen von Einhüllentankern in sein Gebiet verboten. Soweit zur Abstimmung IMO und EU. Der italienische Umweltminister, Segnato Borden, hat gesagt, ein souveräner Staat hat das Recht, seine Küste durch geeignete Maßnahmen zu schützen. Ein Aufstand in Schifffahrtsskizzen. Auch wir bekommen viel Öl über Triest nach Bayern, und alle sind sie am Weinen. Wie es weitergeht, weiß ich nicht. Ist ganz frisch, Bekämpfung spezifischer Unfallursachen. Die Ostsee wird von vielen wettermäßig nur als Binnensee betrachtet, aber auch hier haben Sturm und Wellen ihre Opfer unter großen Schiffen gefunden. Ich zähle da mal auf: Seeschlag, die „Estonia“, Wassereinbruch, „Jan Heweliusz“. Dazu kommen die Standardunfälle: „Kelme“ aufgelaufen 1995 hier bei Darßer Ort, der ist auch geradeaus weitergefahren. Auch Fährschiffe stranden: „Sally Albatross“ 1994 vor der finnischen Küste. Kollisionen: Eine haben wir gerade hinter uns. Auch Fähren kollidieren, Herr Poulsen von Scandlines hat gesagt, „Dronning Margarethe“ mit „Bore Britannica“ 1991 vor Gedser. Feuer, hat Herr Hormann erwähnt: „Princesse Ragnhild“ 1999, 1.160 Passagiere evakuiert, das Wetter war gut. Was ist an Unfallbekämpfungsschiffen heute hier in der Ostsee vorhanden? Seegängige Hafenschlepper, Trossenzug 30 bis 50 Tonnen, das SUB „Scharhorn“, ohne Schleppleinrichtung, aber mit einer Feuerlöscheinrichtung zumindest und Ölbekämpfungsschiffe. Etwas Grundsätzliches zur Ölbekämpfung: Bei 1,5 Meter Wellenhöhe, einer Strömungsgeschwindigkeit von 0,3 Meter pro Sekunde und in Abhängigkeit von Viskosität ist mit heutigen technischen Mitteln bei der Ölbekämpfung Schluss. Wir alle hier im Raum, wir sollten uns das Motto der ISU, das ist International Salvage Union, wo alle Bergungsfähren vertreten sind, Schmidt, Weißmüller, Bugsier, Switzer, zu eigen nehmen, die sagt nämlich: Keep the pollutant in the ship, haltet den Schadstoff im Schiff, da habe ich ihn am Besten unter Kontrolle. Im Deutschen können wir sagen: Vorbeugen ist besser als Heilen.

Und wie beuge ich am besten vor? Ganz wichtig vorweg: Nicht die billigste Lösung ist die beste. Schlepper, die gibt's von Kiel bis Rostock, haben wir gehört. Auch wenn nicht immer alle zur Verfügung stehen, aber Anzahl, Schleppkraft, Schlechtwetterfähigkeit, die sind begrenzt. Der Bund hat zwei Schadstoffunfallbekämpfungs-Schiffe mit 110 Tonnen, Pfahlzug und Feuerlöschkapazität. Aber beide sind in der deutschen Bucht. Was brauchen wir, was suchen wir? Wir suchen ein Werkzeug, mit dem die vorab genannten Unfallszenarien verhütet bzw. am wirkungsvollsten bekämpft werden können. Die Erfahrungen bei Schiffshavarien haben gezeigt, dass der Erfolg eines solchen Einsatzes davon abhängt, wie rechtzeitig geeignete Hilfe vor Ort ist. Alle Sicherheitsschlepper in Südafrika, Spanien, Frankreich, Großbritannien, Niederlanden und Deutschland sind alle nur für Bergung und Seeverschleppung konzipiert und gebaut worden. Diese Schlepper sind nicht optimal für alle Notfallaufgaben geeignet. Spezialaufgaben erfordern Spezialschiffe. Bislang gibt es noch keine Spezialschiffe, die für derartige Aufgaben optimal geeignet sind. Die Bugsier Reederei in Hamburg, Transport & Service in Bremerhaven und die SSW Werft in Bremerhaven haben sich in einer Arbeitsgruppe zusammengeschlossen, um ein zukunftsweisendes Projekt zu entwerfen. Der Projektname „ERV“, er ist schon paar Mal erwähnt worden, steht für „Emergency Response Vessel“. Nun hauen sie uns immer über den Pfahlzug, wie viel Pfahlzug brauchen sie. Ich habe hier diverse mit, ich will die gar nicht alle auflegen. Ich möchte mal nur ein Schiff auflegen. Das ist die Geschichte des Schleppers aus der Straße von Dover. Die Straße von Dover hat viel Ähnlichkeit mit der Kadetrinne. Da fahren große Schiffe durch, noch größere wie hier. Aber im Großen und Ganzen, ist es ein enger Seeraum, das Wetter ist einigermaßen geschützt, wir haben auch Querverkehr, den kann ich vergleichen. Als die Engländer anfangen, mit ihrem ETV, Emergency Tetouing Vessel, da wurde dann angesagt, am Anfang MCA, Marin Coastguard Agency, 50 Tonnen. Dann wurde bei den Schlepperfirmen nachgefragt. Dann haben die gesagt, 50 Tonnen ist nicht genug, 80 Tonnen. Also fingen sie mit 80 Tonnen an. Das war die „Brodo Spasnoon“, ein 80 Tonnen Ankerhändler. Der lebte nur zwei Winter. Dann wechselte man auf „Fahr Turbot“, der hatte 120 Tonnen Pfahlzug. Und jetzt haben sie sich geeinigt mit Frankreich, dass sie den Notschlepper gemeinsam betreiben. Und sie sind mittlerweile bei 150 Tonnen in der Straße von Dover, vergleichbar der Kadetrinne. Es steigert sich. Nun kommen wir zurück zu unserem Emergency Response Vessel. Wir stellen uns vor, dass der Bauumfang für die Erstellung eines oder dieser Schiffe folgende Eckdaten umfasst, das gilt jetzt auch für die Nordsee, weil ich davon ausgehe, wenn ich schon so etwas baue, dann baue ich gleich zwei passende Schiffe, dann passt einer in die Ostsee und einer in die Nordsee, und ich kann sie beliebig hin und her tauschen, wenn einer mal in die Werft geht. Diese Emergency Response Vessel, Sicherheitsschiff sagen wir auch, sollte einen Pfahlzug von 180 bis 200 Tonnen haben, eine Feuerlöschkapazität FiFi 1, das ist das, was die „Scharhörn“ heute schon hat, und FiFi 3, das ist Dauerbekämpfung von Großbränden und Kühlung von Teilen der brennenden Anlage. Wenn ich eine brennende Fähre habe oder ein brennendes Gefahrgutschiff, muss ich mit viel Wasser gleich am Anfang rauf. Wenn ich das Schiff nicht mit meiner Wasserflut, Wassermenge versenke, dann kriege ich zumindest das Feuer aus. Das war nämlich die Kollision bei der „Norwegian Dream“ und „Ever Decent“, außerhalb des Radarbereichs der englischen Coastguard, es war der Ankerhändler oder das Sicherheitsschiff, das sie chartern wollten, aber es war nicht da, weil es ja Sommerzeit war, und sie hatten nur Fahrzeuge mit geringer Feuerlöschkapazität. Vergleichbar FiFi 1, da haben sie das Feuer nicht mit ausgekriegt in der brennenden Deckladung eines großen Containerschiffes. Der Tiefgang, nämlich der zwischen 5 und 7 Meter variiert, hat eine große Ballastkapazität in Doppelhüllen. Wir bauen auch ein Doppelhüllenschiff.

Da machen wir Ballastwasser rein und pumpen das Schiff rauf und runter. Da kommen wir auch hin, wo heutzutage jeder kleine Hafenschlepper hinkommt. Denn auch die Hafenschlepper, die 50 Tonnen Hafenschlepper, die hier in der Ostsee fahren, haben alle einen Tiefgang von 4,80 Meter und 5 Meter. Eine Freifahrtgeschwindigkeit von 17 Knoten und eine Schwerwettergeschwindigkeit von über 12 Knoten. Er sollte Gas- und Explosionsschutz haben, so wie die Mehrzweckschiffe auch, aber allerdings bei voller Maschinenleistung im Gasschutzbetrieb und Eisverstärkung bietet sich an. Ganz wichtig: Hubschrauberlandefläche für einen „Seaking“. Das Schiff muss so groß sein, dass vorne auf der Back ein großer Helikopter landen kann. Denn wenn ich ein Fährschiff evakuieren muss, wo ich neuerdings oben mit dem Helikopter drauf landen darf, und ich habe so ein Sicherheitsschiff in der Nähe, 100 Meter weg und ich kann nur mit Helikopter evakuieren und brauche nicht wieder, wenn ich 20 Passagiere genommen habe, zurück nach Rostock-Lage und wieder raus. Ich kann Einsatzpersonal ganz schnell rausfliegen. Das Schiff sollte Schwergutkräne oder zumindest einen Schwergutkran haben, mit einer Hebekapazität zwischen 80 und 100 Tonnen. Warum so viel? Ganz einfach, weil wir bei der „Janra“ jetzt festgestellt haben - das ist der Containerdampfer, der da oben gekentert ist - das wir die 40 Tonnen Container bergen mussten. Der hatte Zellulose geladen. Das Schiff schwamm lange über Kopf, die Zellulose hatte sich vollgesaugt. Ein Container, ein 40 Fuß Container wog 70 Tonnen. Da konnten Sie ruhig, so wie wir, mit der Axt unten reinhauen und das Wasser ablaufen lassen, damit der Container leichter wird, aber da lief nichts ab, der war aufgequollen und wog 70 Tonnen. Und wir haben sogar Container gehabt, da haben die Verschlüsse noch gehalten, da hingen dann gleich zwei dran. Da mussten wir dann mit Schweißer, mit Tauchern die Container auseinander schweißen, weil wir die gar nicht hoch kriegten. Ganz wichtig für ein Sicherheitsschiff: Das Heck und das Arbeitsdeck, müssen so ausgelegt sein, dass das Schiff an einer Ro-Ro-Rampe, die wir hier im Übermaß in der Ostsee haben, andocken kann. Der fährt mit dem Mors unter die Rampe, die Feuerwehr kommt mit Löschwagen und was immer sie an rollenden Kapazitäten hat, und fährt gleich an Deck. Oder aber, wenn ich ein Passagierschiff oder eine Fähre evakuieren muss, dann kann ich damit einen Großraumkrankenwagen reinfahren. Da fahre ich an Deck und nehme das Ganze mit raus. Also wenn ich heutzutage ein Schiff baue, dann bitte mit einer Ro-Ro-Kapazität. Schleppen soll er natürlich auch. Bereitstellung von Rüsträumen, Unterkünften, Messen und Aufenthaltsräume für Personen. Das Schiff wird verhältnismäßig groß, und es wird ganz einfach dadurch groß, weil ich vorne das Helikopterdeck habe, was ja mindestens schon mal 30 Meter ist, sonst kann ich mit einem „Seaking“ gar nicht landen. Und hinten will ich an Deck fahren mit rollendem Geschirr. Also muss auch das Achterdeck eine gewisse Größe haben. Bin ich automatisch schon bei 90 Metern. Wenn ich ein 90 Meter großes Schiff habe, dann habe ich auch die Räumlichkeiten, um jede Menge Leute unterzubringen, die ich evakuiert habe. Natürlich haben wir einen Arbeitsbereich vor Ort für Einsatzleitung und Verletztenversorgung an Bord. Wenn ich schon so ein Schiff habe, habe ich die Räumlichkeiten, dann kann ich auch praktisch Hospital-, Intensiv-, Schock-, Ruhebereich, alles das einrichten in Absprache mit den Notärzten. Das Schiff ist natürlich nicht gerade billig. Deswegen sollte ich mal gucken, ob er noch weitere Aufgaben machen kann. Wir schlagen vor, dass die Sicherheitsschiffe mit Aufgaben wie z. B. Strom-, Schifffahrtspolizei durch Beschäftigte des Bundes bzw. eines Beauftragten wahrgenommen werden, die Bekämpfung von Ölverschmutzungen durch Ausbringen von Ölsperren bzw. Ölaufnahme durch die Montage der für den jeweiligen Einsatz erforderlichen Geräte.

Aber immer so, dass seine Schleppkapazität nicht behindert wird. Bekämpfung von Schadstoffunfällen, z. B. durch das Aufnehmen von gesunkenen oder im Wasser treibenden Gefahrgutcontainern und auch zur Bergung von Munition und Munitionsresten. Die Ostsee ist eine Müllkippe. Hier liegen 600.000 Senfgasgranaten. Irgendwann werden Sie das Problem mit Ihren Chemiewaffen hier kriegen. Die Franzosen sind gerade angefangen und, nicht heute und nicht morgen, aber in den kommenden Jahrzehnten werden sich auch die Chemiewaffen in der Ostsee bemerkbar machen. Man könnte Lotsenversetzung machen, Wracksuche, Notlenzen von Schiffen mit starkem Wassereinbruch, Einweisung und Schulung von Einsatzpersonal. Wir haben gerade immer wieder gehört, Training ist das A und O. Weiterhin könnte man Seevermessungsarbeiten, Gewässerproben, Wartungs- und Verlegungsarbeiten an Seezeichen und Taucherbasismachen. Die Möglichkeit, weitere Aufgaben zu erfüllen, muss bereits bei der Entwicklung und Konstruktion der Sicherheitsschiffe berücksichtigt werden. Daher halten wir eine gemeinsame Planung mit den zuständigen Behörden und Einrichtungen für dringend erforderlich, um auch alle wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigen zu können. Nur durch eine gemeinsame Planung kann zudem sichergestellt werden, dass die optimale Einsetzbarkeit des Sicherheitsschiffes für die Aufgabe Notschleppen gewährleistet ist. Die Verwendbarkeit für weitere Aufgaben sollte nach unseren Vorstellungen modular sein, d. h. ich nehme alles nur an Bord, wenn es gebraucht wird. Entwicklung und Konstruktion der Sicherheitsschiffe betreiben wir im Rahmen eines Projektes in enger Zusammenarbeit mit der deutschen Zulieferindustrie. Wir sind also nicht alleine. Wir haben Windenhersteller usw. und Maschinenhersteller, Propellerhersteller. Nach unserer Vorstellung sollte der Bau der Schiffe nach Abwägung wirtschaftlicher Aspekte und technischer Voraussetzungen mit deutschen Werften und deutschen Zulieferern abgeliefert werden. Stand des Projektes: Aus zahlreichen Gesprächen mit Experten, unter anderem auch Entscheidungsträgern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, haben wir den Eindruck gewonnen, dass der Bau eines Sicherheitsschiffes dringend erforderlich ist. Als Zwischenlösung für die Ostsee sollte zumindestens die Bereitstellung eines Sicherheitsschleppers mit mindestens 100 Tonnen Pfahlzug erfolgen. Nach dem derzeitigen Projektstand könnte die Kiellegung des ersten Sicherheitsschiffes im Herbst 2001 erfolgen. Stapellauf wäre voraussichtlich Frühjahr 2002. Anschließend könnte mit dem Bau eines zweiten Schiffes begonnen werden. Die Ausrüstungsphase ist mindestens 6 Monate lang und danach Indienststellung. Noch mal, zur Bekämpfung von spezifischen Unfallursachen gehört auch und vorrangig der Zugang zu geeigneten Reeden, ist hier schon paar Mal gesagt worden, um unter Landschutz arbeiten zu können. An eine Einlauferlaubnis in einen deutschen Hafen, da wage ich so schnell gar nicht im Traum zu denken. Es muss auch nicht immer eine Reede sein. Die Reede muss wechseln können, je nach Wind. Der Rest kann nachgelesen werden. Wenn wir für die Castor-Transportsicherheit für nur einen Transport 130 Millionen Deutsche Mark ausgeben konnten, dann sollte uns die Sicherheit unserer Ostseeküste mindestens das gleiche wert sein. Übrigens, es kommen noch mehr Castor-Transporte in den nächsten Jahren. Die kosten den Steuerzahler dann allerdings weniger, nur noch 66 Millionen Euro. Also vielen Dank für die Aufmerksamkeit, das war's.

Jonathan Wills: Mir hat der Vortrag von Peter Meyer sehr gut gefallen. Teile des Vortrags habe ich schon gestern Abend gehört, er war sehr gut. Ich wünsche ihm viel Glück und hoffe, er bekommt dieses Sicherheitsschiff. Vielleicht interessiert es ihn zu erfahren, dass die „Anglian Monarch“, die er gezeigt hat, seit März als Allzweck-Schlepper in einem der stürmischsten Seegebiete, nämlich bei den Orkney- und den Shetland-Inseln, eingesetzt wird. Aber ich denke, sein Schiff wird noch besser sein. Ich war überrascht, wieder einige der alten Argumente gegen Doppelhüllen zu hören. Nein, eine doppelte Hülle hätte die „Braer“ oder die „Amoco Cadiz“ nicht gerettet, aber im Falle der „Exxon Valdez“ hätte es einen großen Unterschied gemacht. Das ist nicht meine Meinung, das ist die Meinung der Alaska Oil Spill Commission. Wäre dieses Schiff ein Doppelhüllenschiff gewesen, wären wahrscheinlich nur 11 Millionen Gallons oder 40 Millionen Gallons ausgelaufen. Ich habe die exakte Zahl vergessen, aber in diesem Bereich lagen die Zahlen auf jedem Fall. Natürlich sind Doppelhüllenschiffe nicht völlig problemlos, aber verwerfen Sie sie nicht, denn sie bedeuten einen wirklichen Fortschritt.

Abg. Birgit Schwebs: Ich habe eine Frage an Herrn Steuer vom See- und Hafenlotsenverband. Vielleicht können auch die anderen drauf antworten. Wir haben uns auch schon auseinandergesetzt mit der allgemeinen Lotsenannahmepflicht. Ein Argument gegen die Durchsetzung sei die Höhe der Finanzierung. Bei 50.000 Durchfahrten pro Jahr, wer soll das bezahlen? Wie teuer wird das eigentlich? Diese Frage möchte ich an Sie weitergeben: Wie teuer würde das werden? Wie groß wären die Belastungen?

Kurt Steuer: Das deutsche Lotswesen und auch das Überseelotswesen, eigentlich hier in der Nordsee und auch in der Ostsee, wird nicht vom Steuerzahler finanziert. Es wird von der Schifffahrt getragen, die Schifffahrt bezahlt die Dienstleistung des Lotsen. Immerhin ist es so, dass ca. 95 % der Schiffe, die in der Kadetrinne und durch die dänischen Inseln hindurch schon einen Überseelotsen nehmen. Das sind meistens diejenigen, die auch verantwortungsbewusst sind und sagen, aufgrund dieser Situation brauchen wir hier zusätzlich den Lotsen. Dann haben wir einen Satz von 5 %, die nehmen keinen. Das ist dann auch der Satz, der dann möglicherweise zu diesem führt, was wir da gesehen haben. Und im Grunde genommen, sparen die Schiffe an ganz anderen Stellen, nämlich bei ihren Besatzungen. Das ist doch das Problem. Ich meine, wenn wir an den Spruch denken, wenn man wissen will, wie teuer überhaupt ein Unfall ist, dann sollte man daran denken, was billiger ist bzw. teurer ist. Es ist immer der Unfall. Ich denke mal, da ist es schon gerechtfertigt, wenn man versucht, eine Lotsannahmepflicht für diese betroffenen Schiffe oder betreffenden Schiffe einzuführen. Die Schifffahrt muss diese Dienstleistung bezahlen. Sie ist auch finanzierbar. Es wurde immer gesagt, die Lotskosten sind zu teuer. Wir machen gewaltige Überarbeit und die Häfen boomen enorm, sodass man eigentlich nicht davon sprechen kann, dass hier die Konkurrenzfähigkeit durch die Lotskosten gestört oder betroffen ist.

Werner Keitsch: Frau Schwebs, Sie sind von falschen Voraussetzungen ausgegangen. Sie haben die Zahl von 50.000 Fahrzeugen genannt. Das ist die Gesamtpassage in einem Jahr, die durch die Kadetrinne geht, inklusive aller kleinen Schiffe, die also nicht auf den Tiefwasserweg angewiesen sind. Es gibt einen genau abgestuften Plan, der schon mal vorgelegt worden ist bei BPAC, wie denn die Tiefgänge abgestuft sein sollen. Ich meine, ab 9,50 Meter Tiefgang hatte man sich vorgestellt, dass von da an eine Lotsenannahmepflicht verordnet werden sollte. Das war in der BPAC. Davon ist man damals wieder abgerückt. Das könnte jetzt neu aufgelegt werden, ich weiß es nicht. Ich hatte die Hoffnung, nachdem ich Herrn Dr. Steinicke gehört habe.

Das ist dann natürlich längst nicht die Zahl, die Sie genannt haben. Ich weiß die Zahlen nicht aus dem Kopf. Da müsste man also die Zählung nehmen durch den Storebelt von den dänischen Behörden, vielleicht sind es 10 oder 12.000 Schiffe, ich weiß es nicht, aber jedenfalls nicht die enorme Zahl, die Sie genannt haben.

Vors. Dr. Henning Klostermann: Herr Steuer, machen Sie uns doch bitte mal kundig an ein, zwei Beispielen über die Höhe der Lotskosten. Wie wird das überhaupt berechnet, nach Stunden, nach Meilen, nach Tageszeit oder wie geht das überhaupt? Was kostet also die Lotsung eines der größeren Tanker in der Kadetrinne?

Kurt Steuer: Grundsätzlich sind die Lotstarife, Überseelotswesen, wie hier Seelotswesen, Hafenlotswesen-Gebührentabellen offen und die kann jeder nachlesen. Ich habe allerdings die Überseelotsgebühren für den Ostseeraum nicht im Kopf. Aber da hinten, da sitzen einige Kollegen, die das besser wissen müssten, die vielleicht helfen.

(Zuruf aus dem Zuschauerbereich: Zweieinhalb bis 3.000 DM
wurde gesagt. Zweieinhalb bis 3.000 DM.)

Kurt Steuer: Es geht um die Leistung, Fachberatung eines Fachmannes, das habe ich Ihnen auch versucht, in den Anlagen darzustellen, der eine entsprechende Berufspraxis hat. Ich denke mal, das ist auch gerechtfertigt.

Abg. Renate Holznagel: Sie sagten, dass gerade im Lotsenbereich die Fachleute oder die Experten auch in dieser Hinsicht fehlen. Ich glaube, Sie nannten eine Zahl von 18.000, kann das jetzt sein?

Kurt Steuer: Ich nannte 16.000 qualifizierte Seeleute fehlen weltweit. D. h. im Bereich der Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsingenieure, d. h. also immer im Schiffsführungsbereich.

Abg. Renate Holznagel: Wie sehen Sie oder wie schätzen Sie die Möglichkeit ein, dass die Ausbildung oder wie überhaupt dieser Zustand verändert werden kann, und wie ist das finanziell einzuschätzen und wie ist das bezahlbar?

Kurt Steuer: Junge Leute, einfach auch durch das Image der Seefahrt und durch die sozialen Entwicklungen der letzten 20 Jahre, haben kein Interesse daran, zur See zu fahren. Das ist ein Problem dabei. Es hat Zeiten gegeben und da sage ich mal, die Periode Anfang der 90er Jahre, das war nach der Öffnung des Ostens, da strömte eine große Menge von Ost-Seeleuten in den Westen zu preiswerten Konditionen und Seeleute in den Industrienationen, in den westlichen Ländern, wurden auf die Straße gesetzt. Jetzt sind wir in der Situation, dass nirgends mehr genügend Nachwuchs vorhanden ist, dass das jetzt alles so weit heruntergefahren ist – und dieses Loch, was jetzt da ist, was Sie letztendlich auch in anderen Wirtschaftsbereichen in der Bundesrepublik inzwischen erleben, das haben wir in der Seefahrt im Grunde genommen auch. Wie bewältigen wir das? Ich sage mal so, die Betroffenen, d. h. die Reeder, müssen ausbilden, müssen investieren. Der Staat unterstützt hier in Deutschland die Ausbildungsplätze. Aber das ist nicht alles. Sie müssen auch die Leute hinterher halten in der Seefahrt. D. h. die sozialen Bedingungen der Arbeitsplätze müssen auch besser werden. Sie müssen so attraktiv sein, dass der Seemann auch entsprechend lange zur See fährt, also sein Patent ausfährt und hinterher auch 3, 4, 5 Jahre bereit ist, mit dem Patent in der Seefahrt zu fahren.

Die Verweildauer in der Seefahrt liegt bei ca. 5 Jahren im Durchschnitt. Das ist im Grunde genommen, um letztendlich ein qualifizierter Seemann zu werden, schlichtweg zu wenig. Sie brauchen, um ein qualifizierter Seemann zu werden, nachdem Sie Ihr Kapitänspatent, also die Prüfung abgeschlossen haben, wenigstens doch 2, 3 Jahre, um sich aufzubauen und dann auch verantwortlich ein Schiff führen zu können. Noch ein Satz zu den Lotsen. Die Lotsen rekrutieren ihren Nachwuchs letztendlich auch aus der Seefahrt. Es sind alles qualifizierte Kapitäne, die wir haben. Der Lotse ist erst etwas wert, wenn er entsprechend Erfahrung in seinem Beruf hat. D. h. auch wir werden in dieses Loch hineinfallen. Hier werden Maßnahmen entwickelt werden müssen, wie man in Zukunft eigenständig Lotsen ausbildet. Nur, das werden alles sehr langfristige und teure Programme. Das wird nur gehen, wenn das finanziell entsprechend unterstützt wird und wenn sie nachher entsprechend am Ziel attraktiv ist. Ich erinnere an andere Bereiche, die zur Zeit in der Diskussion waren, nämlich die Fluglotsen und die Piloten. Ich denke, dass der Beruf der Kapitäne, also seefahrende Kapitäne, aus dem wir kommen, Herr Keitsch und ich und Herr Meyer und die Lotsen im Grunde genommen sehr wohl vergleichbar sind, also von der Verantwortung und von den Risiken und von den Werten, über die sie entscheiden, aber doch zeitweilig, eher mit Füßen getreten wurden. Ich sage das ruhig so.

Abg. **Lutz Brauer:** Ich möchte gern noch eine Frage an Herrn Kapitän Meyer richten. Herr Kapitän, Sie sprachen von einem Sicherheitsschlepper Ostsee. Zwei an der Zahl sollte man auf Kiel legen. So plastisch dargestellt, dass man sich auch gut vorstellen kann, wie solch ein Dampfer aussieht. Die Frage ist also: a) Welche Investitionskosten müsste man dafür einplanen? b) Das kann nicht allein im Verantwortungsbereich Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern sein. Und c), die Investitionskosten allein sind wahrscheinlich nicht das Ausschlaggebende, weshalb man sich darüber so viel Gedanken macht oder auch eine ablehnende Haltung einnimmt, beispielsweise auf Bundesebene, sondern möglicherweise, die Ursachen liegen mehr in den Vorhaltekosten. Solch ein Dampfer ist nicht jeden Tag im Einsatz, bringt nicht jeden Tag Geld. Der Aktionsradius eines solchen Schiffes, meines Erachtens nach, beispielsweise mit Blick auf die Kadetrinne, würde auch bedeuten, dass er möglicherweise für Dänemark, Polen und andere angrenzende Ostseeanrainerstaaten mit zum Einsatz kommen könnte.

Peter Meyer: Wir haben uns natürlich Gedanken gemacht, was so ein Schiff kostet. Und wir haben die Daten noch nicht zusammen. Wir sind mit den Zulieferern noch im Gespräch und es ist nun auch erst ein Planungsentwurf, obwohl wir schon ein Modell haben. Wir haben ein Computermodell, wir haben ein Holzmodell zum Anfassen, wir haben einen Generalplan. Die Kosten, aus heutiger Sicht, liegen mindestens bei 80 Millionen DM. Kommt drauf an, was noch alles rein soll. Denn Sie haben eben gehört, es kann ein sehr umfangreiches Schiff werden. Zu den Vorhaltekosten kann ich wenig zu sagen. Ich würde das Ganze - ich sehe da hinten eine Handmeldung. Hier im Raume ist nämlich Herr Wiebel. Das ist der Projektleiter für dieses Objekt. Der ist vorsichtshalber mitgekommen. Der könnte Ihnen zu diesen Zahlen viel mehr sagen. Ich bin sozusagen nur der Schlepperfachmann.

Carsten Wiebel (Zuhörer): Mein Name ist Carsten Wiebel. Ich bin der Projektleiter für dieses Sicherheitsschiff. Sie hatten zwei Dinge gefragt. Fangen wir mit dem letzten an, der Aktionsradius. Wir sagen, ein Zeitbereich in der Größenordnung 4 bis 6 Stunden. D. h., in diesem Bereich könnten wir, in einer Hilfszeit von 4 bis 6 Stunden arbeiten. Das würde heißen, bei einer Schwerwettergeschwindigkeit von etwa 14 Knoten, wenn wir uns auf Station legen im Bereich der Kadetrinne, könnten wir innerhalb von 4 Stunden mit 14 Knoten vor Rügen, innerhalb von 6 Stunden vor der Flensburger Förde sein. Das heißt, unser Argument ist, wir müssen rechtzeitig vor Ort sein. Das ist das, was mein Kollege Meyer schon angesprochen hat. Was nutzt Ihnen das tollste Fahrzeug, wenn es da ist, wenn alles zu spät ist? Was nutzt Ihnen die Feuerwehr, wenn das Haus bis zu den Grundmauern abgebrannt ist? Das andere ist die Frage nach dem Preis. Wir stellen uns das so vor, dass wir als Privatfirma diese Aufgabe übernehmen. Die Kosten für den Bau des Fahrzeuges würden wir als Teil der Charrate hereinrechnen. Wenn Sie sich z. B. in ein Taxi setzen und von A nach B gebracht werden, also eine Dienstleistung bekommen, dann fragen Sie auch nicht danach, wie viel hat dieses Auto gekostet, sondern erfüllt dieses Fahrzeug seine Aufgabe. Ein optimal für diese Sicherheitsaufgaben geeignetes Fahrzeug hat eine Charrate in der Größenordnung der Betriebskosten eines Mehrzweckschiffes. Wir bräuchten dafür natürlich eine langfristige Charter. So was ist nicht für ein halbes Jahr zu machen. Wenn wir z. B. in der Größenordnung 14, 15 Jahre wären, würden wir in etwa eine Charrate haben in der Größenordnung der Betriebskosten eines Mehrzweckschiffes. Noch ein Nachsatz. Wir haben die Möglichkeit, dieses Fahrzeug auch wirtschaftlich dadurch darzustellen, dass wir eben zusätzliche Aufgaben machen können. Dieses Schiff ist optimal für Sicherheitsaufgaben geeignet, für Zusatzaufgaben nicht unbedingt optimal, aber auch einsetzbar. Wir gehen den Ansatz, dass wir sagen, das Sicherheitsschiff muss für Sicherheitsaufgaben optimal sein. Wir improvisieren lieber beim Tonnenlegen, denn beim Schleppen oder beim Feuerlöschen. Danke schön.

Vors. **Dr. Henning Klostermann**: Mir bleibt jetzt die sehr schwere Aufgabe eines Schlusswortes. Ich hoffe, Sie verzeihen mir, dass ich keine Zusammenfassung geben kann. Das ist nach 9 Stunden sehr intensiver Beratung, Diskussionen, auch der Gespräche persönlicher Art am Rande, die nicht unwichtig sind bei solchen Gelegenheiten, sicherlich nicht möglich, aber verzeihbar. Ich kann meinen persönlichen Eindruck wiedergeben. Ich könnte auch sagen, eine Reihe von Superlativen aneinander reihen. Eine solche Anhörung habe ich in diesem Parlament noch nicht erlebt. Es ist auch die erste internationale Anhörung. Ein solches enzyklopädisches Wissen, Kenntnisse, Erfahrungen sind mir auch noch nicht innerhalb einer Anhörung zuteil geworden. Ich muss das ganz klar so sagen. Das Aufnahmevermögen ist das eine, das andere ist, wir können alles nachlesen. Ich habe darüber schon mehrfach informiert. Das wird einige Wochen in Anspruch nehmen, haben Sie da bitte für Verständnis, weil es natürlich schon anhand der Abbildungen unterschiedlichster Art aufgrund der Beiträge, die als Stellungnahmen vorliegen, die zusätzlich gereicht wurden usw. doch erheblichen Aufwand bringt. Aber wir haben uns dazu verpflichtet, und wir werden das auch tun. Meine persönliche Einschätzung ist weiter, dass wir mit diesem heutigen Ereignis auch Öffentlichkeit hergestellt haben. Das war unser Ziel, das Thema sachlich zu behandeln, mit Sachverständigen, sodass sich Politiker ein Bild machen können. Auch wenn manche sagen: Das ist doch für eure Größenordnung als ein Länderparlament des kleinen Flächen- und Küstenstaates Mecklenburg-Vorpommern eine Nummer zu groß oder mehrere Nummern zu groß, wir haben es gewagt.

Dieses Wagen, sich diesem Thema anzunehmen und darüber zu debattieren, das ist ein Verdienst der Veranstalter, das ist aber auch der Verdienst, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind. Ich denke, wir haben heute einen Erfolg zu verbuchen, nicht nur mit der Herstellung der Öffentlichkeit und mit dem günstigen Zeitpunkt, sondern auch damit, dass wir Ihnen die Gelegenheit gegeben haben, sich hier einzubringen. Ich bitte Sie auch, sagen Sie das weiter, dass diese Veranstaltung stattgefunden hat und dass wir uns hier kundig gemacht haben. Ich wende mich insbesondere an unsere Gäste aus den drei baltischen Ländern, aus Polen und aus Russland mit der Bitte, geben Sie das auch, in welcher Form auch immer, an Ihre Parlamentarier weiter, was Sie heute hier gehört haben, an die entsprechenden Fachausschüsse oder an die entsprechenden Präsidenten der Parlamente. Auch mit dem Hinweis, dass wir im September planen, in Greifswald das Thema auf der 10. Ostseeparlamentarierkonferenz in diesem Lande zu behandeln. Je mehr wir Gremien einbinden, politische Gremien einbinden, Fachleute einbinden, um so eher können wir eine vernünftige, eine menschliche Lösung für alle diese Probleme der Schifffahrt, der Schiffssicherheit und der Auswirkungen auf die Umwelt und natürlich in dem Hinblick auf Verhütung, um so eher können wir hier auch ein Ziel erreichen. Es kam auch die Vorstellung, ob man ein solches Ereignis, eine solche Konferenz oder Tagung oder Anhörung wiederholt mit spezifischen Fragestellungen. Ich habe mit dem „enzyklopädistisch“ eigentlich schon darauf hingewiesen, dass es ein weites Feld ist, für Sie, aber auch für uns noch viel mehr. Ich denke, wichtig ist, dass der Funke überspringt, dass man auch bilateral zusammen arbeiten möchte zwischen den Ostseeanrainerländern. Wir haben heute von der dänischen Delegation sofort und spontan gehört, dass sie die Unterlagen und die Ergebnisse dieser Veranstaltung sehr gern an ihre verantwortlichen Minister weiterreichen, damit sie einfließen in die Ministerkonferenz im September, die im Rahmen des Ostseerates stattfindet. Auch Herr Dr. Steinicke vom Bundesverkehrsministerium hat sich ähnlich geäußert. Das finde ich sehr gut, dass die Ergebnisse der heutigen Veranstaltung und das tiefgründige Auseinandersetzen mit dem Thema an die höchsten Verantwortlichen weitergereicht wird. Ganz wichtig war für mich, wenn ich stellvertretend Herrn Hormann anschau, das Thema Human factor bzw. das Thema Mensch-Maschine, Mensch-Technik. Dieses System, das ist so modern wie nie. Das ist so aufarbeitungswürdig wie nie. Man spricht viel zu wenig darüber. Die Bedeutung und die Rolle des Menschen in der Seefahrt, die ist, meines Erachtens, unterentwickelt. Wir sollten vielleicht auch daran denken, dieses Defizit müssen wir aufarbeiten. Wir sollten auch daran denken, dass es eine Parallele gibt, das ist mehrfach angeschnitten worden, zur Luftfahrt, die nur 100 Jahre alt ist, aber sehr viele vernünftige, weil auch in jüngster Zeit entwickelte Sicherheitssysteme und anderes aufweist. Manchmal kann es nicht schaden, wenn man eine Mehrtausendjahre alte Fortbewegung, somit das Schiff überprüft. Wenn man jetzt sagt, die Luftfahrt ist uns aber in manchen Dingen einige Schritte voraus, vielleicht gibt es auch mal Denkanstöße zu sagen, von den 100.000 Vorschriften müssen wir herunter und wir müssen mit wenigen, korrekten und logischen und kontrollierbaren auch wieder mit Menpower profitieren. Vielleicht kann man sich da ein bisschen was abgucken. Das ist kein Schlusswort. Das Thema geht weiter. Die Probleme werden weiter behandelt werden, auch durch uns. In diesem Sinne möchte ich jetzt ganz herzlich Dank sagen allen, die gekommen sind, die uns ihr Wissen, Ihre Erfahrung zur Verfügung gestellt haben, die bereitwillig auch auf die vielen Fragen schriftlich geantwortet haben, hier Statements abgegeben haben und die in der Diskussion wirklich sehr Bemerkenswertes noch gebracht haben. Ich fand es an keiner Stelle langweilig, ich muss das einfach so sagen. Ich möchte Ihnen auf den Weg geben, Schwerin als Landeshauptstadt von Mecklenburg-Vorpommern, hat sich dieses Themas im Parlament angenommen.

Denken Sie bitte daran, vielleicht kann man auch mal einen Urlaubstrip hier her unternehmen. Dann sind Sie natürlich auch im Parlament, wenn Sie sich rechtzeitig bei den Abgeordneten melden oder der Verwaltung willkommen. All das ist möglich. Wir würden Sie sehr gern wieder treffen, vielleicht auf anderen Veranstaltungen. Ich hoffe, einige werden noch hier übernachten. Es wird dann vor dem Schloss auch ein Bus stehen, der Sie zum Hotel Niederländischer Hof bzw. zum Bahnhof bringt. Nun bleibt mir noch ein Dank, den ich ganz herzlich ausspreche, an das Team der Dolmetscher. Es hat hervorragend geklappt. Wirklich. Ich sage das nicht nur aus vielen Erfahrungen und anderen Erlebnissen, sondern auch, weil es eine schwierige Materie ist. Wir werden Sie bestens weiterempfehlen. Dann möchte ich mich bedanken bei dem Team, das diese Veranstaltung hier innerhalb des Hauses vorbereitet hat und die Durchführung getragen hat, also bei der Landtagsverwaltung. Herzlichen Dank. Kommen Sie gut nach Hause, nehmen Sie gute Anregungen mit, ob Sie sich per Schiff oder per Flugzeug oder wie auch immer bewegen. Von Schwerin kann man auch per Schiff zur Ostsee und zur Nordsee kommen, aber das würde ein bisschen länger dauern, dann über den Schweriner See. Wir haben eine Anlegestelle in der Nähe der Schlossbrücke. Die kurze Verbindung in Richtung Norden, über Wismar, zur Ostsee funktioniert noch nicht wieder. Die hat der Feldherr Wallenstein einmal angedacht, aber selbst er hat sie nicht verwirklichen können. Vielleicht wird es bald wieder eine kleine Passage für Sportboote geben. Aber auch da gibt es wieder Konflikte mit dem Naturschutz. Herzlichen Dank noch mal und kommen Sie gut Heim. Auf Wiederschauen.

Anlage 2

**RESOLUTION
PART I**

**adopted by
the 10th Baltic Sea Parliamentary Conference (BSPC),
assembled in Greifswald, Germany, September 3rd - 4th, 2001³,**

The participants of the Conference

concentrating on

POLITICAL AND LEGAL FOUNDATIONS OF A CIVIL SOCIETY

as backbone of a stable democracy including the inter-active civic participation in political decision-making on all levels in the Baltic Sea area

taking into account

- the proclamation of the Charter of Fundamental Rights of the European Union on December 7th, 2000 in Nice
- the NGO Conference in Copenhagen organised by the Copenhagen NGO-initiative on March 24-25th, 2001 and the 1st Baltic Sea NGO Forum under the auspices of the CBSS held in Lübeck, May 28th-29th, 2001
- that the region building process in the Baltic Sea Area should be based on a regional civil society and its active participation in public life

call on the CBSS and their own parliaments

to support the development of a stable civil society and to strengthen the sense of citizenship and democracy in the Baltic Sea Region

³ Members of the Parliaments of Åland, Bremen, Denmark, Estonia, the Federal Republic of Germany, Finland, Hamburg, Iceland, Latvia, Lithuania, Mecklenburg-Vorpommern, Norway, Poland, the Russian Federation, Schleswig-Holstein, St. Petersburg, Sweden, as well as of the Baltic Assembly, the Nordic Council and the Parliamentary Assembly of the Council of Europe

especially by

- granting fundamental rights, comprising civil and social rights as well as new rights such as technology change, the growing awareness of environment and demographic developments
- good administration and governance, demanding to provide legal assistance, promoting public trust in democratic institutions and guaranteeing the rights of citizens
- promoting human rights at the legislative level and the implementation thereof, to consolidate democratic development, including the division of power and the rule of law, and the protection of political freedoms in the CBSS Member states. In this regard the institution of the CBSS Commissioner remains an essential instrument. Thus the CBSS and the parliaments in the Baltic Sea Area are called on to establish close working contacts between national and regional parliaments and the CBSS Commissioner on Democratic Development
- underlining that the Region building process has to be based on a bottom-up approach, avoiding at the same time power structures misusing civil society engagement by means of a top-down approach
- strengthening the co-operation with Non Governmental Organisations in order to support the ongoing socio-political transformation process of a civil society, making use of their engagement and know-how concerning the control of state power, political education, the promotion of values and standards and input for reforms
- promoting youth policy, calling on the governments of all Baltic Sea countries to support the Baltic Sea Secretariat for Youth Affairs
- establishing the Baltic Sea Youth Assembly as an initial multinational project for youth exchange, paving the way for a Baltic Sea Youth Fund as well as participation of Baltic Youth Assembly delegates in the BSPC annual conferences
- developing procedures for a dialogue with existing and emerging regional civil society structures
- fostering measures of mutual understanding by means of research, teaching and documentation of the common features and differences in political culture and communication in the Baltic Sea Region
- initiating and supporting an observatory for the development of civil society structures in the Baltic Sea Region
- supporting the idea of a "Baltic Sea Youth Ferry Ticket" (price reduction for youth groups) to set a sign for more mobility in the Baltic Sea Region and to promote youth exchange

- stressing the need for a simplification of the administration of international youth programs like "YOUTH"
- creating favourable conditions for interregional youth co-operation, meaning that especially on the local level multilateral meetings between youth NGO's should be supported and encouraged
- establishing the practice of consulting all Baltic Sea States on important issues
- close co-operation with relevant institutions, such as the UN, the OSCE and the Council of Europe, applying their standards and expertise

agree to

- charge the Standing Committee with identifying in close co-operation with the CBSS Commissioner on Democratic Development and with the CBSS Working Group on Democratic Institutions a selected number of key issues in order to follow up the various aspects of the discussion how to develop a civil society
- further charge the Standing Committee with discussing the future composition of the Standing Committee
- charge the Standing Committee in close co-operation with the secretariat of the CBSS Task Force on Communicable Disease Control to identify development in public health and control of infectious diseases to be discussed as one of the key issues for future Baltic Sea Parliamentary Conferences

celebrate

the 10th anniversary of the BSPC by presenting the booklet "BSPC - 10 years of work" and by opening officially the BSPC homepage (www.bspc.net)

accept

with pleasure the offer of the Adriatic Ionian Initiative (AII), expressed in the conclusions drawn at the 1st meeting of the Presidents / Speakers of Parliaments in Zadar, 27th April 2001, to co-operate with other parliamentary dimensions of European regional initiatives such as the Baltic Sea Parliamentary Conference and ensure the interest of the BSPC to establish an exchange of information especially with regard to the development of civil society

with gratitude the invitation of the Russian Federal Parliament to hold the 11th Baltic Sea Parliamentary Conference in 2002 in St. Petersburg.

R E S O L U T I O N

P A R T I I

adopted by
the 10th Baltic Sea Parliamentary Conference (BSPC),
assembled in Greifswald, Germany, September 3rd - 4th, 2001⁴,

The participants of the Conference

concentrating on

SAFETY OF SHIPS AND SEA LANES

concerning the resolution, approved by the 9th BSPC in Malmö, calling on their parliaments and their governments to encourage multilateral co-operation in order to prevent and combat catastrophes and to organise international disaster control

taking note of

- the efforts made by the Council of Baltic Sea States (CBSS) at its conference on 7th June 2001 to grant high priority to maritime safety in the Baltic Sea and to support a number of measures to be implemented at international level
- the decision by the IMO NAV-Subcommittee at the beginning of July 2001 to approve the extension of the deepwater route North East of Gedser (DW 17m) 5 nautical miles inside the Traffic Separation south of Gedser (the Kadet fairway) and the endorsement of the Subcommittee that Denmark and Germany initiate an early implementation of the amendment in January 2002
- the regional work of the Helsinki Commission's expert group preparing for the extraordinary ministerial meeting in Copenhagen on 10th September 2001
- the appended report on current problems with regard to maritime safety on the Baltic Sea, presented by the Parliament of Mecklenburg-Vorpommern at the request of the Standing Committee of the Baltic Sea Parliamentary Conference

⁴ Members of the Parliaments of Åland, Bremen, Denmark, Estonia, the Federal Republic of Germany, Finland, Hamburg, Iceland, Latvia, Lithuania, Mecklenburg-Vorpommern, Norway, Poland, the Russian Federation, Schleswig-Holstein, St. Petersburg, Sweden, as well as of the Baltic Assembly, the Nordic Council and the Parliamentary Assembly of the Council of Europe

call on the CBSS and their own parliaments

to continue to fundamentally improve the prevention and control of shipping accidents, as well as the safety of ships and navigation, and international co-operation in this field - especially in the Baltic Sea - and to grant high priority to maritime safety, by establishing solidarity and a common culture of maritime safety in view of the potentially catastrophic effects of accidents

especially by

- initiating a review at international level with the aim of designating the Kadet fairway as a Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) and investigating the benefits of designating further parts of the Baltic Sea Area as a Particularly Sensitive Sea Area
- jointly trying to convince the IMO of the need for an international agreement on the establishment of mandatory pilotage and of a Vessel Traffic Management and Information System (VTMIS) in the Route T, the Sund and the Kadet fairway
- adopting suitable measures to ensure that, when ships arrive at Baltic Sea ports, their captains will be given a leaflet informing them about the navigational peculiarities of particularly dangerous traffic areas (the Kadet fairway, the Gulf of Finland and the Gulf of Bothnia) and, where necessary, updating nautical charts, which may also be done in the framework of the port state control
- jointly making efforts at international level to codify a port-of-distress law so that a procedure for directing distressed ships to a port of distress can be laid down in law
- adopting similar initiatives with the aim of transforming EU standards - in particular those envisaged with the "ERIKA I and II packages" - into legally binding rules in the framework of international agreements at the level of the IMO
- improving safety and pollution prevention measures in the Gulf of Finland
- protecting the environment by more effectively enforcing the prohibition of all discharges from ships, especially oil and sewage, in all traffic in the Baltic Sea
- additional measures to ensure improved hydrographic services and to promote the use of Electronic Navigational Charts (ENC)
- the enhanced use of Automatic Identification Systems (AIS)
- promoting an obligatory reporting system for navigation in the Gulf of Finland, the Kadet fairway and other main parts of the Baltic Sea
- phasing out the use of single hull oil tankers in the Baltic Sea Area up to 2015

- carrying out port state control on the basis of either the 1982 Paris Memorandum of Understanding on Port State Control or Council Directive 95/21/EC, as amended
- promoting a safety and environmental culture through the establishment of a common procedure for the investigation into marine casualties
- promoting the implementation of economic incentives as a means to encourage environmental protection in maritime transport by, for example, granting lower port dues for ships complying with certain environmental standards
- ensuring adequate emergency capacity (fire-fighting, emergency lightering and emergency towing capacities)
- basing the development of the Baltic Sea Region on co-operation of the Baltic Sea States in order to prevent the catastrophic effects of accidents and technogenic catastrophes
- urging the governments of the Baltic Sea Region to co-operate and assist each other during shoreline clean-up operations
- realising an observer status for both the Conference of the Peripheral Maritime Regions of Europe (CPMR) and the Baltic Sea Parliamentary Conference (BSPC) at the International Maritime Organisation (IMO)

call on the participants of the extraordinary ministerial meeting on 10th September 2001 (Helcom Extra 2001)

- to reach a mutual agreement on the above measures

agree to

- establish a working group on the topic of “Maritime Safety on the Baltic Sea“ for which each parliament that participates in the Baltic Sea Parliamentary Conference can send a representative and which will prepare additional resolutions for adoption during the next Baltic Sea Parliamentary Conference.

Appendix: Report on current problems with regard to maritime safety on the Baltic Sea, presented by the Parliament of Mecklenburg-Vorpommern at the request of the Standing Committee of the Baltic Sea Parliamentary Conference

PARLIAMENT OF MECKLENBURG-VORPOMMERN
Third Legislative Period

Appendix

**Appended report on current problems with regard to maritime
safety on the Baltic Sea,
presented by the Parliament of Mecklenburg-Vorpommern
at the request of the Standing Committee of the Baltic Sea
Parliamentary Conference**

Since 1991, the Baltic Sea Parliamentary Conference (BSPC), which has been regularly attended by members of the Parliament of the State of Mecklenburg-Vorpommern, has become established as an equal partner in international institutions and forums in Europe, supporting in particular regional and subregional cross-border co-operation.

The Baltic Sea Parliamentary Conference is a representative body designed to strengthen the Baltic Sea region's common identity by establishing close co-operation between the region's national and regional parliaments based on equality, by initiating and supporting political measures in the Baltic Sea area that will grant additional democratic legitimacy, and by promoting co-operation in the Baltic Sea area – in particular with the Council of Baltic Sea States (CBSS) and other non-governmental organisations – and finally by serving as a discussion forum and stimulating an exchange of information between parliaments and other bodies and organisations in the Baltic Sea region at international and interregional level.

The main theme of the 9th Baltic Sea Parliamentary Conference was “Opportunities and Challenges of Regional and Subregional Co-operation in the Framework of the Northern Dimension”. For the first time, working groups were established at this conference to discuss questions related to “trans-European networks” and “cross-border co-operation”.

Both the ecological condition of the Baltic Sea and ship accidents that have occurred in the past have shown how important and necessary it is to step up international action to improve maritime safety. It was with these findings in mind that the participants of the 9th Baltic Sea Parliamentary Conference, which was held on 4 and 5 September 2000 in Malmö, called on their parliaments and governments to take concrete action in this policy field.

There was a consensus to the effect that maritime traffic was also a major source of pollution for the world's oceans. Ship accidents and oil spills in the past few years have shown that it is very difficult to remedy any shortcomings in maritime safety and that it takes a long time to accomplish. In addition, some countries are overtaxed when it comes to preventing and controlling environmental disasters.

As an inland sea, the Baltic Sea is characterised by particular hydrographic conditions, its basin structure and long water exchange cycles. For this reason, oil spills have extremely adverse effects on the ecological system. In addition, contaminated beaches and polluted water would deprive the Baltic Sea countries for decades of essential economic preconditions for tourism and fishing.

In view of the growth of maritime traffic and the associated threat to vital resources of all the Baltic Sea countries, there is an urgent need to step up international action to prevent ship accidents and to considerably broaden the scope of international agreements on joint international action in the event of a disaster.

The Parliament of Mecklenburg-Vorpommern has therefore been asked by the Standing Committee of the Baltic Sea Parliamentary Conference to prepare recommendations for political action to be submitted at the 10th Conference, which will be held on 3 and 4 September 2001 in Greifswald.

In a resolution adopted on 21 September 2000, the Parliament of Mecklenburg-Vorpommern had asked the responsible committees to take the necessary steps in order to prepare the 10th Conference in terms of its substance, to discuss the subject matter as a whole, and to submit the results of their discussions to Parliament prior to the next Conference.

In keeping with this brief, the Environmental Committee was primarily in charge of examining the subject matter. In addition to visiting the authorities in charge of ports, supervision and disaster control, the Committee had unanimously decided to focus its activities on holding talks with representatives of the European Commission and the European Parliament, organising a public hearing with international experts and awarding contracts to experts for drawing up scientific reports in order to be able to present its results to the various parliamentary groups.

As early as in mid-September 2000, the Environmental Committee had held an external meeting at the oil spill control centre in Stralsund in order to be informed about land-based options for controlling oil spills.

On behalf of the Speaker of the Parliament of Mecklenburg-Vorpommern, members of the Environmental Committee attended an international maritime safety seminar held in the French city of Brest in November 2000. The purpose of this meeting was to discuss persisting shortcomings in international and European law of the sea, as well as current requirements for preventing ship accidents and eliminating their consequences. During this seminar, it became obvious that the conditions prevailing in the Baltic Sea region played only a minor role in the context of the international discussion.

During the same month, the Committee paid a visit to Mecklenburg-Vorpommern's Environmental Protection and Nature Conservation Agency (*Staatliches Amt für Umwelt und Natur*) in Rostock, where it discussed sea-based options for controlling oil spills. On this occasion, the Committee also discussed ship disposal options and methods that are admissible under the internationally binding MARPOL Convention (Marine Pollution Act), as well as sea-based methods for combating oil spills and questions related to computer-aided communications in the event of a disaster.

At the end of January 2001, the Environmental Committee – in keeping with the brief it had been given by the plenary assembly of Parliament – travelled to Brussels to talk with representatives of the European Parliament, the Chairman of the Council of Environmental Ministers and the European Commission's Directorate-General Transport and Energy, which is responsible for maritime safety issues. In its discussions, the Committee focused on currently effective and recently initiated decisions and proposals for directives which the European institutions had adopted or were debating with a view to improving maritime safety, in particular with regard to oil tankers and the transport of chemicals. The topics covered during these discussions included more stringent controls of maritime traffic, the establishment of a European indemnity fund of one billion euros to cover the cost of cleaning up shores following oil spills, and the establishment of a European maritime safety agency.

As early as in December 2000, the Environmental Committee had already unanimously agreed to award a contract to the law school of the University of Rostock to draw up a status report describing the current elements of international, European and national law of the sea. The final report providing a legal assessment of maritime safety with special consideration given to the interests of the State of Mecklenburg-Vorpommern was submitted to Parliament on 14 May. This report – which was the first of its kind in Germany – has since then been taken note of and recognised by experts because of the in-depth legal assessment of maritime safety it provides.

In addition to awarding a contract for this report, the Committee had also decided to hold a public hearing with international experts from the Baltic Sea region. On 25 April, 17 experts from the Baltic Sea countries Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, the Russian Federation and the UK participated in this hearing, whose findings are relevant for all of Europe. Germany's Federal Ministry of Transport, Construction and Housing and Denmark's maritime authority are planning to introduce the findings of this hearing during the preparations of the extraordinary Helcom Transport Ministers Conference, which will be held in September 2001.

In addition, the Committee had also obtained information about another computer-aided communications system – the Baltic Sea Environmental Safety and Ship Accident Control System (OUS – *Ostsee-Umweltsicherheits- und Havariebekämpfungssystem*), which is currently being developed – as well as the circumstances and the consequences of the collision of the sugar freighter "Tern" with the oil tanker "Baltic Carrier".

The results of all the activities and measures carried out by the Committee have been made available to the parliamentary groups represented in the Parliament of Mecklenburg-Vorpommern, and these results have been taken into consideration in the motion on "Maritime Safety on the Baltic Sea" (Doc. 3/2111) tabled jointly by the parliamentary groups of the SPD, the CDU and the PDS. The findings obtained – in particular the in-depth expert report and the international hearing – have shown that it is necessary to initiate as soon as possible additional measures in this arena that should be as far-reaching as feasible. The oral statements made by the experts during the international hearing have been attached to this Report. In addition, it became clear how intricate and complex the legal systems and the responsibilities are at regional, national, European and international level.

It has also become clear that, considering the large number of potential accident causes, there is no “perfect solution” that would provide absolute certainty in preventing tanker accidents. All that can be done is to develop and implement a range of measures that should be as broad and as efficient as possible in order to ensure that many of the individual components will make a contribution toward minimising the risk in terms of both preventing accidents and limiting the extent of the damage caused by accidents.

In keeping with the motion tabled against this background, the Parliament of Mecklenburg-Vorpommern decided on 28 June 2001 to ask the Standing Committee of the Baltic Sea Parliamentary Conference to submit to the 10th Annual Parliamentary Conference, which will be held on 3 and 4 September in Greifswald, a concrete draft of the resolution for adoption by the Baltic Sea Parliamentary Conference.

The draft resolution is based on the findings of the international hearing of experts (whose statements are attached) and on the internationally and regionally relevant parts of the report on the legal provisions governing maritime safety.

Overall, the material collected underscores the finding that preventing shipping accidents, as well as ensuring the safety of ships and of navigation, and promoting international co-operation in this field – especially in the Baltic Sea – must be given top priority against the background of the catastrophic, unpredictable economic and ecological effects that a major tanker accident would have on all the Baltic Sea countries. At the same time, it must be realised in view of the large number of potential accident causes that there can be no absolute certainty in preventing accidents involving ships, in particular tankers. What can be done, however, and what must be done, therefore, is to continue to implement and optimise a range of measures that should be as broad and as efficient as possible; each individual component of this range of measures should make its own contribution toward minimising risks; furthermore, safety-improving measures should be designed in such a way that they are sustainable at all levels of action.

In order to justify this range of measures, it should be pointed out that – depending on their legal status and their organisational structure – the members of the Baltic Sea Parliamentary Conference have a choice of various levels at which they can influence maritime safety. Most of these options are probably related to conducting a dialogue at expert level with their national governments, where shipping and environmental interests converge and can then also be articulated internationally. For this reason, the authors of the draft resolution felt that it was necessary for the parliaments of the Baltic Sea countries to call upon their governments to implement a number of measures in order to accelerate the executive action already initiated and in order to encourage their governments to take further action.

One finding obtained at the international hearing was that it might be useful in the interest of preventing and controlling ship accidents if the Kadet fairway was designated as a “Particular Sensitive Sea Area” (PSSA). However, since this question would require an in-depth study at HELCOM level, the authors of the draft resolution propose that first of all a review should be initiated to that effect.

At the international hearing, a number of experts also felt that the introduction of mandatory use of pilots in the Kadet fairway would help to reduce the risk of accidents in this neuralgic area. Mandatory use of pilots would considerably reduce the hazards currently posed by ships running aground. Since such a binding requirement can only be agreed at the level of the International Maritime Organisation (IMO), it is felt that this goal can only be attained if this demand is voiced jointly by as many countries as possible – in particular by all the Baltic Sea countries – in the framework of the IMO negotiations. It will be up to such negotiations at international level to specify, for instance, the size of the ships that would be affected by mandatory use of pilots.

During the hearing, it was found that there may be a measure – which at first glance may appear to be very simple – which would provide maximum benefit at relatively little expense. Some crews of ships that sail in the Baltic Sea are not fully familiar with the particularities of the Baltic Sea areas in which they travel, or they are not sufficiently aware of the peculiarities of maritime traffic in specific regions. Hence, measures should be adopted to ensure that, when ships arrive at Baltic Sea ports, their captains will be given a leaflet informing them about the navigational particularities of particularly dangerous traffic areas and, where necessary, up-to-date nautical charts, which may also be done in the framework of port State control.

The findings obtained at the hearing have confirmed that many ship accidents in the past would have resulted in much less environmental damage if the ships concerned had been allowed to put into a port of distress. At present, ships that have been involved in an accident at sea can at best invoke international common law to claim a right to put into a port in the event of distress at sea. However, as past accidents (e.g. ERIKA) have shown, harbour masters manage again and again to prevent ships that have been involved in an accident from entering their ports. For this reason, the Baltic Sea countries should make joint efforts at international level – which is responsible for such matters – to codify a port-of-distress law so that a procedure for directing distressed ships to a port of distress can be laid down in law.

Currently, the most important draft legislation on maritime safety originates from the European Union; however, in order to become effective for all Baltic Sea countries, its application must not be limited to the area of the European Union. Instead, all Baltic Sea countries should adopt similar initiatives with the aim of transforming EU standards – in particular those envisaged with the “ERIKA I and II packages” – into legally binding rules in the framework of international agreements at the level of the International Maritime Organisation (IMO).

Each of the ERIKA packages includes three initiatives:

ERIKA I package

- Directive on classification companies,
- Directive on port State control,
- Proposal for a regulation on the accelerated introduction of double-hull tankers.

ERIKA II package

- Directive on reporting requirements,
- Proposal for a regulation on the establishment of an additional indemnity fund,
- Proposal for a regulation on the establishment of a European Maritime Safety Agency (EMSA).

Finally, the proposal made in the draft resolution to the effect that the Baltic Sea Parliamentary Conference should establish a working group to deal with “Maritime Safety on the Baltic Sea” is based on the realisation – which was supported by the international hearing and by the expert report on the legal provisions governing the law of the sea – that questions relating to maritime safety are, and will continue to be, a top priority for the Baltic Sea countries. This is due to the fact that such questions not only affect the Baltic Sea as a medium that locks together the members of the Parliamentary Conference and makes them the Baltic Sea Parliamentary Conference but they also affect the vitally important economic and ecological resources of each individual member. Against the background of the well-known role that the Baltic Sea Parliamentary Conference sees for itself and which is described at the beginning of this document, establishing a working group to continue to deal with these matters would be a logical response to this realisation. By institutionalising the treatment of maritime safety issues, this step would provide the continuity, effectiveness and internationality that is appropriate in dealing with this topic. In addition, the proposals contained in the draft resolution only represented a preliminary set of measures which have to be further developed at parliamentary level involving the participation of as many Baltic Sea countries as possible.

State Parliament of Mecklenburg-Western Pomerania
Third Electoral Period
Environmental Committee

Report No. 45

VERBATIM REPORT

of the
45th Session of the Environmental Committee
25th April 2001, 10 a.m.,
Assembly Hall, Schwerin Palace

Chair: Dr. Henning Klostermann M.P.

SOLE ITEM ON THE AGENDA

Public Hearing

Preventing and Combating Marine Accidents, Improving Ship Safety,
Safety on Sea Lanes, Improving International Co-operation

Catalogue of Experts

18. Helcom Sea, Finnland, Herr Jorma Kämäräinen
19. Bundesministerium f. Verkehr, Bau- u. Wohnungswesen, Bonn,
Herr Dr. Dietrich Steinicke
20. Institut für Seerecht und Seehandelsrecht, Hamburg, Herr Prof. Dr. Rainer Lagoni
21. Umweltbundesamt, Berlin, Herr Volker Brenk
22. Katastrophenforschungsstelle Kiel, Herr Prof. Dr. Lars Clausen
23. Schiffssicherheitsberatung, Shetland-Inlands, Herr Dr. Jonathan Wills
24. Dänische Schifffahrtsbehörde, Kopenhagen, Herr Niels Bagge / Sten Nilsen
25. Ministerium für Transport und Seewirtschaft, Polen, Herr Andrzej Batycki
26. Ministerium für Transportwesen, Russische Föderation, Herr Roman N. Chernyaev
27. Ministerium für Transport und Kommunikation, Estland, Frau Margit Markus
28. Ministerium für Umweltschutz und Regionalentwicklung, Lettland,
Herr Guntis Drunka
29. Ministerium für Transport und Kommunikation, Litauen, Herr Ugnius Labutis
30. Germanischer Lloyd, Hamburg, Herr Hartmut Hormann
31. Scandlines AG, Dänemark/Deutschland, Herr Erik V. Poulsen / Herr Hartmut Mörlin
32. Deutscher Nautischer Verein, Hamburg, Herr Werner Keitsch
33. Bundesverband der See- und Hafenlotsen, Bremerhaven, Herr Kurt Steuer
34. Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft mbH, Hamburg, Herr Peter Meyer

List of Questions

Development of maritime traffic in the Baltic Sea

7. How will traffic flows change within the Baltic Sea?
8. How will the economic development in the Baltic countries and in the Russian Federation affect the development of traffic flows?
9. What medium-term and long-term effects will the EU's eastern enlargement have on the development of traffic flows?
10. What are the shares of tankers, ships transporting hazardous goods, particularly long-legged ships, ferryboats and high-speed crafts in Baltic Sea traffic?
11. What conclusions must be drawn from
 - c) the increase in traffic with high-speed crafts and the use of new means of transport?
 - d) the tendency toward using ships transporting hazardous goods and tankers with continuously increasing deadweight capacity?
12. What are the consequences of the answers to questions A. (1)-(5) for the safety of navigation?
 - a) What types of accident can be expected in view of the development of traffic volumes?
 - b) How great is the risk that a tanker or a ship transporting hazardous goods will collide with a ferryboat in the Baltic Sea?
 - c) Are there any consequences from the answers to Question 5 in terms of average and crisis management?

Current status and future prospects with regard to legal regulations and agreements in the field of ship safety

21. What are the shortcomings of current legal regulations and agreements on accident prevention, accident control and accident follow-up, with regard to both current traffic conditions and traffic predictions in the Baltic Sea
 - a) at international level?
 - b) at regional international level (HELCOM)?
 - c) at the level of the European Union?
 - d) at national level?
22. What measures do you consider to be necessary to improve accident prevention, accident control and accident follow-up
 - a) at international level?
 - b) at regional international level (HELCOM)?
 - c) at the level of the European Union?
 - d) at national level?

23. What shortcomings are there with regard to the implementation of legal regulations and agreements
 - a) at international level?
 - b) at regional international level (HELCOM)?
 - c) at the level of the European Union?
 - d) at national level?
24. What measures are necessary to reduce these shortcomings and which of these measures can be implemented in the short, medium and long term?
25. What requirements should therefore be imposed on flag states, Baltic Sea states, ports and harbours as well as all the parties involved (shipping companies, ship owners, freight owners, captains, ship crews, insurance companies, supervisory and monitoring authorities)?
26. Do the internationally binding rules of the International Maritime Organisation (IMO) meet the requirements of enforcing a particularly high traffic safety standard?
27. IMO has adopted a new procedure for designating Particularly Sensitive Areas (PSSAs). What are the formal and material differences relative to the former procedure, under which there were only two areas worldwide that had been designated as PSSAs?
28. Are there areas in the Baltic Sea that could be designated as PSSAs?
29. Above and beyond the IMO requirements, are there any provisions laid down by the EU or Baltic Sea countries that – given the international nature of maritime shipping – achieve the same objective or can such provisions hamper maritime shipping, e.g. by retaliatory measures of other regions?
30. Are the measures introduced in the ERIKA I and II packages – in particular the reporting requirements and the compulsory equipment with transponders – compatible with current international law? Can reporting requirements for ships in transit be enforced by nations affected by an accident?
31. What scope does the international law of the sea leave for Baltic Sea countries to influence traffic safety in the international waters of the Baltic Sea (e.g. with regard to the establishment of traffic monitoring and shipping advice systems)?
32. Will it be possible to enforce rules for the Baltic Sea that go beyond the internationally agreed standards, if such stricter rules are supported by all Baltic Sea countries?
 - a) What rules are desirable?
 - b) What rules do you consider to be implementable?
33. Is there any legal scope for individual Baltic Sea countries to introduce national measures that would impose additional obligations on international transit traffic?
34. Is it possible to impose restrictions on substandard ships and their owners in the framework of port state control?

35. Is it practical for one sea region alone to introduce stricter standards? (Cf. the approach adopted by the United States of America, which for economic reasons lowered some of their particularly high standards)
36. Are there any findings about economic disadvantages that a region or city has suffered as a result of interventions in maritime law, relative to the benefit of achieving a higher environmental standard?
37. Is the EU willing or able to introduce special provisions in terms of ship standards and the protection of shipping routes for the Baltic Sea special region (according to MARPOL)? What initiative would be required for this purpose from Germany or other Baltic Sea countries?
38. Is a European (weather-dependent) “embargo” (cf. Art. 15 of the proposal for a Directive on a Community-wide surveillance, monitoring and information system) compatible with international law? If so, under what conditions?
39. Would such a potential prohibition to leave port be compatible with maritime practice?
40. What efforts are currently being undertaken at European level to develop a comprehensive “port-of-distress concept”?

Combating specific causes of accidents

5. What can be done to eliminate navigation errors as the cause of the vast majority of accidents (example: “Kadet” fairway)?
6. What are the maritime and coastal regions in which there is a particularly high risk to shipping safety?
 - a) How concrete is this risk in the “Kadet” fairway?
 - b) What other maritime and coastal regions are exposed to a particularly high risk?
 - c) What are the reasons for this risk? (e.g. traffic routing, buoyage, no compulsory pilot service, etc.)?
 - d) What can be done to improve ship safety in these regions, in particular in the “Kadet” fairway?
 - e) IMO merely “recommends” the acceptance of pilots in the “Kadet” fairway; what is the percentage share of ship movements that comply with this recommendation?
 - f) How could a provision that would make the use of pilots or escorts in the “Kadet” fairway mandatory be worded?
 - g) Is there a way of imposing a mandatory use of pilots or escorts below the IMO level (e.g. through HELCOM)?
7. Would it be possible during port state control also to check whether a ship is equipped with up-to-date maps? This is particularly important because a new nautical chart is available that shows the “Kadet” fairway with a line of equal depths of 17 m.
8. Are there any major causes of accidents – other than the human factor – that efforts made to improve shipping safety should address?

Traffic safety systems for the entire Baltic Sea

6. Is the establishment of a comprehensive safety system for the entire Baltic Sea conceivable?
7. What could such a system be focused on?
8. What are the interests of the Baltic Sea countries in this context?
9. What are the interests of the flag states?
10. What are the interests of the parties involved in shipping (shipping companies, ship owners, freight owners, captains, ship crews, ports, insurance companies, salvage companies, etc.)?

Current rules and institutions in the field of shipping safety

9. What legal provisions and agreements (on accident prevention, accident control, accident follow-up) deal with shipping safety issues in the Baltic Sea?
 - a) at international level
 - b) at European level
 - c) at national level
 - d) at regional level
10. What institutions are responsible for the adoption of such provisions and the relevant agreements?
11. What institutions are responsible for the enforcement of these provisions and agreements?
12. Is it desirable to simplify the system of legal and organisational coordinates of maritime safety resulting from the answers to Questions (1) – (3)? If so, which simplifications are objectively necessary for the sake of increasing ship safety?
13. What legal and institutional changes are being planned? Are there any efforts to adapt the measures laid down in the ERIKA packages to current international law?
14. What other additional legal and institutional changes are desirable, and for what purpose?
 - d) What changes can be effected by means of contractual agreements?
 - e) What changes can be dealt with by means of unilateral sovereign acts of institutions? What are the institutions involved?
 - f) How binding are the changes made under (a) and (b) above for the Baltic Sea countries and for the parties involved in shipping?
15. How is the coast guard organised in the various Baltic Sea countries?
16. What effects will a restructuring of the German coast guard have on safety in the western part of the Baltic Sea?

Interests with regard to ship safety and maritime traffic

7. What are the economic and political interests of the Baltic Sea countries?
8. What are the economic and political interests of the flag states?
9. What are the interests of the parties involved in shipping (shipping companies, ship owners, freight owners, captains, ship crews, insurance companies, shipyards, etc.)?
10. How much shipping safety is “tolerable” for maritime traffic (e.g. effects on freight rates – and hence on fuel prices – of an accelerated introduction of double-hull tankers)?
11. In a worst-case scenario of a tanker accident in the Baltic Sea, what would be the cost of coping with the accident and consequential damage?
12. To what extent is the discussion on improving ship safety influenced by “economic tolerability” issues?

G. Liability and compensation for damage due to pollution

1. Are the international IMO rules – which provide for strict liability of ship owners up to a size-dependent maximum amount and which are supplemented by a joint guarantee fund (IOPC) – sufficient?
2. Are the compensation rules (COPE) sufficient, as proposed by the EU Commission in the framework of the ERIKA package (which go beyond the IMO rules)?
3. What provisions in the fields of liability and compensation should be and can be introduced in order to create incentives to use and register only ships that comply with a high safety standard?
4. What do you think about calls for an extended liability of freight owners or the introduction of unlimited third-party liability insurance in order to be able to fully compensate for proven damage?
5. Do you think that it is necessary to extend the scope of the “polluter pays” principle, and if so, how could the relevant provisions be worded?
6. Do you think that the current procedure which parties that have suffered damage must follow to claim compensation is appropriate?

SOLE ITEM ON THE AGENDA

Public Hearing

Preventing and Combating Marine Accidents, Improving Ship Safety, Safety on Sea Lanes, Improving International Co-operation

Hinrich Kuessner (Speaker of the State Parliament of Mecklenburg-Western Pomerania): I bid you a warm welcome on behalf of the State Parliament of Mecklenburg-Western Pomerania. I am pleased that you have accepted the invitation to attend. I am sure we are all aware that this is a very important meeting for us. I am pleased, too, that representatives of our partner parliaments are present. They include Mr Malanowski, Chairman of the Environmental Committee of the Sejmik in Szczecin in Polish Western Pomerania, and two members of the State Parliament of Schleswig-Holstein, Joachim Behm und Wilhelm Malerius. A warm welcome to you. The Baltic Sea Parliamentary Conference, which has been held since 1991, encourages cross-border, regional and sub-regional co-operation in the Baltic Sea region. Its aim is to bring people closer together, to give impetus to political decisions and to lend added weight to the common interests of the Baltic Sea states in respect of political decisions taken at the European level. Mecklenburg-Western Pomerania will be hosting the 10th Baltic Sea Parliamentary Conference in Greifswald from 2nd to 4th September this year. The key issue at this conference will be the importance of civil society for stable democratic structures. At our suggestion, another important item – preventing and combating marine accidents, improving ship safety, safety on sea lanes and improving international co-operation – has been added to the agenda. We feel that insufficient attention has been paid in the international debate to the dimensions and complexity of this issue, especially to the situation in the Baltic Sea, and that further international action urgently needs to be taken. For the states bordering on it, the Baltic Sea it is an important traffic area with the traffic being concentrated at its western end. In terms of the average transport and ship density the ecologically sensitive Baltic Sea is one of the busiest seas in the world. Sea traffic development forecasts indicate that there will be a considerable increase in the years ahead. Considerable danger attaches to the transport by sea of petroleum, oil products, chemicals and waste materials. For all the progress made so far at the international and European level, the regrettable increase in accidents at sea and oil disasters in recent years shows that deficiencies in ship safety are extremely difficult to remedy and can only be rectified in the long term. Moreover, some countries simply do not have the capacity to prevent and combat environmental disasters. The threat to the economies and environments of all the Baltic Sea states makes it imperative to strengthen international activities so as to prevent damage to ships and to extend international agreements on joint action between states in the event of an unforeseen calamity. Special consideration needs to be given here to the pending expansion of the EU and the issues that entails. The state parliament has, therefore, been asked by the Conference's Standing Parliamentary Committee to draw up recommendations for political action, which take due account of the specific needs of the Baltic Sea region and can pave the way for decisions to be made at the 10th Conference. Together with the expert analysis of the situation that is currently being compiled, this hearing represents an important contribution to the preparation of the 10th Baltic Sea Parliamentary Conference. Ladies and gentlemen, the last accident in the Baltic Sea, the collision between the sugar freighter, *Tern*, and the oil tanker, *Baltic Carrier*, which led to the oil disaster on the Danish coast, showed quite clearly how important and necessary it is to strengthen international activities and improve the situation for shipping in the Baltic Sea.

I am, therefore, very pleased indeed that our neighbours from Denmark are participating in this hearing. That is extremely important for us since we need closer co-operation. I am also delighted that renowned international experts have agreed to take part in the hearing and that our eastern neighbours and candidates for admission to the EU are likewise in attendance. May I also point out that the Russian Federation is paying close attention to our meeting and has sent a representative from the St. Petersburg region to attend. We are perfectly aware that many of the problems I have referred to can only be resolved through international co-operation at the governmental level. Nevertheless, we feel it is necessary to increase the pressure for action on a broad basis and especially at the local and regional level if we are to achieve viable and effective solutions as quickly as possible. This is of the utmost importance here in Mecklenburg-Western Pomerania since the Baltic Sea and its cleanness are absolutely crucial to us. Thank you for your attention. I hope our discussions will prove fruitful and that we will succeed in reaching some useful conclusions. I now pass the floor to the Chairman of the Environmental Committee, Mr Klostermann.

Dr. Henning Klostermann (Chairman of the Environmental Committee of the State Parliament of Mecklenburg-Western Pomerania): Thank you, Mr Speaker. I would also like to express my heartfelt thanks to all those attending this hearing, in particular to the participants from our Baltic Sea neighbours. I am particularly pleased to have Mr Roman Chernyaev from the Russian Federation sitting opposite me. We all know that the Russian Federation is not a member of the EU and is not a candidate for accession. I am delighted, too, that our Danish colleagues have come. May I extend a warm welcome to everyone else as well. My task is to provide a brief introduction and then to chair the meeting. I shall also be making a few remarks about rules and conduct. Let us adopt an informal approach to the matter in hand, as we did during our brief get-to-know-you session yesterday evening. It would be good if we could maintain that atmosphere here. Please feel free to engage in a dialogue or to put questions to one another. That's perfectly above board. We expect today's hearing to provide a sound basis for the recommendations we intend to make. We would like you to further our efforts to this end by making practical suggestions. You are at liberty to discuss them in detail and in a controversial manner, if necessary. That will enable us to judge their necessity, effectiveness and viability to the best of our ability. Needless to say, we are well aware that, as the parliament of a state in a federal republic, the scope of our authority is limited. Nevertheless, we have resolved to tread unconventional paths to set as much in motion as we possibly can. After all, as a coastal state whose economic existence would be under severe threat in the event of a major disaster, we are under tremendous pressure to act. If the Baltic Sea Parliamentary Conference takes up our proposals and they are pursued in the national parliaments of the other Baltic Sea states, the chances of them being implemented at the international level would be that much greater. Ladies and gentlemen, having read some of the statements submitted by participants in this conference, I have decided to make a few changes to my introductory remarks. Before I proceed, let me just say something about the background to this hearing. The increasing number of near-accidents off our sensitive and ecologically valuable coasts, on which our tourist industries depend, has alarmed the public and experts alike. A year ago, therefore, we parliamentarians decided to do something. The 10th Baltic Sea Parliamentary Conference in Greifswald from 2nd to 4th September 2001 provides us with a suitable platform. We discussed the matter with our neighbours from Schleswig-Holstein and agreed with them that Mecklenburg-Western Pomerania should assume responsibility for the subject matter.

In the run-up to this hearing, I was involved in the evaluation of the *Erika* accident at a seminar in Brest. What I saw and heard there has left a lasting impression on me. The seminar was held in November 2000 and the accident itself took place in December 1999. Even now there is still no clear idea of the extent of the follow-up costs. Our environmental committee visited the relevant EU institutions in Brussels and attempted to exert pressure in the various bodies. Our aim is to make sure that the pace set by France's commendable initiative in the Commission is maintained. We also made our objective plain to the Council President, the Swedish Environment Minister. In parliament we resolved, firstly, to commission an expert report on the organisation of, and responsibilities and legal provisions for, shipping in the Baltic Sea and, secondly, to stage this hearing here today so that the experts we have invited can explain everything to us in detail. Unfortunately, our preparations for the hearing were overtaken by the collision between the *Baltic Carrier* and the *Tern* off our coast. Murphy's Law tells us that if there are two or more ways to do something, and one of those ways can result in a catastrophe, then someone will do it. The collision led to an outcry and critical questions from members of the public, tourist associations and local authorities. What are you doing, they asked. Debating. Oh, really! Now I ask you: what else has to happen before action is taken? Is it really the case that responsible institutions only move into action after maximum credible accidents have taken place? The potential danger is rising, our state faces the prospect of oil pollution, years of work to overcome the damage, over DM 100 million in costs and losses in economic revenue, all of which will lead to business closures and a negative image. And yet the Baltic Sea coast in Mecklenburg-Western Pomerania is the top destination for German tourists. The threat we face and the public pressure being exerted leave us with no choice but to redouble and speed up our efforts. The aim of this hearing is to involve the public and, by giving the hearing an international dimension, to show that only at this level can resolute action be taken and pressure exerted on such decision-making bodies as the Baltic Sea Council, Helcom, the EU and the IMO as well as in our own countries, of course. We may be acting in an unconventional manner for parliamentarians, but we are doing so in a systematic and persistent manner. You will be able to see that for yourselves in the weeks and months ahead. And we are working at the international level, as you can see today, to step up the pace and enforce sensible rules and regulations for the complicated processes involved. Take double-hull vessels, for example. The current balance, if you take the ratio between prevention and actual accidents, is depressingly negative. The public are calling for short-term solutions. Everything takes too long. Who can do what by when? If we twiddle our thumbs and do nothing we'll simply be provoking a major *Erika*-type accident off our coast. Bringing in outside expertise will make the debate more objective. We are using our political competence to find ways of reducing the risks in future. All of a sudden I find myself asking: have we put the right questions? Are we probing into the causes? Can the global economic networks – some people call them a jungle – really be brought under control? What economic constraints and pressures are exerted on the masters, ship owners and cargo owners to reduce transport costs to a minimum? There is a boom in international ocean transport. High prices are driving the average age of tankers up and up. 55% of oil tankers are now over 15 years old. The *Erika* was in service for 24 years. These data correlate very closely with accident proneness. Half the supertankers are too old and should be replaced immediately. Paradoxically, however, the tightening of international safety regulations has led to reduced enforcement because of a lack of the necessary funds or the requisite will to act. The role played by some oil companies can really only be described as criminal. 61% of the 7,030 oil tankers sail under flags of convenience. Reference is made in this context to regulation tax and social dumping. There is also talk of the second register. In my view drastic measures, such as the abolition of the flags of convenience, are the only way out.

Jorma Kämäräinen (Helcom Sea, Finland): Thank you Mr. Chairman, Ladies and Gentlemen. I am representing here the Helsinki Commission as the Vice-Chairman of the Helcom Sea-Based Pollution Group. This Group is responsible for issues related to protection of the environment from pollution from ships in the Baltic Sea Area. So actually I am more or less concentrating on issues related to protection of the environment by ships in my presentation, since the Helsinki Convention mainly contains issues related to environmental issues. However, in our meetings we have also discussed on safety issues. Oil transportation is of course one of the concerns for the Baltic Sea states because there is always a risk of oil pollution in case of ship grounding or collision of ships, for example. On this slide you can see the amount of oils transported in 1995 in the Baltic Sea area. This is about 6 years old data, and today the figures may be much higher. In 1995 it was estimated that about 77 million tons of oils were transported in the Baltic Sea area. About 45 % of this amount was crude oil, the rest being refined petroleum products. Our main concern has been that about one third of this oil is transported in single hulled tankers. One third of the vessels have a double bottom and only one third of the vessels transporting oil in the Baltic Sea area have a double hull. So there is high shipping density in the Baltic Sea area. It has been estimated that about 2.000 ships are at sea at any time. This number includes a number of big oil tankers, passenger ferries, bulk liquid carriers, and also dangerous goods are transported in many ships. As I mentioned earlier about 77 million tons of oil was transported in 1995. This figure (Fig. 1) is estimated to increase to about 177 million tons, if all the plans to construct new oil terminals in the Baltic Sea area are to be completed in the future. Also other types of sea transportation will increase in the Baltic Sea area. Some estimates on the number of accidents are shown in this figure (Fig. 2). In the past on the average between two or three oil spill accidents a year have taken place. It has been estimated that this figure will increase to four or five in the future due to the increase of oil transportation. Also the amount of oils are discharged into the sea due to the accidents will increase from about 700 tons to 1.500 tons per year on the average. Then a few words about the regulations. There are many categories of harmful discharges from ships like oil, garbage, sewage, hazardous substances and also harmful emissions into air like Halon, No_x and SO_x emissions. The main convention for pollution prevention from ships is of course the MARPOL Convention (Fig. 3). In MARPOL we already have regulations for discharges of oil, hazardous substances, garbage, sewage and for air pollution as well. I would like to say that we have for the Baltic Sea area in the MARPOL Convention the most stringent regulations in the world related to discharges of oil and oily mixtures and cargo residues from carriage of liquid substances in bulk, and garbage for example. In MARPOL there is also an obligation to arrange adequate reception facilities in the ports of the Baltic Sea states. Then what comes to the work of the Helsinki Commission, the basic idea is that regulations which are given in the Helsinki Convention do not overlap the IMO Regulations. The work in the Helsinki Commission is concentrated on promoting development of global rules within IMO taking into account specific needs of the Baltic Sea area. The Baltic Sea states have had common proposals to IMO to have the Baltic Sea area designated as a special area. The Baltic Sea states have also tried to implement in the Baltic Sea area those MARPOL Annexes which are not in the force yet. For example, right now we have implemented MARPOL Annex IV which is related to sewage so that the regulations of this Annex are in the force in the Baltic Sea area although the Annex itself is not yet globally ratified. In addition to that the Helsinki Commission has adopted a number of HELCOM Recommendations which are aiming to further ensure the implementation of MARPOL regulations. This map (Fig. 4) shows the number of illegal oil discharges which have been identified in 1999 in the Baltic Sea area.

These discharges are not related to accidents but they are illegal operational discharges identified by ships or airplanes flying over the area. In 1999 there were about 400 illegal discharges. Most of them were quite small, less than one cubic meter, but according to this map there were a few bigger discharges, the volume of which was estimated to be even in the range of 10 to 100 cubic meters. In order to decrease the amount of illegal discharges HELCOM has adopted the so called Baltic strategy. There are a number of HELCOM Recommendations related the Baltic Strategy (Fig. 5), like the no-special-fee system, regulations for ships to discharge all wastes into the port reception facilities, notification of ships wastes and waste management plans for ports, for example. In addition to that also the idea to use only double-hulled tankers for oil transportation in the Baltic Sea area has been discussed from time to time, but so far we have not been able to reach an agreement on this issue at our meetings. Maybe this issue will be discussed again in the future due to the recent accident. I would also like to mention that we are now discussing on a HELCOM Recommendation relating to oil bunkering and liquid bulk cargo transport operations at sea, which operations may also be a cause for oil discharges into the sea. Then a few words about some other HELCOM recommendations. We have a HELCOM Recommendation 12/5 which promotes the use of environmentally safer oil tankers by reduction of navigation or other similar fees for tankers which are equipped with a double-bottom. Also the no-special-fee system may be considered to be an indirect economic incentive for environmentally safe shipping. So actually I am not in a position to propose any improvements for safety regulations or regulations related to the prevention of pollution from ships. In spite of the recent accident we have had quite few accidents in the Baltic Sea area during the past ten years. I don't know if we have been lucky, or if the safety standards have been adequate or not. Later today Mr. Drunka from Latvia will give more details about accidents in the Baltic Sea area. We recently made a study on this subject and his presentation may give more information on this issue. In order to be able to decide on any new actions we should clearly see and analyze what are really the reasons for these accidents. According to my colleagues at the Finnish Maritime Administration at least in fifty per cent of the cases it is the human factor, that has a major role in these accidents. I have heard some estimates that even in 50 to 80 per cent of cases the human factor has a major role in the accidents at sea. I would also like to point out that instead of new regulations new economic incentives may turn out to be very effective as well. The HELCOM Recommendation related to the use of tankers which have a double bottom has been implemented in Finland quite effectively. When transporting oil a double fee has to be paid to the Finnish Oil Pollution Protection Fund, if the oil tanker is not equipped with a double-bottom along the whole cargo tank area. This economic incentive has turned out to be very effective in Finland. Practically all of our oil transportation is now taken care of by tankers, which at least have a double-bottom. This type of economic incentives may also be used when trying to improve the safety of navigation or the standard of equipment on board as well. So I think that this concludes my presentation. Thank you very much.

Dr. Dietrich Steinicke (Federal Ministry of Transport, Construction and Housing): Thank you, Mr Chairman. The German government's policy of enhancing the safety of ships and maritime transport with a view to preventing and controlling accidents at sea and helping to protect the maritime environment is being pursued at three levels. Firstly, in the International Maritime Organisation (IMO), which is responsible for worldwide standards of safety and conduct in international waters and is the only organisation party to the United Nations Convention on the Law of the Sea entrusted with this task. Secondly, in the European Union, which is responsible for uniform application of the IMO standards for ships sailing under the flag of a Member State and can initiate action by Member States to ensure transport safety in the coastal waters of the European Union. And, thirdly, at the national level. Following the serious disasters at sea in the past, beginning with the *Torrey Canyon* off the Scilly Islands, the *Amoco Cadiz* off the coast of Brittany, the *Braer* off Scotland, the *Sea Empress* off the south-west coast of Britain, the *Estonia* here in the Baltic Sea and latterly the *Erika* off the French Atlantic coast, intensive work actively supported by Germany has been carried on at all three levels, as it has been for over 30 years now. The aim of this work has not only been to plug the known safety gaps, but also to introduce completely new safety systems. It is these I wish to concentrate on here. I do not intend to deal with the many changes in the SOLAS Convention or with the MARPOL Convention, but to focus exclusively on the new systems. Since 1st July 1998, the IMO's International Safety Management Code has been in force worldwide for passenger ships, tankers and bulk carriers and it will become binding for all other vessels over 500 tonnes as of 1st July 2002. This code, which pursuant to Chapter IX of SOLAS is mandatory for ship owners and masters, stipulates that carriers must maintain a land-based safety management system to guarantee the use of safe ships and well-trained crews and that the masters, for their part, must have an on-board management system to ensure safe operation of the ship. The written procedures required by ISO 9000 ff. have been audited for German ships by the German Maritime Safety Authority and issued with the relevant certificates. These are the Safety Management Certificate for the ship and the Document of Compliance for the carrier. The revised version of Chapter V of SOLAS on Safety of Navigation, adopted by the IMO in December of last year, comes into effect on 1st July 2002. It states that, as of that date, the world's merchant shipping fleets must conform with an exact phasing-in plan and fit their vessels with automatic identification systems, known as transponders, and voyage data recorders. After the *Amoco Cadiz* ran aground, the European Union issued a whole series of Directives and Regulations, all of which have been incorporated in the national legislation of the Member States. They cover minimum requirements for ships transporting hazardous goods, the safe operation of ro-ro ferries, port State control, monitoring by classification societies, ship equipment, passenger ships that are not SOLAS ships and are used in European shipping, the registration of passengers on board, minimum requirements for the training of seafarers and, finally, a Directive on the mandatory inspection of ro-ro ferries used on scheduled services – a direct consequence of the *Estonia* accident. Following the *Erika* accident, two further sets of measures are currently going through the law-making process, i.e. in the Council. The Erika I package concerns the further enhancement of port State control, tightening of the specifications for, and monitoring by, the classification societies and the decommissioning of single-hull tankers earlier than envisaged in the international phase-out programme. The Erika II package consists of three elements: the establishment of a Community monitoring, control and information system for maritime traffic, the establishment of a fund for the compensation of oil pollution damage in European waters and the proposal for the establishment of a European Maritime Safety Agency.

The German government has a clear and unequivocal position on these two sets of measures. We support all measures designed to increase the safety of maritime shipping and promote the protection of the maritime environment. Germany emphatically supports rapid implementation of the first set of measures passed by the Council in December of last year. The German government is also basically in favour of the Erika II package. However, it does have one categorical demand, which has unfortunately not yet been taken up by the Council, that the European reporting system should rest on the AIS transponder technology introduced by the IMO. This system envisages reports being submitted orally or by fax. In the German coastal area a whole series of measures has been introduced to enhance transport safety inside and outside German territorial waters. I refer here to the re-routing of shipping in the German Bight, which has improved the situation at the point where the traffic separation schemes meet outside Wilhelmshaven, thus making it easier for tankers to make their way to Wilhelmshaven – an IMO regulation – and the introduction of an internationally binding tanker route from the Nord Hinder lightship to the German Bight, which obliges all tankers to use the off-shore deep-water route. This again is a regulation adopted by the IMO on the basis of Chapter V of SOLAS. In addition, an ordinance has been issued on the conditions for port entry seawards of the area, to which the Rules of the Road at Sea apply. This ordinance, which is in line with the United Nations Convention on the Law of the Sea, states that entry to a port is subject to reporting requirements, mandatory pilotage and adherence to shipping routes. We have also introduced a maritime transport safety system with traffic information centres on the key shipping routes. These centres provide shipping with traffic information, ensure the requisite support and regulate traffic with the help of the maritime traffic police if necessary. And finally we have improved our pilot system. Since my time is limited, I would like now to touch on a few areas dealt with in the catalogue of questions. First point: measures directed against sub-standard ships as part of port State control. The Paris Memorandum of Understanding has now been made binding for the Member States of the European Union by an EU Directive. This envisages more thorough inspections being carried out if there is good reason for doing so, and detention and refusal of entry for sub-standard ships. In the year 2000, 1,804 inspections were carried out in the German area. That is almost 26% of all the ships that called at German ports. 25% is our contractual obligation. Of these 1,804 inspections 1,100 led to more rigorous checks for good cause. In 165 cases detention orders were issued until the faults were remedied. In the European Union area, nine ships have so far been refused entry. In general, we agree with the other Member States of the European Union and the Commission that, while port State control has proved its value, there is still room for improvement. The second point I would like to take up concerns the introduction of compulsory pilotage in the Kadet fairway. As far as I know, this is also a demand raised by Greenpeace, listed as No. 1 in the leaflet. To date, regulations on compulsory pilotage have only applied to the coastal waters of the individual countries, because there are no international rules that apply and there has been no majority so far in favour of their introduction. That may be regrettable, but the fact of the matter is – and we need only look at the most recent accident – that ships calling at ports in the Baltic Sea, which do not sail under the flag of one of the Baltic Sea states but of a third country, can ultimately only be forced by IMO regulations to accept a pilot. I myself headed the German delegation at the last meeting of the Ship Safety Committee in December called to review the additional regulations proposed by the IMO Environment Committee in the wake of the *Erika* accident. On that occasion I again took the opportunity to advocate that the IMO discuss compulsory pilotage in international waters that are very difficult to negotiate or where there is a very heavy volume of traffic.

With the exception of Denmark, France, Turkey and Australia there was no support for my proposal. This is a matter we in the Baltic Sea states could perhaps work on together. With the combined weight of all the Baltic Sea states – and each country has a vote – it ought to be possible to generate stronger support for the proposal. Agreement has been reached among the Helsinki states here in the Baltic Sea and, in particular, in the Baltic Pilotage Authorities Commission (BPAC) to take up this issue again under Danish chairmanship and perhaps make it the basis for an international initiative. The Baltic Sea states have already recommended voluntary pilotage for ships with a draught of over 13 metres. According to figures provided by our Danish colleagues, 95% of ships accept pilotage in the Kadet fairway. The next issue I would like to address is improved pilotage in the Kadet fairway, since an increasing number of ships have run aground there in the past two years. The investigations carried out by the Waterways and Shipping Authorities revealed that they were the result of human error. External factors, such as a strong current, a gale or fog, were not the cause of the accidents. To date, there have not been any collisions at all in this traffic separation scheme. Nonetheless, the following measures have been introduced or initiated. On 3rd April 2000, a new designation was given to the deep section of the one-way route that laden tankers use when leaving port in a westerly direction, for which Denmark is responsible. In addition, a warning for shipping with an exact map of this area was published in the news for seafarers and a nautical chart compiled by the Federal Office for Shipping and Hydrography was issued, in which the deep section of the 17-metre route was highlighted. Denmark and Germany anticipate a further improvement from their joint proposal to the IMO that the deep-water route should pass through the traffic separation scheme. This will make it clear for deep draught tankers which part of the one-way route encompasses the deepest part of the water and thus help them to avoid running aground. To support this project we have commissioned a simulator study on the Issus simulator in Hamburg. This will enable us to optimise pilotage based on a study of the sea floor and the optimum radii of curvature. After all, there is a major change of course in this part of the traffic separation scheme, which is undoubtedly one of the reasons why ships have run aground here. As regards the introduction of the new transponders, electronic nautical charts and voyage data recorders, let me just say that we have been carrying out joint tests with Sweden since 1997 as part of the Baltic Ferry Guidance und Information System (BAFEGIS) for ro-ro ferries. We have done so with a view to setting up a system of this kind as quickly as possible once the IMO has agreed on the compulsory installation of such equipment. The results we have obtained with the help of the University of Applied Sciences in Warnemünde, where Prof. Dr. Benedikt was our research co-ordinator, have been extremely encouraging. Indeed, we expect great progress to be made following the introduction of a land-based AIS transponder monitoring system. The intention is to set up an AIS-based monitoring system at the earliest possible opportunity so that we can introduce monitoring tests as quickly as possible in the coastal areas off Mecklenburg-Western Pomerania using the infrastructure we have built up for the BAFEGIS system. We have succeeded in having DM 25 million earmarked for this project in the present budget negotiations for 2002 and we hope that parliament will give its approval in the course of this year so that we can begin setting up the system throughout German coastal waters as soon as possible. We are also in the process of drawing up staff instructions for the observers of the land-based monitoring of the AIS signals. All the experts agree that this new technology is extremely good and very precise, but that the operators on board and on land will have to be trained to use it. I would like to say a few words, too, about standardised rostering for emergency management. You will know that the German government initiated a project on this subject following the *Pallas* accident.

Since I do not have much time left, let me just say that there is agreement between the German government and the federal states on the setting up of a marine accident unit. The general idea is that there should be a command and control centre occupied around the clock where any situations likely to lead to accidents would be registered and the head of operations would take charge of all subsequent events. The full potential of co-operative federalism will need to be tapped here since disaster prevention is a matter for the individual states, while the necessary resources are largely in the hands of the German government. As regards the matter of compensation for oil pollution damage, I would request you to consult my written remarks. While we support the proposals made by the Commission on this matter, we feel that an international regulation would be better. The transport ministers have, therefore, initially agreed to wait and see if the IMO raises the relevant funds before making a regional contribution. And one last word on the investigation of accidents at sea. On 7th March, the federal cabinet agreed on new rules to implement the international code on the investigation of accidents at sea. This is a key issue because it is only by investigating the causes of accidents that the IMO can deal with inadequacies. And if there is no knowledge of where the deficiencies lie it is impossible to adopt the requisite measures. We expect the new rules to expedite the investigations. The Concorde accident showed how effectively the flight investigation authority works. This body should act as a model for shipping. Thank you, Mr Chairman.

Prof. Dr. Rainer Lagoni (Institute for the Law of the Sea and Merchant Shipping Law): Thank you, Mr Chairman. In my presentation I shall be concentrating on ship safety and the relevant aspects of international law. A question that is frequently raised in this context is: what exactly we are allowed to do? Are we entitled to go further unilaterally than is permitted under international law? I have dealt in my written response to the questions we were given with what is enshrined in international law, i.e. in the United Nations Convention on the Law of the Sea, the International Convention on the Safety of Life at Sea and other conventions. So I'll concern myself with five points here. A brief word on the causes of accidents, on special regulations for the Baltic Sea, on special regulations in ports, on the enforcement of standards and a few remarks on the emergency procedure for accidents at sea, although Mr Clausen will undoubtedly be going into more detail on the latter point. In conclusion, I will make a short statement on the special problem of the Kadet fairway. I know Dr. Steinicke has just referred to it, but recent events have made the fairway a matter of considerable interest. But first to the causes of accidents. If you are talking about legal arrangements and the need for rules and regulations it is essential to look at the causes of accidents affecting ship safety. Just a few days ago, on 19th April, I attended a lecture given by a member of Germanisch Lloyd at a meeting of the German Maritime Law Association in Hamburg. He confirmed what is general knowledge and applies not just to accidents in the Baltic Sea, which is that 80% are the result of human error. 80% of this 80%, i.e. 64% in arithmetical terms, can be attributed to deficiencies in the operation of the ship. Only 20% concern faults in the design and manufacture of the ship. When accidents are examined in more detail, a distinction is made between causes stemming from the ship's system – the lecturer talked of the “ship's characteristics” i.e. the technical handling – and cases of individual human error, such as fatigue, carelessness, ignorance and inadequate training. We know from investigations into accidents at sea that alcohol is also a recurrent factor here. Overall, then, the main cause of accidents is human error. Accidents have to do with people and the way they handle technology. Whether we need to change people or technology is a matter for debate.

What this 80% human factor means in practical terms is that the carefully contrived and far-reaching set of technical rules and regulations for ships is relatively “watertight”. I do not wish to imply that they are conclusive and fully adequate. An investigation of the wreck of the *Erika*, for instance, has shown that it sank in heavy seas as a result of corrosion of the outer hull caused by the use of heated tanks. Heating the tanks increases the likelihood of corrosion occurring in the area immediately surrounding them. This is an instance of where the technical rules and regulations need to be tightened up and I am sure the IMO will respond accordingly. In other words, if we are looking for improvements in the regulations, which would also apply to the Baltic Sea, consideration needs to be given, in particular, to this “human factor”. Dr. Steinicke has already referred to the International Safety Management Code. From my point of view, its binding legal validity as of next year constitutes a step in the right direction. It is not necessarily the final step, but certainly an important step in the right direction of incorporating the ship’s system as well as the system on land, the ship owner. That much briefly on the causes of accidents just to indicate the direction in which things ought to be moving from my point of view. I come on now to my second point: special regulations for the Baltic Sea. Looking at this highly sensitive ecological system from the land, it seems perfectly reasonable to ask why we do not have any special regulations and safety standards in force. I believe myself – and Mr Kämäräinen has already drawn attention to the fact – no, I don’t believe, I know for a fact that such standards and regulations are legally possible. It would certainly be legal for the Baltic Sea states to issue special regulations for their ships. However, in international law these regulations would not apply to third countries. Mr Kämäräinen has already pointed out that there has been discussion from time to time of allowing only double-hull tankers to enter the Baltic Sea and of legally excluding all others. We are currently at the phasing-out stage and the last single-hull tanker will be taken out of service by 2015 at the latest, although the EU is trying to bring that deadline forward. As long as these single-hull tankers continue to operate from third countries they have to be allowed in. We cannot introduce any special regulations for the Baltic Sea at the national, regional or EU level. The EU can certainly bring forward the phasing-out deadlines for double-hull tankers in the Member States and, indeed, it is doing just that. But it cannot act in the same way in respect of third countries, which are not governed by these regulations. On matters such as this we need to ask ourselves whether a regulation can be introduced which will apply world-wide. Mr Kämäräinen has already stated that there has been a negative response to this question at HELCOM, which explains why no measures have been taken. I come on now to my third point, which is special regulations for ports. One question that crops up time and again is whether we ought not to set standards in ports – and ports are subject to national jurisdiction, to the sovereignty of the port State – which are higher than those that apply internationally. We need to bear in mind here that IMO standards apply in ports and that ships from other countries have rights of entry. These are contractual rights based on bilateral trade and shipping agreements, and multilateral port entry regulations have been in place since 1923. EC Directive 4055/86 also stipulates that ships from Member States have rights of entry to the ports of other Member States. These rights of entry cannot be contradicted by us specifying more stringent safety standards in ports than are called for internationally. In other words, the ports must comply with IMO standards. A ship that complies with IMO standards generally has a right to enter port. That is very important. So ports do not have much leeway when it comes to introducing measures of their own. The situation may be different if the ship is sub-standard, because sub-standard ships do not have to be granted entry. Whether or not a ship is sub-standard you often only find out after it has entered port.

You cannot refuse a ship entry merely because you suppose it to be sub-standard. However, once the ship is in port, my next point applies, which is the enforcement of standards. As has already been said, this is where port State control comes into play and it involves more than just an inspection. Repressive measures can be applied that allow a ship to be prevented from leaving port entirely or only after certain conditions have been met, e.g. repairs have been carried out. The ship can then only enter the next port if there is a shipyard that can attend to its needs. Further steps may prove necessary if the ship refuses to comply and, in fact, we have had cases where the ship concerned has subsequently been refused entry to European ports – a penalty sanctioned by international law. This brings me on to my fifth point: contingency plans for accidents at sea. This is a very important issue. The contingency plans were reviewed at the 39th German Traffic Courts Conference this year in Goslar. Prof. Dr. Clausen provided an expert opinion on the *Pallas* accident and pointed out that there are a number of things, which could be improved in the follow-up to an accident. The 39th German Traffic Courts Conference made a number of proposals to this end. Other proposals have been made and studies carried out in the wake of the *Pallas* accident. In a federal set-up, for instance, there have to be clear-cut responsibilities for both the authorities involved and the fire service. Improvements need to be made in cross-border co-operation. On-board accident training also has to be improved. One proposal made by the Traffic Courts Conference concerned the provision of medical facilities on passenger ferries with a large number of passengers etc. Contingency plans for accidents at sea is a matter that should be taken up by the parliament of a state like Mecklenburg-Western Pomerania for the very reason that the federal states are involved in putting such plans into practice and have the relevant authority to act. I should like to conclude, Mr Chairman, with a few remarks on the special issue of the Kadet fairway. We know that the western entrance outside the Kadet fairway proper is part of the South of Gedser traffic separation scheme set up by the IMO. An intermediate zone has been introduced here between traffic heading east and traffic heading west. This traffic separation scheme leads to the North-East of Gedser deep-water route, which is recommended for ships with a draught of over 13 metres. Other ships are supposed to keep out of this fairway. In other words, ships travelling eastwards should keep south of the fairway, thus leaving passage through the fairway free for deep draught ships, and ships travelling westwards should keep north of the fairway. The issue that has been raised in this context is that of traffic guidance. Dr. Steinicke has already dealt with the matter. Although considerable costs are involved, this nevertheless strikes me as being a necessary and very appropriate step. The next question, which is regularly put to experts on international law, is whether compulsory pilotage can be introduced for the Kadet fairway. At present, the IMO merely recommends that a pilot should be chosen from among those offering their services in the locality. It is not possible to introduce compulsory pilotage at the regional level. It is perhaps worth discussing whether the IMO might not make pilotage compulsory in conjunction with the traffic separation scheme. However, the traffic separation scheme does not cover the whole of the Kadet fairway. The problem with compulsory pilotage is that it again concerns ships sailing under the flag of a third country. At the regional level it would, of course, be possible for the HELCOM countries or the EU to agree on compulsory pilotage for ships flying under their flags, i.e. under the flags of the Member States or of the Baltic Sea states. While this would be possible, it would definitely be an economic disadvantage for the ships concerned. I have been told, however, that almost 90% of the ships to which this would apply use a pilot anyway. So what we are talking about are the black sheep, who don't want to.

If they come from a third country they cannot be touched in international law. This is because the Kadet fairway is not part of the territorial waters of the coastal states, i.e. Denmark and Germany, but belongs to the exclusive economic zones of these two countries. Of course, consideration might be given to extending the territorial waters here. In some places they are only ten sea miles wide and not twelve. The Kadet fairway itself was deliberately not included in the territorial waters. The question is whether the territorial waters should be extended, which would then make it possible to introduce compulsory pilotage. In territorial waters, the coastal state concerned can make pilotage mandatory for all ships, including ships from third countries. An extension of the territorial waters would mean that the Kadet fairway constitutes an international strait in accordance with Article 37 of the United Nations Convention on the Law of the Sea. Special regulations apply in an international strait. Article 43 a) of the United Nations Convention on the Law of the Sea makes pilotage compulsory. However, it stipulates that pilotage can only be made mandatory if there is agreement between the countries concerned or affected. Whether worldwide agreement can be reached for all ships is debatable. This path ultimately ends in a cul-de-sac. The reason why the Kadet fairway has not been turned into an international strait through the extension of territorial waters has to do with other matters, such as overflying rights and military usage, which I do not want to go into here. Thank you. I believe my time is up. So thank you for your attention.

Volker Brenk (Federal Environmental Agency): Ladies and gentlemen, in my presentation I shall be moving outside the list of questions we were given and focusing on environmental problems. The Baltic Sea is a busy area where, in addition to the environmental problems resulting from accidents at sea, there are environmental problems caused by shipping as such. I refer here, by way of an example, to the emissions of sulphur resulting from the high levels of sulphur in the fuels burned by ships. We know that 80% of the sulphur emissions in the centre of Hamburg come from shipping and that Travemünde's status as a health centre is threatened by the waste gases emitted by the ferries travelling to and from Lübeck. Swedish ports have been trying for some time now to use port charges to encourage reductions in the sulphur levels of fuels burned by ships. The Free and Hanseatic City of Hamburg is currently involved in a scheme to promote environmentally compatible maritime traffic by means of a port charge bonus system. There is a considerable discrepancy between the threshold values for the emission of waste gases that are in force in Germany and the sulphur levels permissible in maritime shipping. Another problem is the discharge of sewage from ships. The busy ferries in the Baltic Sea carry large numbers of passengers and this results in considerable amounts of sewage. The conditions laid down in the MARPOL Convention for the discharge of sewage do not match those for sewage disposal plants on land and are, therefore, not conducive to environmental protection in the Baltic Sea. These examples I have given are designed to highlight the urgent need to tackle the environmental problems resulting from maritime shipping and the operation of ships in general. Indeed, it would make sense for the Baltic Sea states to aim for common solutions going far beyond the present shipping legislation. I would like to come back now to the main theme of my presentation and show you some slides on the distribution of accidents at sea that you saw in an earlier presentation. First, a chart showing the frequency and distribution of oil pollution in the Baltic Sea (Marine Environmental Database, MUDAB). I might just point out that such complete and up-to-the-minute data are not available for other parts of the world's oceans. Routine aerial surveillance means that the location, frequency and extent of the pollution of the Baltic Sea are extremely well documented.

The oil pollution on this map of the Baltic Sea can be clearly seen along the main shipping lanes. In this chart you can see the distribution of marine casualties, which are concentrated in the southern part of the Baltic Sea (Ship Accidents in the Baltic Sea, 1989-1990). Here we have confirmation of the worldwide analyses of marine casualties, which indicate that the closer ships pass to the coast, the more accidents there are. A study undertaken by SSPA Maritime Consulting in 1996 contains a chart showing that the transport of mineral oil is concentrated in the south-western part of the Baltic Sea just off the coast of Mecklenburg-Western Pomerania. Another chart (ship accidents) shows the chronology of the accidents at sea. There is an alarming increase for the period from 1989 to 1990 and this increase can be expected to continue in the future. The German government and the federal states along the coast have taken commendable measures to handle the consequences of marine pollution following accidents at sea and along the coastline. Nevertheless, it is an illusion to believe that oil pollution at sea and along the coast can be successfully controlled. Certainly, it may be possible in a few cases to recover a certain amount of spilled oil by the use of booms and oil absorption devices and to clean up beaches polluted by oil. However, only in a very few instances is it likely that measures to combat oil spills will stop damage occurring. For this reason the best protection against oil spills is prevention. I would refer you here to the frequently mentioned effectiveness of double-hull vessels. The following chart (tanker accidents) shows that leakages are much lower if the tankers involved in accidents at sea have double hulls. In technical terms, the risk is understood as meaning the extent of the damage multiplied by the frequency of damaging events. Hence there are two ways of minimising the risk. Either you reduce the frequency of damaging events or you limit the extent of the damage. The extent of the damage in tanker shipping can be reduced by limiting the size of the tankers and by having a sufficient number of small separate tanks. It should be borne in mind, however, that smaller-sized ships and smaller separate tanks greatly increase transport costs. The frequency of damaging events has to do with all the safety factors affecting an ocean-going vessel in conjunction with the specific environmental conditions. A reduction in the frequency of accidents can only be achieved by improving safety in maritime shipping in its entirety without flinching from any difficulties that may involve. The most frequent cause of accidents is human error, which different sources put at between 60% and 90%. Professor Dr. Lagoni mentioned a figure of 80% in his presentation. There are two possible conclusions to be drawn from this. Either masters and their crews are not doing their job properly or there is a systematic disregard for the level of human performance in the interaction between men, machines and ocean-going vessels. It is reasonable to suppose that the high percentage of human error as a cause of accidents at sea is not the result of gross inadequacy on the part of an entire occupational group, but rather an indication of inadequate safety arrangements in maritime shipping. If duties relevant to the safety of vessels are carried out in a state of intoxication (as was the case with the *Exxon Valdez*) or extreme fatigue, or if the master and crew have to overcome language barriers in communicating, it is not correct to talk of human error. On the contrary, it would be more accurate to talk of a disregard for basic ergonomics and of inadequacies in ensuring appropriate human performance in the interaction between men, machines and their environment in ocean-going vessels. The Federal Pollution Control Act with its Regulation on Disruptions of Operations provides an example of how influence is exerted on matters of technical safety in other areas of industry. Reducing the risks incurred in tanker shipping in the interests of the environment does not constitute a technical problem.

On the one hand, the appropriate changes can be made to existing shipping law and, on the other, economic conditions can be created that will stop polluters causing environmental damage in their own interest. A useful economic control mechanism in this respect might be the law concerning liability, if a bonus system were to be introduced benefiting ships with a high level of safety. Another example of the use of an economic control mechanism is the system of surcharges and reductions in port dues now being prepared in Hamburg and Bremen to promote the use of environmentally sound ocean-going vessels. However, the continuing series of avoidable tanker accidents shows that neither the tightening of international shipping legislation nor the use of economic control mechanisms have succeeded in providing adequate protection of the environment from oil disasters. In the presentations we have heard so far, reference was made to rules and regulations on the avoidance of accidents involving ships carrying hazardous substances as well as to the International Safety Management Code and the MARPOL Convention. No mention has been made so far, however, of what, in my view, is the most important aspect of all, the flag State principle. The flag State principle means that the tonnage of the flag of the country concerned makes the voice it has all the weightier. In other words, ship owners can choose the flag State that serves their interests best in terms of avoiding tax, social costs or environmental protection costs. As if that were not enough, the flag States chosen are gaining an increasing influence on international safety provisions because of the increasing share of their tonnage resulting from the flag State principle. To understand what this means in practice just imagine that you can choose the most obliging vehicle testing station for your ageing motor vehicle, which profits from your choice by having a greater influence on road traffic safety provisions. It is not too difficult to picture the consequences for road safety. When it comes to stipulating the requirements to be heeded by shipping to avert environmental pollution along sensitive coastlines, virtually no account has been taken to date of the needs and interests of the coastal regions. Calls for protection of the environment and increased safety, which would increase the costs of shipping, founder on national economic and transport interests. The fact that a major oil spill would be an economic disaster for the tourist trade in coastal states such as Lower Saxony, Schleswig-Holstein and Mecklenburg-Western Pomerania is completely ignored. Over 10 years ago, the Federal Environmental Agency studied the economic impact that an oil spill would have on the area between the rivers Weser and Elbe. Analyses are available for the west coast of Schleswig-Holstein on turnover and added value on the coast. These data can be used to assess the economic consequences of an oil disaster on the sectors of industry affected. I am not aware of any comparable studies having been undertaken for Mecklenburg-Western Pomerania. At present, the environmental and economic consequences of oil pollution on the German coast are being studied in sub-project 7 (environment) of the project group concerned with maritime contingency plans. Mecklenburg-Western Pomerania is not represented in sub-project 7 (environment) and there are no data available on economic or environmental consequences. The follow-up costs of an oil disaster on the German coast would be in the range of several hundred million to several billion deutschmarks. The worst environmental damage and the worst economic consequences would be on the North Sea coast because of the mudflats, which dry up when the tide is out. We can only hope that the cleaning-up costs on the coast of Mecklenburg-Western Pomerania would be lower than those on the North Sea coast. To analyse the potential environmental damage caused by oil spills the German government and the coastal states have compiled a sensitivity map, which is available on the Internet. Preparations are currently under way for a sensitivity map of the Baltic Sea coast.

The data and information on cleaning up oil-polluted shores are being compiled in an information system run by the coastal states entitled "Contingency Plan for the Control of Accidents Involving Hazardous Substances". In conclusion, let me come back to the key issue of whether mineral oils can be transported on ocean-going vessels with safeguards that are adequate from the point of view of environment protection. My answer to that question is yes, if the associated costs for the necessary safety of the ship can be paid for. Safe tankers cost a lot more money than unsafe tankers. A good example here is the E3 tanker designed a few years ago by a consortium of shipyards for the safe transport of mineral oil at sea. E3 stands for ecological, economical and European. A bill of costs for the E3 tanker showed that the higher shipping costs would lead to a price increase of one pfennig per litre at the pumps for the end consumer. Which brings me to the crux of the matter. Making ships safe and protecting the environment is not a technical problem. The introduction of the relevant legislation is being blocked by those who wish to avoid paying the costs that would be involved. In other words, what we are faced with here is not a technical nor a legal problem, but an economic problem. The paramount question is how can we induce the perpetrators to bear the costs in future for requisite ship safety and protection of the environment.

Chairman, Dr. Henning Klostermann: Thank you very much indeed, Mr Brenk. You have taken the opportunity to put your finger on a number of sore points. Thank you for those words of criticism, which we parliamentarians will interpret as meaning that we have deficiencies to remedy, including support for the relevant ministries, especially as regards budgetary funding. I know that criticism has been uttered from other quarters, too, about the lack of any presence from Mecklenburg-Western Pomerania in the working groups mentioned. This criticism tallies with what you have said here. One of the purposes of this hearing is for statements of this kind to be made. We shall be addressing environmental issues in a separate hearing, having deliberately decided not to deal with them today. Time now for questions and answers.

Reinhardt Thomas M.P.: Mr Chairman, I have a number of questions. Prof. Dr. Lagoni, you referred to the possible extension of territorial waters in order to make pilotage compulsory, particular in the Kadet fairway. Should we interpret this as meaning that an extension of this kind can be considered an option? And, secondly, you also spoke of the need for clear-cut responsibilities in the case of disasters. Does this mean that one person has to assume command at sea and when disasters occur?

Prof. Dr. Rainer Lagoni: The answer to the second question is a straightforward yes. The first question is a little more complicated. It is theoretically possible for littoral states to extend their territorial waters. However, they have not done so to date, because this would mean accepting the system of straits, which has many disadvantages. Of course it would be possible in theory. However, the minor advantage it would have of enabling compulsory pilotage to be introduced would be offset by many other disadvantages. I suggested in my written statement, incidentally, that the IMO ought perhaps to be encouraged to stipulate that the "recommendation" for ships using the Kadet fairway to employ the services of a pilot should be raised to the level of an "urgent recommendation". The IMO has done so in other straits, such as the Bosphorus and the Dardanelles. This means that if a ship chooses to ignore the IMO's urgent recommendation by not employing the services of a pilot and a collision occurs as a result, it may be that liability issues and insurance matters are seen in a different light. I'll leave that as a theoretical possibility. Thank you.

Reinhardt Thomas M.P.: Bearing in mind the growing threat of accidents occurring in the Kadet fairway, might it not perhaps make sense to try and take preventive measures at the bilateral level before considering an IMO regulation?

Prof. Dr. Rainer Lagoni: I think it's out of the question for two countries to lay down what ships from third countries can or cannot do. That was the crux of what I had to say. A multilateral approach may succeed in bringing about an IMO regulation and territorial waters can be extended, as I said, but I think I made it clear that I am not in favour of that option.

Lutz Brauer M.P.: I would like to put a question to Dr. Steinicke. I read in the press that Greenpeace has positioned a ship in the Kadet fairway for monitoring purposes. Would you describe this merely as a publicity stunt or as a suitable interim solution until long-range radar has been installed in Rostock-Warnemünde?

Dr. Dietrich Steinicke: I would rather not comment on any activities by Greenpeace and tell you instead what the Federal Government's Waterways and Shipping Authority is doing. It has been called upon by the Ministry of Transport to monitor infringements in the Kadet fairway. We have the coastguard for enforcement purposes. Infringements of regulations concerning the traffic separation scheme – in international waters, just to make that clear – are reported to the flag State responsible. On-the-spot activities that do not lead to automatic reporting of infringements are not effective. They may be good publicity, but they have no intrinsic value. Infringements have to be "plotted" on IMO forms together with the routes that are taken. Everything has to be retraceable and capable of standing up in court, as it were. If not, the records will end up in the waste bin. The Coastguard and the Waterways and Shipping Authority, which is the body responsible for handling regulatory offences, have had this drummed into them. And the procedure works. We have high hopes of 100% monitoring once we have installed the new AIC surveillance system, which is vastly superior to long-range radar and can be implemented much faster.

Lutz Brauer M.P.: A question to Mr Brenk. You criticised the lack of any presence in working groups. What working groups were you referring to and who represents Mecklenburg-Western Pomerania in them? If it would take too long to answer the question now you can give me a written reply afterwards.

Volker Brenk: There are eight working groups, which are concerned with all the aspects dealt with in the Pallas Commission report. They are structured according to subject matter. Working Group 7 on the environment examines the consequences of an accident at sea, for instance the effect of an oil spill on the German coastline. The two consequences explicitly mentioned in Recommendation 20 are those for the environment and the economy. Given the scale and complexity of the subject matter, Working Group 20 has been divided up into a number of sub-groups. The sub-group on Recommendation 20 was to be in the hands of the federal states, which makes sense because they are afflicted parties, on the one hand, and have to cover the cost of any damage, on the other. A lack of willingness to provide human resources has many drawbacks. To prevent the project from foundering – and we have carried out a whole series of studies on the economic and environmental consequences of accidents – the Federal Environmental Agency has decided to assume responsibility. No federal state representative has put in an appearance to date. Mecklenburg-Western Pomerania has only been involved indirectly via the BSN 10 branch. But that is also a federal office.

At the federal state level, Mecklenburg-Western Pomerania has been conspicuous by its absence. What I have said here about environmental problems is what we know in respect of the North Sea. Thanks to the Vilm branch of the Federal Office for Nature Conservation we are more or less in the picture as regards the Baltic Sea. Of course we would like to know more, but it is not the case that we know nothing at all. Extensive studies are available. The situation is different when it comes to economic damage, though. Some very good work has been done in this respect in Schleswig-Holstein. Many years ago, we compiled a research report ourselves for Lower Saxony, which no doubt needs updating. But for Mecklenburg-Western Pomerania we have nothing to go on at all. If you can't put any figures on the added value in tourism and fishing, it's difficult to talk about losses. In the research report compiled by the Federal Environmental Agency for the Wursten region in Lower Saxony, we simply worked backwards from a zero or 100% situation to calculate the damage. The result was 30% in the first year. And that figure decreases over three to four years. But none of this is available for Mecklenburg-Western Pomerania. And there is no input in the working group that was drawn up for this purpose either.

Reinhardt Thomas M.P: I would like to put a question to Dr. Steinicke. You said in your statement that you are basically in favour of all measures. The safety tug, *Oceanic*, and the multi-purpose vessels, *Mellum* and *Neuwerk*, are available for prevention purposes in the North Sea. In the Baltic Sea preventative hardware of this kind is not available. When will that be the case? And when will your deliberations on whether we need such hardware in the Baltic Sea be concluded? And why wasn't at least one multi-purpose vessel transferred to the Baltic Sea in the wake of the *Pallas* disaster, when it became clear after the Grobecker Report at the very latest that no such ships were available?

Dr. Dietrich Steinicke: I cannot give you a precise answer based on the knowledge I have available. I do know, however, that the *Pallas* project management immediately took up this matter and that a Federal Government decision on tug capacity in the Baltic Sea is pending. The question of the use of tugs in the Baltic Sea incorporates multi-purpose ships under the control of the Federal Government, i.e. the oil-fighting ships, which are also capable of functioning as tugs, as we saw during the latest accident. It is possible to transfer ships from the North Sea to the Baltic Sea at any time. However, there are plans to have a ship built especially for the Baltic Sea and stationed there. I say that with certain reservations, though, because it's not my area of responsibility.

Chairman, Dr. Henning Klostermann: My question goes to Mr Kämäräinen. You referred to what the IMO can do. Applications can be made for certain regions to be designated as Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs). Do you think it conceivable that the Baltic Sea states might submit an application for certain areas to be designated as PSSAs? I could well imagine the whole of the Baltic Sea being declared a PSSA.

Jorma Kämäräinen: As far as I know there are two of this PSSA's nowadays existing. One in Australian waters and the other one close to the Cuban waters. There might be an idea to assign the Baltic Sea as an PSSA. But we should consider what measures than would be properly done to protect the environment due to this PSSA concert because already the Baltic Sea Area is a special area in Annex I of the MARPOL-Convention. In Annex II as well and in Annex V. So there are very strict discharge limitations for this categories of waste from ships.

We could of course consider some traffic limitations or anchorage limitations to understand which have imposed on this existing PSSA's. And also a traffic control system might be one issue. It could be a solution to implore the situation. So in this area this will be a possibility. I think this could be discussed between the Baltic Sea States. So far anything like that has not been discussed within HELCOM. I may also mention that we have no PSSA's in the Baltic Sea, but Baltic Sea Protected Areas assigned. These are quiet small areas, just like small spots. I think there are about 60 BSPA's assigned. They are specialized to marine pollution. As far as I understand, there are no special regulations coming out from this concept. There is a HELCOM-Recommendation 15/5 which is related to this BSPA's. It's only mentioned that ships which has carried hazardous cargoes should be taken into account when making some kind of protection plans for these areas. As far as I know this plans have not been yet done. It's quiet a new recommendation which regulates also other kinds of pollution. It's a very complex question and I'm not able to give a definite answer. This is one possibility, of course. But as I have mentioned that we have to discuss what kind of measures we can do: I think in the Baltic Sea Area traffic limitations are not very easy.

Chairman, Dr. Henning Klostermann: I would like to put two questions to Dr. Steinicke. The first refers to the meeting of the Council of EU Transport Ministers on 6th April 2001. We know that the German Ministry of Transport, Construction and Housing is not fully in favour of the Erika II set of measures. Are there reservations relating to international law? If so, have there been any talks with the European Commission? What do you mean exactly by exploiting co-operative federalism as part of the reorganisation of accident management? At what point do we end up with mixed administration, which is regarded as being questionable in constitutional terms? And will the Federal Government have the right to issue instructions to the states?

Dr. Dietrich Steinicke: I am glad to be able to give you a straightforward answer to your first question. The Council of EU Transport Ministers on 6th April did not discuss the Erika II package in detail. Being no more than an interim meeting, it made no more than some generally positive remarks. The key Council meeting will be the one held in June. Questions were raised by the Swedish Presidency about the liability system, voyage data recorders, the monitoring system and the European Maritime Safety Agency. The Swedish Presidency wanted to know whether the contents of the three packages are politically acceptable. The reference I made in my presentation was to the discussions between experts in the ministries, who are now looking in detail at the Commission's proposal. I should point out that the Commission's proposal does not for the moment envisage the use of the AIS system. The intention is to wait until 2008, by which time all the ships will have been phased in, and to introduce the AIS system in a second round. We think this is far too long. Our own project between Trelleborg and Warnemünde has proved very satisfactory. We want the future now. The IMO is also in favour of the AIS transponder now and not the BSC transponder, which only permits land-based monitoring and does not give ships themselves the chance to avoid collisions at sea. That was my answer to your first question. Now on to your second question about exploiting the potential of federalism in co-operation with the Federal Government. The fact is that we cannot alter the responsibilities laid down in the constitution. In other words, the states are responsible for disaster prevention and the Federal Government is responsible for ship safety.

Speaking on behalf of the Federal Government now, we are in favour of a pragmatic approach to co-operation, as is the case with the water police, for instance, where we have an agreement between the Federal Government and the states supplemented by the coastal protocol, in which there is strict observance of the separate responsibilities. The Federal Government and the states are agreed that there can only be one person in the driving seat. Based on international findings – and I refer here merely to the Donaldson Report and the Grobecker Expert Report and the recommendations they contain – only one person can be in charge of the accident commission and act on behalf of both the Federal Government and the states. Now, the way things need to operate, if you have representatives of the Federal Government and the states working together in the accident commission and the head of operations issues instructions to the representatives of the states, is that the state representatives regard them as recommendations, which they then, given the authority they have as federal states, pass on to the bodies subordinate to them in the form of instructions. A pragmatic approach of this kind could be incorporated in a memorandum of understanding, which is what the water police agreement is, without the need for any amendment to the constitution. That is the approach of the Federal Government. As far as I know – and we have an extensive project management set-up – there is basic agreement on this approach but, as those who are involved know only too well, it's the small things that cause problems.

Chairman, Dr. Henning Klostermann: I would like to put a question to Prof. Dr. Lagoni on the same matter. Referring to Erika I and Erika II, you said in your written statement that this is basically in line with international law. Could you perhaps explain that in more detail? And what do you think of the reservations of the Ministry of Transport, Construction and Housing? Then there is also the question of whether a ban can be imposed in Community law on ships leaving port in bad weather. Are there any instances of national authorities acting in such a way? And does a national authority run the risk of becoming liable for damages if it imposes a ban of this kind?

Prof. Dr. Rainer Lagoni: The Erika I and Erika II packages are, of course, very complex sets of regulations, which have not yet been finalised. Dr. Steinicke said as much just now. In principle, I do not see any problems under international law, but that does not exclude the possibility of matters arising, which need to be discussed in the context of international law, although I cannot predict what they might be at the moment. That would entail going through the regulations again with a fine-tooth comb. Perhaps Dr. Steinicke can tell us what reservations the Federal Ministry of Transport, Construction and Housing has. I cannot really see any from the point of view of international law. Now to your second question concerning a ban on ships leaving port. I will concede that I had some initial reservations myself as to whether a ban of this kind might not be in contravention of international law. I was simply not aware of there being any entitlement in international law to act accordingly. If ships have a right to call at a port they also have a right under international law to leave it again. However, in extreme situations we already have the right in national law to prevent ships sailing in fog and hence to prevent them from leaving port in fog. So, if you like, this constitutes an example of a ban on leaving port. There may well be extreme situations in which the port authorities say, in the interests of public safety and order, that no ship will be allowed out or only ships over 10,000 tonnes will be allowed out, because they can cope with the weather. However, once you get down to the details you quickly realise that a ban of this kind would be very hard to handle in the context of international law.

The police and the regulatory authorities are already in a position to ban ships from leaving port in extreme weather conditions, such as a severe gale. A ban on leaving port is an administrative regulation that can be reviewed by an administrative court. If those responsible for the ship say the weather is not bad enough for a ban to be imposed, the police may be exceeding their authority in doing so. In my experience this leads to port authorities being extremely reticent about imposing such a ban, because the harbour master may have to have his instructions scrutinised if the ship owner says it will cost him 50,000 dollars if the ship leaves port two days later, apart from any other losses he may incur. So I don't think having explicit regulations for such matters would be doing the authorities a great favour. The harbour master has the duty and the discretion to make a judgement on his own. Let me give you a practical example. Imagine a large port the size of Hamburg with lots of ships and then attempting to put the regulations into practice by saying this ship can go but that one has to stay. I can see plenty of practical problems arising there, but of course these are not legal considerations.

Reinhardt Thomas M.P.: Dr. Steinicke, did I understand you correctly that, from the point of view of the Transport Ministry, the transfer of multi-purpose vessels would be adequate in the event of a disaster? After a disaster, I mean.

Dr. Dietrich Steinicke: I'm afraid I cannot comment on that since I don't have the expertise to do so. But I can assure you that the question of the tug capacity and the ability to tow ships free is being reviewed in the light of the latest accident with regard to the construction of a new tug.

Reinhardt Thomas M.P.: In the light of the most recent accident or after the *Pallas* disaster?

Dr. Dietrich Steinicke: The *Pallas* disaster is the subject of a special analysis incorporating project management issues on whether tugging capacity in the North Sea is adequate or not. A special ship for the Baltic Sea is now at the testing stage. And of course consideration will have to be given to the special conditions that apply in the Baltic Sea. You cannot transfer the problems that exist in the North Sea to those in the Baltic on a one-to-one basis. So I can only repeat what I said just now that I am not involved with this matter and that, as an expert, I should keep strictly to things I can pass judgement on myself. I would like to comment, therefore, on what Prof. Dr. Lagoni had to say. There are two distinct issues. Firstly, the ban on ships leaving port, which has been handled with the utmost caution by all those involved in the discussions in Brussels. And let me say, since I am participating in the talks myself on behalf of the ministry, that we were the only country to hold out for a ban in line with international law under certain conditions. Our view is that forecasts of bad weather – and we are talking here about forecasts – can only be confirmed by a recognised meteorological service, which is important for issues of liability. We have already had a case of port State control being exercised, when the inspection we carried out was so thorough that we kept the ship back too long. The ship owners are currently in the process of establishing what damages they can claim from the authorities as a result. So we really have to watch our step. In other words, we need an excellent meteorological service and not a private broadcaster. And there must be hard and fast evidence of bad weather, particularly since the ship has to be ready for sea. If it is not, any port authority can forbid it to leave until it is in a safe condition to do so. So it is safe ships only we are talking about here. And now to the second point.

The ship to which the new regulations would apply would have to be a ship posing a risk. In other words, the ship would have to constitute a danger to the environment. Third point. We can only justify a recommendation. Essentially, however, this recommendation is an urgent recommendation of the kind that Prof. Dr. Lagoni referred to. Those who refuse to comply will have to suffer the consequences. And that makes things easier for both sides when it comes to questions of liability. Given the responsibility the master has and bearing in mind the change to the SOLAS Convention, we feel that responsibility rests solely with the master and that no influence should be exerted by the ship owner. This again is a consequence of the *Estonia* accident, i.e. the ship owner's schedule should not be the overriding consideration and speeds should be reduced in heavy seas. There should be no encroachment on the master's responsibility, meaning that he has the last word on whether the ship leaves port or not. General traffic restrictions because of bad weather or fog in the area concerned should also remain unaffected. But such restrictions apply to all ships. To a certain extent, therefore, traffic safety measures act as a safeguard in the case of bad weather. Things only get complicated in the case of a ship that is ready for sea. Taking the restrictions I've mentioned into account, we feel that we can bring about a harmonised solution in Europe. In fact, Germany's proposals met with a generally positive response. In contrast to Prof. Dr. Lagoni, we see other weak points in international law that need to be avoided. Insisting that ships sailing under the flag of a third country be fitted with voyage data recorders would be going beyond IMO requirements. This would be a flagrant violation of international law since, as members of the IMO, we have all just agreed on a new international set of rules. And if the European Union were to go beyond these rules by taking decisions for or against ships sailing under third-country flags, all its Member States would be violating the International Law of the Sea. Moreover, the retaliatory measures other countries would impose on our ships in response could not be taken lightly. Let us be quite clear about that. But we are trying – and Germany and Sweden have succeeded in keeping the door open in the IMO in this respect – to gain worldwide acceptance of a simplified voyage data recorder, which is not as expensive but nevertheless satisfies all the safety aspects involved in an investigation of accidents. Germany and Sweden are currently drawing up a memorandum for the IMO to this end. We assume that if the casing of the voyage data recorder uses a distress buoy, which is much less expensive than one made of titanium that can be salvaged from a depth of 7,000 metres, and if the integrated navigation data can be retrieved from the AIS transponder, the recorder will turn out to be much cheaper. Perhaps then we will succeed in winning over countries such as Japan and some Third World countries that have been strictly opposed so far. After all, there was only a slim majority against having existing vessels retrofitted with voyage data recorders. We hope we can persuade the IMO to prevent the European Union from trying to make improvements as a regional power, so to speak, and thus violating international law. But it is a very important point. The European Parliament is insisting on it. However, we believe that an IMO solution would be better in the long run.

Prof. Dr. Lars Clausen (Disaster Research Centre): I am a sociologist, and the Disaster Research Centre of the University of Kiel is the only sociological disaster research centre in Europe, which explains why we are professionally concerned with these issues. Most recently we have produced an expert report on the *Pallas* accident, which is readily available in printed form from the Federal Office for Civil Protection. Those interested can order it from there at any time. To begin with I'll outline just a few aspects. The first is concerned with safety – and that was also one of the questions you asked: “Will bulk shipment in the eastern Baltic Sea increase in the future?” Provided there is a trade route to Russia, which incidentally also touches on my additional remark, there will be a lot more ships transporting hazardous goods, particularly in the C area and B area. Tanker and container shipping will increase and the fuel and hydraulic oil from normal freighters will pose a greater danger of pollution. This situation is not much different from that in the North Sea, however. The difficulties encountered in the waterways of the English Channel and along the coast up to Denmark are comparable to those in the Baltic Sea. As a result, we can anticipate an exponential increase in the number of bottlenecks, collisions, ships running aground and becoming stranded on wrecks. Another difficulty already mentioned several times is the lack of a central reporting authority for entire seas such as the Baltic. There is a lack of any reporting centre of this kind. This also applies to the two supply route areas, namely the North Baltic Sea Canal, the busiest canal waterway in the world, and the North Sea. Here, too, there is still no central reporting authority for ship movements and courses leading to accidents. I would point out that we are living at a time in which large national shipping companies with a commitment to their national economies and their countries have ceased to exist, at least in Germany. Think of what happened to Hapag-Lloyd. You have to bear in mind that the ship owner as sole proprietor will try to operate the individual ships as private limited companies and, in high-risk situations, will immediately declare a private limited company bankrupt to avoid being made liable. The insurers are aware of this, which means the chances of reinsurance have become extremely small. In some areas it's like earthquake reinsurance, which now no longer exists. The salvage industry has likewise been transformed as a result. The severe decline has led to fierce competition amongst the salvage companies, which are now so few in number that they have effectively become black cartels capable of forcing up the prices for the intervening authorities, which do not maintain any salvaging or towing capacity themselves. The last matter I'd like to touch on is the scope for action by the port authorities already referred to by Dr. Steinicke and Professor Lagoni. There is a very important law that applies everywhere regarding competition between the ports. A lax harbour police is all that is required for a harbour master not to deter any ships, and he is then also covered by his superiors. Consequently you have to adopt an across-the-board approach. However, the executive will have great difficulties at this level in forcing the individual ports to fulfil their duties. I'll come on now to the things I'd like to mention, which strike me as pressing and to which I have access as a sociologist and disaster protection researcher. There are eight points I would like to go into. Firstly, while it is splendid that a vanguard is taking up the cause of the Baltic sea, the similar problems encountered in the North Sea mean that we need a North European solution. Denmark will appreciate that, since it has the same problems as us. In a certain sense Sweden and Norway are in the same boat, too. Basically, however, the countries bordering the North and Baltic Sea need to consider a joint parliamentary initiative. Hence, and this is my second point, we are dealing with a supra-national matter in which not only international law is involved. There is simply no guarantee of practical and legal joint action – international action. Not in practical terms because everybody tends to adopt a beggar-my-neighbour policy, i.e. spare my house, burn the others.

That's always the case. When it comes to border incursions we've never known it any other way. That's how local authorities, the German states and countries operate against one other. It's not bad, it's perfectly normal. But legally it poses problems. In Germany, just to give you one example, state treaties have been concluded between the coastal states and the Federal Government on the setting up of a task force for the removal of oil spills. Now, this is a very interesting organisation. Professor Lagoni could put it much more succinctly, I'm sure. It is neither a federal constitutional organ nor a state organ and yet is supposed to act as both. In other words, it is an organ that is similar to the Federal Culture Ministers' Conference or the Federal Interior Ministers' Conference in that it is not an organ of government when you need to take unanimous action, when something needs to happen. In fact, it is an organ of the kind a confederation would have, but not a federal state. In many areas this makes things very difficult for us in legal terms. What we really need – and this has emerged time and again in the investigation of accidents – is, thirdly, a joint North European or Baltic Sea reporting centre that can enforce the registering of all ships entering this area. What does registering mean? Names, flags, ship owners, insurers, construction plans and cargo. Often, the ship owners do not even know themselves; they are not familiar with the construction plans of their own ships. These single-ship owners buy and sell very quickly. They are not informed of the seaworthiness of their own ships, and as a result nor are the masters. Nobody knows. That was apparent in the case of the *Pallas*. There will be many shipments of hazardous goods in the future. In particular, the shipment of toxic substances across the Baltic Sea will increase. The former Soviet Union will be both a good consignee – it is very good at "burying" things – as well as a good consignor in the illegal sector, particularly in the A area. And, of course, no reports will be made. If an incorrect statement in a port were to be noticed, however, the ship and the cargo would be liable for the consequences. This consequential liability must be tackled properly along the lines of the old legal institution of hypothecation. The Coastguard would naturally require high-level control, otherwise it wouldn't be able to assert itself in Europe. It would need to have a fixed place of jurisdiction. Hamburg would be an appropriate choice since it is an international centre of maritime law, and there could be stipulated proportions of liability for the individual countries similar to the way the task forces handle things. That would in a certain sense take the sting out of cases in which damage is suffered by only one country – Denmark today, Mecklenburg-Western Pomerania tomorrow. Thus there would be fixed proportions of liability for the individual countries for the costs resulting from a particular operation. An operational capacity to rescue, salvage, fight fires and combat toxic substances should be in place. At the moment there is very little uniformity here. You might be able to explain this better again, but – as far as I know – the fighting of fires that hamper shipping is a matter for the Federal Government, whereas the fighting of fires to save property, lives and cargo is a matter for the states. But what happens if there is only one ship that can put out a fire? And under whose command should it be? At this point you notice that there's a lot going wrong and it brings me to the national issue as such. In legal terms Germany, like most countries bordering on the sea, is not sea-oriented at all. It's mainland-oriented. Maritime law is undivided, just like disaster protection legislation. This means we must amend Article 74 of the German Constitution. If you can amend Article 16, then you can surely amend Article 74. In other words, the relevant liability issues would have to be included in the concurrent legislation. Then you could really get down to work and not have to engage in endless battles, as has been demonstrated to us in such an elegant and impressive manner. The fourth point concerns those who are affected. I might say that many of them alleviate the problem in that it is they who bear the burden and not the Federal Government.

But I don't know if that's the right way to proceed. Those affected are very often forgotten, i.e., those who have to come to terms with the damage. This means that, in the long term, disaster protection must be geared accordingly. It also means that in the short term we don't have any decent public relations policy. We can't engage in ad hoc public relations either, because then we'll be the victim of every well-managed private television channel choosing to blow up a very minor disaster out of all proportion. That is out of the question. It's the responsibility of the Federal Government. Perhaps we need to think carefully about this at the moment. Long-term hazard education is a necessity, short-term PR alternatives need to be developed. In matters of beach protection, in particular, another disaster protection agency comes into play – not the states nor the Federal Government, but the local authorities. Things need to be looked at here, too, otherwise the local authorities will go their own way. There might be nothing wrong with that, but in practice there is a need for co-ordination. There are some very good examples in this respect in the United States, where counties and federal states agree on common arrangements for the local authorities, and the local authorities reach agreement before anything happens. In such cases, instant PR can be carried out on the spot. That is very necessary. Otherwise somebody will just dragged in front of the microphone and then you've got a problem on your hands. I have four more less important points. First of all, the executive bodies do not have a co-ordinated approach to disaster protection. By that I mean the heads of government, the ministries and the administration, i.e. the authorities, where there is often a lack of experience in co-operation. The last opportunity to gain experience in co-operation in the old West Germany were the CIMEX manoeuvres conducted by NATO. They weren't much use. The same scenario every two years for 15 to 20 years simply made it a nice break for the civil servants. That's not the way to stage disaster manoeuvres. These should be held every four years with a new situation to confront every time and they should be carried out thoroughly, not as a staff room exercise, but as a full manoeuvre exercise. Otherwise the governments will never learn. And the cabinets themselves should be made to participate – perhaps the state parliaments could persuade them to do so. Otherwise they'll just keep sending their representatives along in the same way the Federal Chancellor used to send his representative to the bunker at Ahrweiler. That shouldn't happen. Cabinets have to join in the exercise. If they don't, they won't have the expertise and will make decisions experts should never make. The experts get involved in arguments because the authorities always argue, of course. The local interior ministry would also argue with the environment ministry in such a case. Let me come on to the legislative bodies. From what we have seen, the legislative bodies are the furthest removed of all from the problem. So that extent you're real pioneers. The legislative bodies often have their workhorses in the committees, whose task is to channel information to the ministries. The ministries themselves, however, don't have any joint disaster capability, and as a consequence nor do the committees because the committees, of course, have to work differently on a day-to-day basis. You have your environment ministry that you get in contact with. If its responsibility is defined in a certain way, then that responsibility is also yours. From my point of view, the executive bodies should consider strengthening joint committee work or giving the budget committee much more clout. There is plenty of potential, which the members of parliament are in a much better position to assess. I am simply trying to draw your attention to the fact that the problem keeps coming back in unexpected ways. Penultimate point. Several references have already been made to the on-scene command, by which I mean the person in charge on the spot. There have to be regulations in this respect, of course. In the case of the *Pallas* there were none.

As a result, the individual committees have been presented with the most amazing statements, and every time new versions get added on. But not having things regulated is not so bad. After all, good masters can sometimes operate without regulations. Moreover, you need to bear in mind that an on-scene commander is not like an admiral in a sea battle, who can burn one ship in order to save three others. Every master is ultimately responsible for his ship and the crew, and the same applies to the salvager. You can't just send him into a difficult situation. Nevertheless, the on-scene command must be regulated. This can be handled at the national level by having the first state vessel on the scene assume command, which it will not relinquish until agreement has been reached for it to be transferred. There is plenty of room for organisational improvement here. Better to have a poor on-scene commander than no commander at all. This means, of course, that we need a coastguard command equipped with much more extensive powers than the so-called coastguard we have at present. It should take a leaf out of the United States' book and be interdisciplinary in nature. That wouldn't work in many cases, however, if you look at the responsibilities of the states, the Federal Government and the local authorities, and to some extent those of the districts, too. Here, at the lowest level of disaster protection, things function particularly badly for the simple reason that nobody at the district level has cottoned on that there hasn't been a German warning system since 1996 as a result of the law on the restructuring of civil protection. The upshot is that we have a "warning gap" for both land and sea – and nobody's realised it. I'll come now to the last point I wanted to mention, which is the lack of research into disaster management, including training and the staging of exercises. Disaster management is needed in both the private sector and public administration and there must be a task force equipped to handle it. The people involved are very capable, but they are improvising disaster management. Improvisation is more or less the weakest form of organisation you can choose. If things go well that's fine, but there's no guarantee of success. What we are talking about here is crisis management of the kind that any decent business administrator can teach you and management needed to handle cases of major pollution, i.e. management as it is occasionally practised in sociology. As far as possible disasters are concerned, the natural and engineering sciences are in many ways more aware of such management requirements than the social and economic sciences are. There is simply a gap there. Up here on the Baltic Sea you should afford yourselves the luxury of a small disaster research centre for maritime accidents. And there's no reason why it should be organised just by a university department. That brings me to the end, so thank you for your attention.

Dr. Jonathan Wills (Schiffssicherheitsberatung, Shetland Islands): Thank you very much. I am not going to read out my paper. You can get a copy of it electronically, and some other papers I have written from the secretary. I never wanted to be an oil expert, least of all an oil pollution expert. 25 years ago I was minding my own business in the Shetland Islands as a local reporter on a newspaper. And my hobby was bird watching. And then the oil industry arrived in our Islands. And I have no peace since. And very soon after it arrived we had our first oil spill. And later on I had the great pleasure of discovering Alaska. But the reason I discovered Alaska was another oil spill. I want to talk about the „Exxon Valdez“ a little and also about the spill we had here. We have heard a lot about human error. [slide] This is the „Pipeline Club“ in Valdez/Alaska, this is where Cpt. Joe Hazelwood had his last drink before the „Exxon Valdez“ hit a rock. And everybody says, oh, it's terrible, it was caused by drink. The real cause of the „Exxon Valdez“ disaster was not the fact that the captain has had some vodka. He wasn't on the bridge. He'd left an officer, a third officer in charge after clearing away for sea, he was following the tanker lanes. The third officer was careless.

The latest theory is that he had some romantic interest in one of the female watchstanders, that's seriously being said – I heard that in Alaska last year. That's how it can happen. We heard about human error as a theory – it can happen with something as stupid as that, a moment's carelessness. You leave the ship on auto-pilot and - bang. So we have, the first cause of most disasters is human error. But another cause is substandard ships. „Exxon Valdez“ was a single-hulled ship, but she is a very good ship in extremely good condition. So the condition of the ship was not an issue in this one. [slide] This is Prince William Sound. It's about 90 miles from the Valdez dock. In here is the port of Valdez, out here is Bligh Reef that the „Exxon Valdez“ hit. And way down here is the open sea, this is the North Pacific Ocean. So it is a big inland sea, and for years nobody thought there was any problem. It's all the same country not like the Baltic with lots of different jurisdictions around it. And for many years it went along just splendidly. That is the Valdez terminal itself, it's about twice the size of the Sullom Voe terminal in Shetland, up to two million barrels of oil a day have gone through that terminal, it is very large, it's the end of the 800 mile pipeline from the North Slope. And they even have 4 or 5 really big tankers in at a time. „Exxon Valdez“ only lost 1/5 of her cargo. I'll talk about „worst case“ in this area later on. [slide] I don't know if you can see this either but this is just to show the safety system they had. The skipper of the „Exxon Valdez“ had a report of ice drifting from the end of the glacier into his planned outwards route. So he said to port control do you mind if I go into the other traffic separation lane because there is nothing coming. And they said, that's fine. Nobody checked that he stayed in that lane and didn't carry on right out the other side of it and hit the reef. There was one person's carelessness, and the surveillance system that was supposed to check up on him failed, because the watchstanders were having a cup of tea or smoking a joint, we don't know which, but they weren't paying attention. They assumed that the system that had always worked would work this night as well. It had become routine. That is the huge danger. It keeps happening. [lists tanker spills] These are carbon copy crimes, all these accidents. They are all so avoidable. And we have not seen the unavoidable accident yet, not in this business. So it was a failure of the shore side to make sure there was compliance with the rules. This is how they do it now. They have much better radar. Under Ronald Reagan they downgraded the shore radars. So where the „Exxon Valdez“ went to ground was almost on the limits of the radar. Nowadays you have two tugs, in fact, and an emergency response vessel, and all the way down that 90 miles to the open Pacific there are emergency response ships. They have the finest technology in the world, the new all-purpose, ocean-going Voith-Schneider tugs are quite extraordinary. And it is all very good now. [slide] By the way, it looks like it is an oil spill there. Aerial surveillance can be deceptive. That isn't an oil spill. The type of water is milky because of glacier melt water. And the ships screw is stirring up the colder, darker water below and giving black wake. That ship is not spilling oil. They are wise after the events. There is much closer monitoring. None of this is technically new. All of it was technically available before the „Exxon Valdez“. Most of it was technically available before „Torrey Canyon“, and certainly before „Amoco Cadiz“. What they do now is what they should have done before. They know what's out there, what it is, and what it's doing and where it is. All we need to know. [slide] This is the Columbia Glacier, one of the most southerly tidewater glaciers in the world. This is the same latitude as Helsinki or Shetland, 60 degrees North. And this is constantly spawning little floes and quite big bergs which are drifting into the tanker lanes. This is how they do it now – [slide] the tug is tethered to the tanker and is going backwards, stern first. They have an escort. tug until you're clear of the narrows. Now, the narrows are about the width one of the lanes in the Kadet.

This is the height of precaution, this is the kind of precaution the industry and government will take after a 6 billion dollar oil spill. Remember that figure because your oil spills are not expensive enough. When they get expensive people will do things. [slide] .. the „Arco California“ about to pass an iceberg. What she is going to miss was Bligh Reef. She has the open sea beyond it, and she'll make it. [slide] This is an artist's reconstruction of what the „Exxon Valdez“ did. It was of course at night. It gives a bit of an impression of the momentum of that huge ship. That's exactly what happened, the watchstander said red light to starboard, ... over to starboard. Nothing happened, she was on autopilot. Then the third officer lost his licence for nine months – after the enquiry Greg Cousins the third mate lost his licence for nine months suspension. And a fisherman said to me in a bar: „Nine months, huh? That's pretty tough. What the hell you have to do to loose it?“ How bad has it have to be before you can take someone's licence away? So, these days they have better ice monitoring, they have the latest tugs. But over and over again, because it's the way we are, we seem to need a wake-up call. Even to get back to the safety system which should have been in place. It keeps happening. And I think some of your recent incidents in the Baltic suggest that maybe it's happening here too. Maybe the culture of complacency, the designer accidents, are starting to happen here too. Maybe this is the wake-up call. One of the questions you posed was: What is the worst case scenario? [slide – map of EVOS spill area] Well, this is the distance the „Exxon Valdez“ spill went, this is Prince William Sound, that's where it started, this is 450 miles away. This is the total area affected at one time or another as the slick drifted. 1,500 miles of coast line was affected, and the slick drifted 450 miles away. So I suppose it's like having a slick all the way from Stockholm to Rostock. That's what could happen. That was one fifth of the „Exxon Valdez“ cargo. Now, your biggest cargo going through the Belt is I suppose about 120,000 tons. So, if you lost all of that, you would have a slick three times that big. That's how bad it can get. You haven't had a big oil slick in the Baltic yet, you've just had baby ones. And in the Baltic, unlike Alaska and Shetland, you do not have proper hurricanes to clean them up. Because that is a sure way to clean up an oil spill, it's very easy. You just lay on Force 11 to 12 winds for 10 to 11 days and that does it for you. Oilspill recovery equipment is usually pretty useless except in light winds and calm sea. Although a lot of people make selling it. This is the kind of shore-line affected in Alaska [slide] with mud-flats. How do you clean that up? You can't clean it up. You can take the oil off it, but it's in the sediments, and it may be in the sediments for thirty years, and it's increasing. Recent research from Russia shows that the long-term ecological effects of oil spills are much more serious than the research by the oil industry has suggested. You can't clean up something like that really, it's a Kleenex job. [slide] This is rocky shore under the mountains. You can't clean that up. Some people blame the oil companies. [slide] This is the BP office in Alaska in Anchorage. It's fair enough to blame the oil companies. But there are some other people involved as well. Who are those people? The shipping companies, obviously, the inspection companies - the classification societies, the ship insurers, and above all the flag-state inspectors, the governments whose job it is to make sure that IMO standards are met. And a significant proportion of the ships in the Baltic and the North Sea do not meet the standards. This is not acceptable. This is not what we pay governments for. It's convenient to blame oil companies and sometimes they are at fault. But there are many people in the oil industry who are trying their honest best to make things better. BP have just launched two of the best tankers we have ever seen. They are double-hulled, they've got double engines, double everything. And they are on the Alaska to the West coast of the States route, the last 3,000 miles of the Trans-Alaska „pipeline“ from Valdez to San Diego. And they are dedicated to that traffic. So, my point is the oil companies can do this.

This is not rocket science, it is not a technical question as the other speakers said, it is a political question. [slide] The North Sea oil fields. This is just the oilfields. The density of traffic is very considerable. Here is the Shetland Islands, and up here, is the Norwegian Coast 200 miles away, Aberdeen also 200 miles. We were colonized by the Norwegians 500 years ago, but I won't go into that, it's too painful! [slide] This is the approaches to Sullom Voe... narrow and dangerous Channels, very much like the Kadet channel. The ship traffic has to live with dangers, with rocks, and there are some sharp turns in it. It's a nasty place, the most turbulent area being the Fair Isle Channel: Ships from Norway and from the Baltic go through here, two or three a day, sometimes. After the „Braer“-disaster we were told by Lord Donaldson's inquiry that the traffic volume didn't justify having a salvage tug there. This is the point, that it only takes one tanker to cause a catastrophe. And the cost of a salvage tug is a tiny fraction of the cost of a catastrophe. [slide] This is a map of the islands, showing you the very indented coastline. Shetland is 70 miles long but it has 900 miles of coast-line. It's like the Finish archipelago. It's a mapmaker's nightmare, and it's very hard to clean up. [slide] This is a Finnish tanker, one of the Ålandia boats, some of the best tankers come from the Åland Islands. And this one is observing the law, well, not the law, the rules, she is waiting ten miles offshore until it's time to go into the harbour. We've have a system in Shetland since '79, called „Areas to be avoided“. And it was drawn up by the local council and the oil industry after a disaster. The government was just an observer. The oil industry said, well o. k., how can we avoid these things happening? And one of the things the council wanted was no-go areas. The government eventually agreed that they could be „please don't go areas“, advisory. But the tankers going to Sullom Voe, the Shetland oil terminal, [slide] if you don't observe the rules, stay off the coast a certain distance, if you're caught dumping oily ballast near the Shetland coast, you will refused admission to the port. And all the new regulations in Shetland since 1979 have been imposed not by government but by the oil industry. Because they can use the power of commercial contract to enforce their rules. Meanwhile the International Maritime Organization is taking 8 years, for God's sake, to put transponders, electronic tags, on tankers. United Parcel's have had electronic tags on their trucks in the States for 20 years. What's the problem? And if you use commercial contracts and use the local authority, which we have in Shetland because the Council is involved in the Administration of the port, then you can make things happen overnight. So the oil industry has the power to do that if they have the will. The insurers I will come to later. The other thing that the industry agreed to and agreed to pay for was helicopter surveillance. The helicopter flies every day at the oil industry's expense to make sure tankers are where they are, because the tanker has to tell port control when they are 200 miles out, where they are, what their course, speed and position is. All that information goes into port control. There is local monitoring of the ship going to the oil terminal and the spy in the sky makes sure that the tanker is doing what it says it's doing. And the spy in the sky can follow the tankers' wake away back, and if they find oil, they will take a grab-sample and take it to the laboratory. So wise tankers do not get rid of oily ballast before they come into Sullom Voe. [slide of Sullom Voe] Half the size of the Valdez-terminal; here are the big gas-flares, the storage tanks. That is a big Norwegian tanker coming alongside there. And 4 tugs. Again the tug provision was much upgraded after the initial disaster which happened to tanker No. 12. There weren't enough tugs to stop a tanker crashing into the jetty. And that was a fuel oil spill. And some of you in the Baltic know fuel oil is much nastier than crude oil. 1,100 tons of fuel oil killed more seabirds, possibly twice as many, as 84,700 tons from the Braer-disaster that everybody remembers. As in Alaska, you get a disaster and people make things better all of a sudden. There are a lot more improvements they could make.

We could have better tug escorts than we have got. But every tanker has a tug within 15 minutes of it when it's within a danger area. [slide] This is a danger area. This is why people are worried. This is in the mouth of the Sullom Voe tanker harbour entrance. They have to come within a mile of that to get in. This is a point off the north of Shetland. We still don't have radar cover of the coast. Soon we will have transponders on the tankers so maybe we won't need radar cover. [slide] This is the „Braer“. We have this wonderful system the oil industry agreed to, and it was absolutely useless, if the tanker was just passing the coast. Now in Britain they have this problem, in North Germany you have this problem, because the tanker is not coming into your port and you can't influence it. It's just passing by. This one was going from Norway to Canada. She shouldn't have left Norway as her steam plant was rotten. The enquiry missed that, we only discovered it last winter. She drifted around, the British Government didn't know she was there, they had no radar, they didn't have resources to get to her, they didn't have a tug. About the time the tug did get to her she was aground, and then we had a hurricane. Now that's as well as I can focus that picture because of the condition. That was in a force thirteen, that's 84,000 tons of oil going into the sea in a force-thirteen, and the sea just smashed it up. And after a month it was gone. You can still find „Exxon Valdez“ oil in Prince William Sound since 1989. I was there last year, you can find it in the beaches. [slide] That's how you clean off an oil spill, if you wanted to know. Just arrange a hurricane, and you'll avoid things like this. What's the price of a dead bird? We haven't heard this from the insurance industry. Why don't we have damages for wildlife as they do in the United States? Parliamentarians please note. Why aren't there punitive damages? Why is compensation for oil spills always late, inadequate and often denied. Less than half of the costs of the „Braer“ was paid by the International Oil Pollution Compensation Fund. I want to know why ships, individual ships don't carry full oil spill risk insurance. The „Braer“ was insured for four per cent of the total claims for environmental damage, four per cent, the rest was picked up by the oil companies. Because they were levied by the International Oil Pollution Compensation Fund which is really the governments, your government and mine. If you drive a car you have to have full insurance but not if you are driving a boat. So, I will leave you with the thought that if you see like this vessel from Kaliningrad photographed in Lerwick harbour, can that vessel possibly be on innocent passage? What is innocent about that vessel's passage? Because she came through the Great Belt to get to Shetland. And I think you have to think about having a concierge, a gate keeper. I don't care how the lawyers fix it, but somebody has got to keep that kind of stuff out of the North Sea and out of the Baltic.

Niels Bagge (Dänische Schifffahrtsbehörde): Around the Baltic Sea we have always had a good relationship between the responsible authorities in all countries concerned, especially in the framework of the Helsinki Commission but also in the IMO. And we who are members of the European Community also there, and in the ILO. But we also have good bilateral relationships with each other. We heard Dr. Steinicke from Germany tell us about the relationship we have with our nearest neighbours Germany and Sweden. All efforts have always been made to enhance the safety of navigation and to reduce the risk of pollution of the Danish coast and Danish water including the paths to the Baltic Sea and the Baltic Sea as whole. The Danish Government always seeks international measures, especially through the IMO, to improve the safety at sea globally as well as in Danish waters and the Baltic Sea. We should remember that Denmark and Germany are both coastal states as well as flag states.

We both have a rather big merchant fleet but our ships are not serving much in the Baltic Sea, they are serving globally. Nearly all of our national regulations are based on international conventions, and I can name SOLAS, MARPOL, COLREG, STCW and other international conventions. But as a member of the EU we participate very actively in the discussions there and we have the same priority in the three steps as Germany: 1. international, 2. regional in the Baltic Sea and 3. in national regulations. As to the safety of navigation through the entrances to the Baltic Sea, especially the Great Belt and the Sound, we have established a transit route in the Great Belt and we have two IMO recommendations covering both pilotage and a ship reporting system. According to the figures from the Great Belt, 96 % of all ships covered by these recommendations are following them. We also have a mandatory VTS-system in the Great Belt, the only one we have in our waters. Many things decided are going to be fulfilled. We have discussed that in the IMO and have decided that the Automatic Identification System (AIS) is to be introduced from 1 July, next year. It will cover passenger ships, oil tankers and larger cargo ships, in steps lasting until 2008. We are also going to introduce the Automatic Chart Display and Information System, the so-called ECDIS. And we are also looking at the education and training of the seafarers. We have a revised STCW convention which will come fully into force in February next year. All seafarers will have to comply with these international standards. Just after we were called for this meeting, a serious collision took place. It was on the 29th of March this year on a position in international waters east of the Danish Island of Møn. It was not in the Kadet fairway but north of the Kadet fairway. The weather conditions were bad at the time of collision and the accident resulted in a serious penetration of a cargo tank of the tank ship. We have just heard about the many thousands of tons of oil but in fact it was 2,700 tons of heavy fuel which went out of the tank ship. Both ships are around 20,000 tons, gross tonnage, and they have full and valid certification both for the ships and for the masters, officers and crews. The „Baltic Carrier“ was a new ship built last year, and she was double-hulled. Since it was a collision the double hull was not able to prevent that oil slipped out. The first preliminary report from our investigation team in the Danish Maritime Authority has been issued. And in this context we can see that the „Baltic Carrier“ was in radio contact with the bulk carrier „Tern“ and asked it to turn. But it was the steering gear which failed at that moment. And this was the real course for the collision. And they were too close to each other to avoid the collision. The final report is expected in a couple of weeks from now. Fortunately we are able to investigate the radio communication between the two ships and the steering gear on board the „Baltic Carrier“. Immediately after the collision took place the Danish Minister for Trade and Industry, who is also responsible for the safety at sea, at the EU ministerial conference in Luxembourg explained that he would communicate to the Helsinki Commission Chairman and Secretariat that he would invite his colleagues, the Ministers of the countries around the Baltic Sea to a meeting in Copenhagen. We expect that the meeting will take place on the at 10th of September this year. From a Danish point of view the agenda of that meeting for the ministers should include the question of mandatory pilotage. And we also have some good ideas about how we can enhance the use of different aids to navigation including monitoring of ships by using the Automatic Identification System (AIS), the use of electronic charts ECDIS as I mentioned before, and focus on high risk vessels through ports state controls in the Baltic region in line with the most recent legislation within the Common Market to combat substandard ships. Furthermore it will be very important to look at see the experiences which Denmark and our neighbouring states have gained by combating the oil spill in the Danish waters after the collision. We have not finished yet, but I can say, that we still have some of the oil spill to fight against before we can draw the final curtains.

Also the cost, of course, of the recent collision between the „Baltic Carrier“ and the „Tern“ can then be stated and an evaluation of our efforts in that context be made. Many of the subjects put forward by Denmark are of a highly technical nature. Therefore in order to facilitate our discussion at the September meeting it is the opinion of the Danish Minister that it will be helpful if the meeting would be prepared by an expert group, and we from the Danish side are prepared to take the chairmanship of that expert group and make several meetings before the meeting of the Ministers on September the 10th. After this hearing I would propose that we take all the papers and all the good questions put forward during this meeting and supply these inputs to the group of experts working to prepare the meeting by the ministers in the Helsinki Commission on the 10th of September in Copenhagen. They are really experts and we will also take the help from the Pilot Association and the pilot authorities around the whole Baltic Sea. Consequently it's our proposal that we will use the experts and we will take all the things we have experienced at this hearing up in the group of experts preparing for the ministerial meeting in Copenhagen on September the 10th. Today our Minister is actually in a special group of our Parliament in Copenhagen to discuss safety in Danish waters. He will today send the aforementioned letter to all his colleagues, the ministers around the Baltic Sea.

Andrzej Batycki (Ministerium für Transport und Seewirtschaft, Polen): I would like to talk about a traffic safety system for the entire Baltic Sea. I follow the series of questions I have been introduced to before the conference. And the first question was: Is the establishment of a comprehensive system for the entire Baltic Sea is it really conceivable? At the present situation of the recent development of international situation and in the view of technical abilities it's absolutely conceivable. The legal ground for such a system should be considered in three terms. The first one is the international level, the global level, the second one community, European Community level, and the third one our regional Baltic level. On the basis of the global level the United Nation Convention on the Law of Sea, so called UNCLOS established the certain basis for the States giving them some kind of privileges of monitoring the traffic and gave some wider responsibility and competency to the coastal states. The recent SOLAS Convention it also brought the larger possibility for the coastal states to interfere with the sea traffic. I wouldn't like to go into the details, all of them they can be found in the document I had submitted. On the community level the situation looks even better. Already we have quite extensive legislative framework regarding this subject. The first of all this is directive 93/75 so called HAZMAT Directive adopted in September 93 which set the ground for creation of Common European System on reporting on hazardous material, hazardous cargo carried by sea. There are several other complimentary directives which are dealing with maritime safety. However, the European Commission considers that the instruments put in place to deal with accidents and pollution caused by substandard ships in the European waters are still inadequate. And this is why European Commission has prepared the second set of draft of new legislation which is known as the Erika-package 2. Within the Erika-package 2 there is the proposal on establishing such Monitoring Control System all over Europe which would encompass all the European waters. This system which is supposed to help all the vessels above 300 gross tonnage to be monitored checked and to be precisely guided through European waters. The legislation which is already in force and the newly planned legislation which hopefully will come to force by the end of this year, creates the decent ground for the Baltic Sea region to establish such a system for monitoring the sea traffic – I believe that the Baltic Sea can be the testing area for entire Europe.

It's much better to test such a programme, to exercise it on a limited area first, and later on after finding out certain failures or flows in the system and after identification all its flows and small tiny mistakes the almost perfect system can be implemented on large European scale. Within the Baltic region there are already quite well established and well performing international organisations, Baltic organisations, first of all there is Council of Baltic Sea States (CBSS) then HELCOM and also the European Commission. Basing on these international organisations the initiative of building such a system is not only conceivable in my opinion, it's even the must, and it will be built sooner or later. And the question is not whether it is conceivable - the only question is when. It's the question of time - how soon it's going to have. The other question was, what could such a system be focussed on. Well, to answer this question it would require very extensive study. I have certain major points which should be high-lighted. First of all the development of a AIS-System is needed, system of transponders to be mounted on the vessels. This system has been already adopted by the IMO. But fixing the transponders on the vessels is one thing. To monitor the traffic we would have to have a tight network of receivers all over the coast of the Baltic Sea. The system of receivers can't be or at least shouldn't be done separately by each country, each nation and on the national scale, but on the international scale – all the national systems they have to be interconnected to offer continuous monitoring of the traffic all over the Baltic Sea. On top of AIS System the development of coastal VTS's is also required. VTS's Vessel Traffic Systems can be divided into two categories: the Port Vessel Traffic System and the Coastal Vessel Traffic System and existence of both categories are required in certain areas of Baltic Sea. Of course there are several other issues to be addressed regarding the system. First of all the Traffic Database and database exchange among Baltic Councils should be developed, then extensive reporting on carriage of hazardous materials, exchange of information in use of electronic methods should be performed in uniformed formate. It would be quite important to have it developed. We also need to have a precise navigation system for position fixing. At the present moment Baltic Sea is well covered by DGPS, differential stations which are working together with GPS System. Most of the Baltic is well covered, giving a high accuracy of the position in many areas but it got to be evaluated. On top of that European Union is trying to put into motion the idea of developing European Global Position Satellite System GALILEO which will probably materialize in the future time. And this should be also taken to consideration when the traffic control system over the Baltic Sea going to be considered. What are the interests of the Baltic Sea countries in this context, in the context of such a control system. Well, there are so many things which might be of interest. Baltic Sea countries that I will be able to mention only a few of them. The most important thing which plays on everybody's imagination is the accident of tanker „Erika“ which has caused the damages worth up close to 500 billions Euros. If this amount of financial resources will be invested into the traffic safety system and as the result of that it will prevent even single accident on such a scale it's obvious that it is worth doing that. And I see that this is the most important argument, the most important point why we should follow this line. What are the interest of flag states and interest of all the parties involved in shipping is also obvious to me the safer carriage of goods in transport, lower costs. Especially when such a traffic control will be built on basis of relatively unexpensive AIS system. At the end of my short presentation I would just like to say one more thing. What is really needed to start developing such a system. Since all means – legal component and technical abilities are there – in place, are ready waiting for the system to be built. What we need is the will of governments, will of countries – Baltic countries. Second of all we need to have the organization which would take this heavy burden on its shoulders.

And on top of everything we need leadership. I think that we would need one country – the Baltic country, which would like to lead the creation of entire system. Without a proper leadership it will take just more time. It will be still built, but it will take definitely much more time.

Chairman, Dr. Henning Klostermann: Ladies and gentlemen, before we begin our discussion I would like to give Greenpeace an opportunity to comment on this subject outside the official programme.

Dr. Bussau (Greenpeace Germany): Thank you very much. I would just like to explain briefly what Greenpeace is doing at present to protect the German Baltic Sea coastline from shipping accidents and from tanker and tanker-oil pollution. We have two ships that will set sail in the next few days and take up positions near the Kadet fairway. On board one of the ships there will be three maritime pilots each equipped with a master's certificate, who will pilot the ships through the Kadet fairway and use radar equipment to monitor traffic in the Kadet fairway around the clock. We'll produce a log of our observations around the clock, 24 a hours a day, for four weeks. The maritime pilots who will serve on our ships regard this surveillance as extremely important if disasters, such as the grounding of the *Clement* tanker, are to be avoided in the future. I would like to remind you briefly of what happened with the *Clement*. On 6th March 2000, the tanker ran aground at 04.19 hrs and the Baltic Sea coastguard centre received the first report at 08.42 hrs, almost four hours later. The first ships from Germany reached the scene six and twelve hours later respectively. That is too long from my point of view. If we are talking about safety in the Baltic Sea's Kadet fairway, the first thing that needs to be guaranteed is comprehensive monitoring of this very busy shipping route. That is what we are going to provide. We look forward to making our log findings available to both the Federal Ministry of Transport and the German states. We believe that safety can be increased in the short term and we are doing that at the moment. I hope you'll support us.

Dr. Dietrich Steinicke: I would like to respond briefly to the announcement from Greenpeace. I hope that their observation ship obeys traffic regulations, i.e., that it doesn't anchor in the one-way lanes, but remains outside of them. If their observations are to have any value they must plot the movements of the ships they consider to be contravening traffic regulations in the manner required by the IMO. In other words, any incorrect manoeuvring must be recorded in a way that can be readily understood by a flag state. Only if this is the case can such information be put to good use. I assume that you are acting in good faith, which is why I am drawing your attention to these formalities. It's not enough to simply record ships' names and any alleged deviation from the route. May I just say, to avoid the impression being created that everything hinges on surveillance by Greenpeace, that the Waterways and Shipping Authority, represented here by the head of the Stralsund Shipping Office, uses federal vessels and the Coastguard for monitoring purposes, too. The *Scharhörn*, a multi-purpose vessel, is likewise used for surveillance. In short, monitoring takes place on a regular basis and the reports we receive from various sources, such as the Coastguard, are passed on to the flag states. They are then responsible for taking disciplinary measures against the ship's command. I would also like to comment on the demands raised by Professor Clausen with regard to emergency management. I noted that he is basically in favour of an amendment to the German Constitution. That, of course, could be a long time coming.

You know the kind of majority needed to amend the constitution. The German government and the states want the emergency management system now. For this reason, the current work can only be carried out in the pragmatic way I explained. And perhaps attempts to amend the constitution can proceed in parallel. I hope that the agreement reached by the states to join the Federal Government in developing a unified system, regardless of the constitution, will hold until we arrive at a conclusion that can be ratified by a state treaty. Second point. Prof. Clausen advocated a proactive information policy. The fine-tuning envisages that media spokesmen appointed by the person in charge of accident operations will be on the scene immediately. There is undoubtedly room for improvement here. Prof. Clausen also called for exercises. Needless to say, they form part of the overall strategy. However, co-operation between the Federal Government and the states can never be improved through a one-sided shift in responsibility in favour of the Federal Government, because the fire services and district hospitals, among others, would also be affected. Let me just point out here that up to the day before yesterday we concentrated our efforts on handling accidents such as that involving the *Estonia*. As called for in the new SOLAS regulations following the *Estonia* accident, we conducted exercises not just on paper, but at sea. This hearing is also about the sinking of a large passenger ship and your state would be faced with problems quite different from those involved in handling an oil spill if, for example, 1,500 passengers were picked up either dead or in an extremely poor medical condition and had to be transported to hospitals here. An accident of this kind would also be a tragedy for the state of Mecklenburg-Western Pomerania, and it would greatly enhance our standing if we were in a position to handle it professionally. I just wanted to make that point while the disaster scenario of the *Estonia* is still fresh in our minds. One last point. Prof. Clausen called for a scientific disaster research centre – a competence centre, if I can put it that way, operating as part of the emergency management system the Federal Government and the states are working on together. Knowledge must be pooled if it is to be made available to the head of operations and the nerve centre in the event of a disaster. That's what I wanted to say on emergency management. Prof. Clausen also mentioned the EU's HAZMAT Directive, the reporting system for ships transporting hazardous goods. May I appeal here to your environment minister to do what he can to ensure that Mecklenburg-Western Pomerania follows in the footsteps of Bremen and Hamburg in setting up an electronic information system for the transport of hazardous goods. Lower Saxony is currently doing so, Schleswig-Holstein is dragging its heels, but Mecklenburg-Western Pomerania, I'm told time and again, has yet to get off the mark. The country's central authority, which fulfils the obligations of the Federal Republic of Germany, is located in Cuxhaven, where all the ships that are not registered by the electronic port recording system must be recorded by hand. This is an added burden for the ships' commands, since incredibly long lists of cargo have to be recorded so that the task force has the relevant information in the event of a disaster. An electronic port information system in Mecklenburg-Western Pomerania would be a tremendous help and form part of the European electronic ship reporting system for the transmission of information throughout the continent. Finally, I wanted to second what Mr Bagge from Denmark said. The German Ministry of Transport considers that the documents resulting from this hearing will provide an excellent basis for the Ministers' Conference. I can assure you that our ministry, together with the Ministry of the Environment, is making every effort to ensure that both ministers attend the conference in person, thereby documenting the importance the Federal Government attaches to this complex subject matter, which has a ship safety component and an environmental component, and to send out the relevant political signals.

Dr. Jonathan Wills: Thank you. I just wanted to make a comment about what Prof. Dr. Clausen said on public relations. In my former existence as a weekly journalist I covered a number of oil disasters in Britain and elsewhere. And the common cause of the authorities getting a red face, getting embarrassment in serious public relation problems is that the people on the ground who are responsible do not tell local reporters the truth, they try to sell them a message, an optimistic version of the facts. If you stick to the facts, don't give any comments, just stick to the facts and tell people what's happening, you will find that however bad it gets they won't blame you. That would be my simple hint for improve in public relations.

Chairman, Dr. Henning Klostermann: I would like to ask Mr Bagge a question. The introduction of compulsory pilotage in the Kadet fairway would require a joint application from Denmark and Germany at the IMO. Denmark is not particularly interested in such an application at the moment or I have perhaps interpreted that wrongly? Please explain your point of view and tell us whether you are considering submitting an application together with Germany.

Niels Bagge: Thank you. I think that we have to discuss that among the experts. But in Denmark and maybe also in Germany we were thinking about legislation of all the nations here around the Baltic Sea to have national legislation for the owners or the skippers of oil in and out of the ports in the national ports in every country to make rules about pilotage in the streets of Denmark, in very serious areas. We have it in Denmark for instance for two or three ports taking in coal, we have rather big ships taking in coal for the power plants, and we also have oil for refineries. They take a pilot, we have a national legislation, and they must not go to the Danish port without taking a pilot. And we hope we can stress that out to all countries in the Baltic. We have tried this before, I think it was 1990, but at that time it was too early. But I think now we have changed the mind, especially because – in that time in 1990 it was oil into the Baltic Sea, but now you see much oil going out from the Baltic Sea area, so we have both ways.

Dr. Jonathan Wills: If I could comment on that, the ports of refineries in Shetland, the oil terminal, which is operated by BP on behalf of thirty oil companies, the major of all the oil companies in the North Sea, and similarly in Orkney and in Norway – all have compulsory pilotage. There is now question about it. So, I don't think it's going to be a legal problem, I hope.

Werner Keitsch (German Nautical Association): What's just been said concerned compulsory pilotage for ships entering and leaving ports. However, the question was whether there is the possibility of compulsory pilotage for ships using the Kadet fairway? We heard earlier from Dr. Steinicke that 95% of all ships – you surely meant 95% of ships with a draught of more than 13 metres, if I may correct you, Dr. Steinicke – already use a pilot. We then heard from Mr Bagge that this applies to ships passing the Great Belt, i.e., the pilot disembarks at Spodsbjerg. Is that correct? Or are there more precise figures available for the number of deep draught ships that voluntarily accept a pilot for the passage through the Kadet freeway?

Niels Bagge: When I was speaking about on the pilotage it was inside the two recommendations we have that. And it's out of the entrances to the Baltic Sea it's from the Skagen in Denmark, Northern part of Denmark, and to the Kadet fairway. And it's right that you said that it was ships over 30 meters, it was that we were speaking about.

Werner Keitsch: It strikes me as being very important to establish that the 95% of ships voluntarily accepting pilotage are concentrated on the Great Belt. Is that correct? Or does that figure apply up to the eastern outlet of the Kadet fairway?

Niels Bagge: You know we have this Ship Reporting System. So, at that way we know if a ship has a pilot on board the ship. And you know the Reporting System shippers they stops notherly the Kadet fairway. So, if who ever takes the Kadet fairway will be in this recommendation.

Reinhardt Thomas M.P.: Dr. Steinicke, we discussed multi-purpose ships in brief just now. However, there is something I would like to add. You describe the *M.S. Scharhörn* as a multi-purpose ship and imply – using the line of argument put forward by the Federal Government – that it has an emergency towing capability. As far as I know, its capability is restricted to six tonnes. We hear again and again from the Federal Government that there is a multi-purpose ship in the Baltic Sea with the relevant towing capability. I would like to contradict you, if I may, and would ask the Federal Government to take due note of the fact. We are seeking an emergency towing capability in the Baltic Sea – and that would be a representation, which distorts the facts. But I believe we are in agreement, you welcome the measure. I also believe this is a good opportunity to press ahead with public backing. However, I would also point out that there are certain responsibilities held by the Federal Government and the states, and hence by the Federal Ministry of Transport you are representing here today. What will be your immediate priority after this meeting? The experts submitted their opinions some time ago, so it's "only" a question of them being implemented now. We have already talked today about how difficult that is. What are your priorities for the immediate future, especially as regards the Kadet fairway?

Dr. Dietrich Steinicke: I did, indeed, say in my remarks on the *Scharhörn* that it is a multi-purpose ship. While it fulfils several functions, its main task is to combat oil slicks – it was in operation here after the accident, for instance – and to act as a police surveillance ship. The emergency towing capability here is not very well developed, but I mentioned earlier on that a decision will be made this year on a separate tug for the Baltic Sea. That has nothing to do with the *Scharhörn*.

Reinhardt Thomas M.P.: Is that one of the priorities this year for the Federal Government and the Ministry of Transport?

Dr. Dietrich Steinicke: It will be one of the priority measures in the maritime emergency management project that the Federal Government and the states will be deciding on jointly. I take it for granted that, following the accident, a very high priority will be attached to this measure, along with others. There is, of course, a whole range of measures involved, including the matter of the head of accident operations etc. You also asked what other information has come to light as a result of this hearing. Apart from those issues where we have already got off the mark – and here I would count all the steps advocated by the European Union in the Erika I and II packages, including the AIS transponder-based surveillance system – I would say that Professor Lagoni's approach of beginning with the causes of accidents is a very useful point of departure for the Ministry of Transport, too, as well as for the IMO, which has already installed an accident assessment system.

One very important aspect of marine accident investigations is that they highlight the inadequacies in the rules and regulations. We see the adoption of a new Marine Accident Investigation Act as being our contribution at the international level. Let me try and explain why investigations into accidents at sea are the key to improving traffic and ship safety. The International Safety Management Code we have introduced constitutes a quality assurance system for the ship owners. As a result, the carrier's policy and the on-board safety procedures have to be documented and enhanced. This process of continuous improvement ensures that every accident is assessed and documented and that any faults must be remedied by the carrier. This system developed by the IMO reminds those who are actually responsible for shipping accidents, namely the masters and the carriers, of the duties they are obliged to perform. What is important during a maritime accident investigation is to compare the safety system as documented with what actually happened. Then you can see where the defects lay. Previously that was not possible. The consequences are serious. If the ship, i.e. the on-board safety management system, does not function properly, the Safety Management Certificate can be withdrawn, which means that the ship can no longer sail. It might be the case that the carrier has failed in its ship safety policy, namely in providing the requisite resources. Perhaps the crew were not well trained, perhaps they were unable to speak to one another or there was not enough time for them to familiarise themselves with the running of the ship before it left port. Now, if that can be documented the Document of Compliance can be withdrawn, which will mean the end of the road for the carrier. The ship owner will no longer be able to use this ship to carry on his business. You will appreciate, therefore, that accident investigations are the key to making the sanctions stick. This explains why the IMO's Sub-Committee on Flag State Implementation has set up an accident investigation unit, in which Germany also participates. This sub-committee regularly evaluates reports on serious maritime accidents, documents the causes of accidents and passes them on to the responsible sub-committees for consideration when steps are being taken to improve the regulations. Those are the most important measures I wished to mention. I would also like to say something about compulsory pilotage. I think there is general agreement that we should approach the IMO together with the Baltic Sea countries and, if possible, with the Member States of the European Union. This is not just a matter of concern to Denmark and Germany. We were talking there about improving pilotage in the Kadet fairway. All the Baltic Sea countries should be urged to support proposals of this kind at the IMO. The third point I wanted to make – and here the moves envisaged by your Parliamentary Conference sound very promising – is that the governments of the Baltic Sea countries should be called upon to build up an AIS infrastructure as soon as possible. You can't force the carriers to fit their ships with this system and then nothing happens on shore, even though the authorities can use this technology to track down ships and identify them. The countries will not be taken seriously by the carriers if they don't take matters seriously in their own sphere of responsibility. That's why we have already applied for the requisite funds in the next budget. An appeal to the governments of the Baltic Sea countries could certainly prove helpful in this respect. Exactly the same applies to the electronic sea chart systems, which would provide ship commands with a substantial improvement in safety performance. Quite simply, the AIS signal would be visible on the electronic sea chart and, together with a GPS signal, it would help to ensure safer navigation in narrow channels, such as the Kadet fairway. For this to happen, however, the Baltic Sea countries will need to improve the digitalisation of their routes. This requires a survey of the sea.

It's not a matter of digitalising sea charts on paper, but of conducting a new sea survey so that the precise position to the nearest five metres using GPS can be shown on a corresponding electronic sea chart information system. There have already been accidents, including the last one, in which ships sailed over a lantern mast. This underlines that the sea chart system concerned shouldn't have been authorised because it didn't include the newly surveyed electronic data. This simply shouldn't happen. And one last point, which, as far as I know, has not even been mentioned so far. It is not the master and the ship owner who are responsible, but the flag states and the port states. But all those involved know that the sea insurers, the classification societies, the ship mortgage banks, the charterers and, last but not least, the oil companies bear an enormous joint responsibility, because at the end of the day we are talking about money. Safety costs money. The money is spent or saved by the business community. And possibly governments can do something to ensure that the money is made available in full for safety measures, as it was after the accidents in Alaska. International agreements inevitably lag behind, but there is a system, which has been developed out of what has been called the quality campaign. The quality campaign is supported by countries from Northern Europe, including Germany, which expect a high safety performance from themselves and from the other flag states. This paved the way for the emergence of the EQUASIS database system. EQUASIS is a data collection system that is to be installed by the European Commission and fed with all the data from the port State control collection system, from the private surveys of the classification societies and the ship insurers as well as from firms, such as chemical companies, that have installed their own ship survey system under the Responsible Care motto. This is to ensure that their chemicals are only transported by safe ships operated by safe carriers, because the damages can never be settled in full by the carriers and have to be made up by the chemical firms themselves. Here, too reports are available. Once they are all in a database, which is accessible to all charterers and societies and can be downloaded from the Internet, it will be possible to pick out the black sheep. This transparency will also help to ensure that the oil companies only charter safe ships for transporting oil. That is the idea behind the Erika I package, which the European Union now has to decide on. I believe that as a result of this transparency it might be possible to get the business sector to assume its share of the responsibility. Here again an appeal could be made to the Baltic Sea countries that are not yet in the European Union. They include the candidates for accession as well as those that are still outsiders, such as the Russian Federation, which has a key role to play here because Russian oil is involved. If they were to participate in the campaign that might well exert more influence than any regulations.

Dr. Jonathan Wills: I want transwer to what Mr. Thomas was saying about the multipurpose vessel. The American experience in Prince William Sound is that this has to be very carfully designed. And what you have to have is a tug, a very strong tug which is capable of stopping and steering the largest tanker. If they loose control of the tanker, they can't steer it, the tug has to do it. And the system they have worked out there of escort is designed to do that. You have to decide whether your emergency response vessel is also going to be a tug. And escorting has been the key to improving safety both in Valdiz and in Shetland. In Shetland for example I know at least six examples where an „Exxon Valdiz“-type grounding has actually been prevented – by harbour tugs. Our Government took a very long time to accept the need for salvage tugs stationed round the coast. So, we now have four salvage tugs all here around at the four corners of the British coast, in Orkney and Shetland, in the Western Isles and also in the Dover Street. And some people don't think that's enough. So, you almost certainly, I think, need to improve your provision of salvage and intervention tugs, provided they can stop that ship and steer is.

Chairman, Dr. Henning Klostermann: I would like to ask Dr. Steinicke a question. You mentioned the Maritime Accident Investigation Act. We would like to know how quickly it can be put on the statute books. To what extent will the coastal states be involved in the administration? Couldn't the parliaments of the coastal states have been consulted?

Dr. Dietrich Steinicke: The printed papers have already been issued by the Upper House of the German Parliament. The states are currently checking them and we hope that the bill will soon be presented to parliament.

Chairman, Dr. Henning Klostermann: Are there plans to establish a port of distress on the German Baltic Sea coast?

Dr. Dietrich Steinicke: Mr Chairman, the port of distress scheme forms part of the proposal made by the European Commission for a European ship reporting system, Article 15. We expressly support this article. It has already been submitted to the Presidency in a revised version. This envisages organisational plans being drawn up, which include designated emergency anchorages along the entire coastline that will enable these ships to anchor there. This is in response to France's plans not to allow these ships in and stands in clear opposition to what the French have proposed. We very much welcome this step forward, because you can't leave ships in such a condition offshore without incurring the disastrous consequences we experienced in the case of the *Erika*. We are giving our full backing to this scheme and there will definitely not just be one but several emergency anchorages in our part of the Baltic Sea. But we are not in a position yet to say where.

Roman N. Chernyaev (Ministerium für Transportwesen, Russische Föderation): Ladies and Gentlemen, I share our common concern that the safety of shipping in Baltic is our common pain. The Gulf of Finland is a part of Baltic. The Gulf stretches in length up to 400 kilometres and in width 150 kilometres. Russian waters are placed in a narrow part of the Gulf full shallow waters and small shoals. The sea in winter time is covered by ice. It's very difficult for navigation. That's why the shipping in the Gulf of Finland presents some difficulties. It demands to provide some special extra measures to assure the safety of navigation. The Gulf of Finland is surrounded by three countries: Finland, Estonia and Russia. And we have some ports. There is the port of St. Petersburg which last year made, turnover more than 32 million tons. Another port is Vyborg. It made only 4 million tons turnover. And some complexes which are included in the Big port of St. Petersburg are placed in the mouth of Neva River and in this part of the Gulf. Due to the changing in the economical and political situation in Russia as a result of the demise of USSR the Government of Russia decided to construct new port terminals in the Gulf of Finland to export oil, gas and some natural products. The decision was taken to construct oil terminals in Port Primorsk for the initial stage of 12 million tons with deadlined schedules for the end of this year for 12 million tons and for 40 million tons some years later. There is Vysotsk port, which in two years will handle chemical goods, liquid gas, some dangerous goods and other liquids. It creates another situation in the Eastern part of the Gulf. It's that some institutional bodies, some governmental enterprises in Russia decided to create special, very sophisticated vessel traffic management and information system (VTMIS) to assure the ship's sailing on the fairways from St. Petersburg to Island Rodsher. It is the last Russian Island in the Gulf of Finland.

And this system includes some existing local vessel traffic services in St. Petersburg of course, in Ust-Luga port. This port provides to handle with general cargo goods and coal. And VTMS includes local VTS in the port of Primorsk. The common part of the route is co-ordinated from one regional centre in St. Petersburg. In the same time we are planning to implement the AIS System, the best equipment for navigation. I strongly believe in the future of this system. And we are planning to install four base stations in St. Petersburg, in Primorsk, in Ust-Luga and Island Gogland, to cover the eastern part of the Gulf completely. I would like to mention that another 13 base stations are being constructed in Finland in the Botnic Gulf of Finland. We are planning to integrate them in one system to provide uninterruptible monitoring of all ships with oil and all ships with dangerous goods. Take in account, please, that the Port Primorsk is a special port for oil terminals. The ships which are leave the Port Primorsk as big as up to 150,000 tons with draught up to 15 meters. The special measures to control the existing routes and to construct new routes are provided. We prepared two documents for IMO. The ship separation schemes adopted earlier by IMO are being changed in some mode. The main document is named "Change of the ships routeing System in the East part of Gulf of Finland according to the new oil port of Primorsk launch in operation". The documents contain a description of changes to be taken in traffic separation schemes in the Gulf of Finland, with new deep-water routes in connection with the construction of new oil port of Primorsk. This scheme demonstrates these new routes. Some of them come side by side. Here we provide a deep-water route for tankers loaded a new route from Primorsk to the common way from St. Petersburg to Rodsher Island. In connection with the new oil port launch and the necessity of undertaking urgent measures on insurance of safety of navigation in the East part of the Gulf of Finland the Government of the Russian Federation requests the Subcommittee to examine and approve proposed changes to traffic separation schemes near the Gogland Island and the Sommers Island and the establishing of the deep water routes from the Gogland Island to the Rodsher Island. The Government of the Russian Federation asks the Subcommittee to agree with temporal entering in action from the 1st November 2001 up to adoption by MSC of the proposed changes due to urgency of those measures. All new schemes and routes are placed in territorial waters of Russian Federation. The Government of the Russian Federation shall in proper time inform the IMO on the changing routes in traffic separation scheme for sailing of large capacity tankers to the Port of Primorsk. Our aim was to inform IMO and to inform the audience abroad and in Russia about some changes in routes for navigation to assure the safety. These documents contain some chapters which we included to explain the situation for each other part. I would like to mention only some names of the chapters: ship reporting, radio communication, using DSC, sea areas A1 and A2 GMDSS in the Eastern part of the Gulf. We provide the broad use of global navigation satellite system GPS. I would like to stress attention that nowadays implementing the new GPS reference station in the Gulf we achieved the GPS coverage of all the Baltic assuring the accuracy 5 to 10 meters. It provides the broad capability for mariners to determine the ships and their position with high accuracy preventing the groundings. Next stage which we mentioned in our note was VTS System. VTS will cover all the Eastern part of the Gulf. All the sites will be integrated in one net. A local network will provide the possibility to transfer information for each part of the Gulf to any service, for example for immigration, for custom et cetera, et cetera. We'll provide the implementation of the Automatic Identification System (AIS) in 2001. It will consist of two AIS-based stations, Primorsk and St. Petersburg, which assure the range up to Sommers Island. We are planning to implement two more stations scheduled for 2002, one on the Gogland Island and another at Ust-Luga port to cover all Eastern part of the Gulf with AIS system.

The documents include the explanation about the pilot service of tankers. On initial stage of operation of the Port of Primorsk terminal compulsory pilotage with maximum dead weights of 50,000 tons and more from Rodsher Island to the Port Primorsk and vice versa is stipulated. We provide towing support for tankers. On the initial stage of operation of the oil mandatory towing support is established for tankers bound for the Port of Primorsk from the area of awaiting to the berth of Port Primorsk and leaving Port in loaded condition, from berths of the Port Primorsk to Sescar Island. We provide icebreaker's support. Tankers bound for the Port of Primorsk during winter period should be double-hulled and have an iceclass not lower than L1 according to the classification of the Russian Maritime Register of Shipping or the proper ice-class of other classification societies. If necessary each ship will be assiste by the icebreaker. In addition to conventional navigation equipment tankers shall be fitted with GPS receiver, working in the deferential mode. It is a pity but in the last chapter five of SOLAS this very essential and not expensive demand was not include. The differential mode assures the very high accuracy of five – ten metres. This is very important for the main part of the coastal navigation. Moreover I like to insist that only in the differential mode we can assure the good application of AIS. As alternative pilot portable GPS receivers working in the differential mode and ECDIS may be supplied to the pilots providing the pilotage. All the ships bound for the Port of Primorsk are recommended to have on board the AIS equipment even before the new chapter five of the SOLAS Convention enters in force. We are trying to enforce the implementation of chapter five for ship sailing in the Gulf of Finland instead of 1st July 2002 to the end of 2001. It is planned to perform simulated training for pilots and navigators sailing to Port Primorsk. In order to ensure ecological safety at the oil terminal the volatile organic collection system is planned to install. Nowadays we have had negotiations with our Finish colleagues, with the Finish Maritime Administration and the VTT Company. The Ministry of Transport and Communication of Finland, Finish Maritime Administration is supposed to integrate the system which now is under construction in Eastern part of Gulf of Finland together with the existing system in Finland. On this map it's seen all the VTS Systems is implemented and projected in the Gulf of Finland. The most of the Finish VTS's have been implemented. The Estonia chain closes to Tallinn and the Russian chain is under construction. We consider this integration will be very helpful not only for the countries around the Gulf of Finland but for all the population surrounding the Baltic Sea. Take into account that all the ships with cargo sailing in the Gulf are bound to West, to central Baltic, to Danish straits and far. We probably need to begin the integration from the Gulf, looking forward for the integration of all the Baltic systems. It will help to provide rigid control of movement of ships with dangerous cargo. At the nearest future we need to approach to this conception of integration of all the systems and providing the strict organisation form of control. Thank you very much for attention.

Margit Markus (Ministerium für Transport und Kommunikation, Estland): It is a pleasure to be here in such an important seminar and I am very happy to have this opportunity. So I am moving to the South part of Finish Gulf with my speach. Ships safety is a topic but has been under consideration for centuries. Years 97 and 98 were backed of once for us, especially in the field of maritime safety. The following laws and regulations concerning safety were adopted by parliament or by governmental level. The most important is the Maritime Safety Act which is in force since January 1st 1998 and there are up to more than 29 more regulations based on that at the moment. The second one is Port Act which supports the Maritime Safety Act and third important in this context is the Ships Flag and Ships Register Act.

The most important act in our context is the Maritime Safety Act which lays down places for insurance of safety and ships and recreational crafts. If they are flying under Estonian flag, and also foreign registered ships on the Estonian territory, they have to follow this regulation. The act also brings into force certain demand for survey certification and classification rules and rules for navigation of those ships. For the moment this act has been into force for three years and we have experienced the difficulties and bad sides of this act. So we have elaborated a new draft of Maritime Safety Act and this act is now on the way to parliament. The new draft will lead to four mentioned topics and the ideas concerning of harmonization of our legislation with several conventions into force last year and with the European Union Act. Also introduced to find institutions. Our main concern is the carriage of oil products and oil pollution, as has been said today here. Today we have talked a lot about oil pollution accidents. Unfortunately there was a huge oil spill, in our sense it was huge in the harbour near our capital in last September. There are now certain results yet, and we tried to work together with the ship owner and the flag state to have the case still under consideration. This showed us how important it is to have close co-operation between flag states, port states and the regional level to exchange information concerning ships, especially conditions and ships condition and ships routes. This raised also questions how to protect ourselves and how to co-operate with our neighbours to avoid this kind of catastrophes in the close Baltic Sea. During last months we have considered very seriously to put restrictions on single-hulled tankers, this tanker that polluted our sea was a single-hulled tanker. And we have considered to put restrictions on tankers more than 15 years old. It might be that we raise port fees for such tankers. And we consider also to restrict to call into Estonian ports single-hulled tankers more than 25 years old or 20, this is not yet decided. I think we can consider here today maybe we can co-operate in this matter between Baltic Sea countries and if we can co-operate this brings more emphasis in this. ... for the role of safety legislation in Estonia and our rules concerning oil pollution. And this brings a question in front of me, shipping is an international business. And what is role of states under their national legislation in this context? Maybe our international organizations should adopt proper conventions just to harmonize this. Here I would like to put emphasis to co-operation on both the regional and international level. But we have to bear in mind that everything starts from states level and regional or international co-operation just supports that. As it was stated by my colleague from the Russian Federation in the Finish Gulf we make close co-operation concerning VTMIS System. The increase of our activities in the Finish Gulf has raised aim to encourage maritime safety in this area and especially the co-operation. As the basic traffic consists of an oil transport and other types of freight transport combined with passenger traffic the possibility of conflict situation can appear we have seen. We have seen that an integrated traffic surveillance system is a solution to prevent accidents. With a support together the national traffic ministers of Finland, Russia and Estonia do strengthen the co-operation in order to have maritime safety in this area by trilateral agreement of the vessel traffic management and information service. It is important to say that the safety issues concerning increased traffic flows, transport of oil products and carriage of hazardous goods could be solved much better in regional level co-operation. And then the effect of that will be much higher. Finally I would like to thank you for organizing this very important seminar that brought us, the Baltic Sea Countries, together. It was already said yesterday that this should be the start for a close co-operation.

Guntis Drunka (Ministerium für Umweltschutz und Regionalentwicklung, Lettland): Dear Ladies and Gentlemen, dear Colleagues. I would like to present you our work „Compilation of ship accidents in the Baltic Sea during ten years from 1989 till 1999“. I would say that this work is rather fresh, hot, it is finalized just in February. We are proud that this work as we have observed is used by experts and it means that we have not wasted money and our effort, that this work is necessary and usefull. The pollution of the Baltic Sea Area due to ship transport has been recognized as an actual problem since the Baltic Sea states adopted the Helsinki Convention. Ships could cause marine environment pollution not only by violating pollution prevention regulations, but also getting into an accident that makes spillages of oil or other harmful substances. The discussion on safety of tankers carrying high-density fuel oils has been going on in frames of the Helsinki Commission for several years. At present the Swedish proposal to ban certain singlehull tankers from operation in the Baltic Sea Area has been brought forward for discussion in the Sea based pollution group - HELCOM SEA. On the basis of this proposal submitted by Sweden to the HELCOM Maritime Committee 25 in the year 1999 Latvia proposed to carry out a data compilation on ship accidents and it was done. Afterwards there was elaborated a table in order to obtain information and it was distributed to the contracting parties of the Helsinki Convention. After receiving information it was compiled and electronically processed. I would like to add that the electronic map was kindly provided by Mrs. Sunhild Wilhelms from BSH (Bundesamt fuer Seeschiffahrt und Hydrographie), Germany. At first the main map. There are all accidents during the last ten years, approximately 25 accidents per year. We can see that the main places of ship accidents are located in the narrows and nearby the ports. Of course, the Mid-Baltic area is interesting for investigation, I suppose, it is a question of additional investigation due to big fishery activities and ship traffic in that area. In the same time we would like to draw your attention that using these tables you have to take into account that some contracting parties provided information with very small ships included, but some contracting parties only with so-called conventional ones. And therefore was taken a decision that for the next years we will compile only information with conventional ships. If we are looking by the years that the situation looks like this. Unfortunately as we observe, some slight increasing of accidents is to All ship categories show some slight increasing of accidents. Then we can look on these accidents from the pollution side. You see that from this two and a half hundred accidents 71 were without pollution. And again this is interesting for other investigation areas in the middle Baltic Sea. At the map of tanker accidents we can see that in Finland by some kind of regulations there are pressed out single tankers. In the map of single hull tanker accidents causing oil pollution in the sea we can see that six of them are in a category from less than one cubic meter, four of them from 1 to 100 and two more than 100 cubic meters. Now the picture with doublehull tanker accidents you see is absolutely different. With oil pollution there are 2 without 12 accidents. Here we can see how it looks if we compare single and doublehull ships. This first line is singlehull, where the green part are accidents with pollution, you see it's somewhere on 75 %, and the blue area is without pollution. In case of doublehull tankers it is approximately 20 % with pollution and 80 % without. This map exactly shows that doublehull in particular case, in case of accident, is safer. But in the same time this table shows that doublehull tankers will not solve this question completely. It means that there were accidents with double-hulled tankers too and we can see this just very fresh example with a ship *Pallas* that is a doublehull tanker and caused very serious pollution. And if we jump to the area of operational pollution the problem that we have met in last years with doublehull tankers is - discharging of dirty ballast waters instead of clean ballast due to leakage between cargo tanks and ballast tanks.

Therefore when we discuss the banning of singlehull tankers we have to think how to solve this problem. Because, as it was mentioned by the previous speakers, in the Baltic Sea we observe somewhere around more than 600 operational pollutions yearly. And I think this is not the visible part of iceberg, because the real picture is worse. And the last picture shows the ship groundings. There we see that we still have space for further investigations and finding the reasons of these accidents, because in the future these dots without pollution can be with pollution. And in the end I would like to say that unfortunately the pollution and accidents happened, happen and will happen. The only thing we can do is to decrease the risk and to be well prepared. And it's our common task.

Ugenius Labutis (Ministerium für Transport und Kommunikation, Litauen): Shipping is perhaps the most international of all the worlds great industries – and one of the most dangerous. It has always been recognized that the best way of improving safety at sea is by development international regulations that will be followed by all shipping nations, rather by individual countries acting unilaterally and without co-ordination with others. But adopting treaties is not enough – they have to be put into effect. The continuing high level of risk of casualties in the shipping industry is not primarily determined by absence of adequate international rules, but rather by laxity in their application and enforcement by the states. It is clearly understood that the responsibility for ensuring that ships comply with the provisions of the relevant instruments rests upon the owners, masters and the flag-states. Unfortunately certain flag-states for various reasons fail to fulfill their commitments contained in agreed international legal instruments, and subsequently some ships are sailing the world seas in an unsafe condition threatening the lives of all those on board as well as the marine environment. This enables less scrupulous operators to register their ships under flags which they know will not require full compliance with international rules. To eliminate the operation of the substandard ships port states established a harmonized system of port states control which is based on the principle of verification of compliance with international regulations by inspecting ships calling at ports. At present there are seven regional port state control agreements in operation covering main areas of the world. In Europe such an agreement is known as the Paris Memorandum of Understanding on port states control adopted in 1982. It became a part of the European Acquis by adopting directive 95/21EC. And during the time of its operation certain shortcomings were revealed, hence the European Commission proposed to amend Directive 95/21EC by the following provisions. First one is banning manifestly substandard ships from European waters. Second one is obligation to inspect ships posing a high risk to maritime safety and the marine environment. Third one is informing the flag state and classification societies. The fourth one: verification of the financial guarantee covering pollution risk. Fifth one: transparency on information on the ships inspected or detained in accordance with the directive. And the last: monitoring application of the directive and assessing the performance of member states. Given that the main purpose of all port states control arrangements is to eliminate substandard ships all over the world, also that the proposed amendments will not influence activities of the ship owners operating vessels safely, complying with all international requirements. I believe that the initiative of the Commission is very valuable, and when approved and properly enforced it will reduce substantially the number of substandard vessels in European waters and ports. One needs to look more carefully at the proposal of the European Commission on accelerated phasing out of single-hulled tankers. Firstly such a decision was introduced by the United States in 1990 after the “Exxon Valdez” catastrophe. Such an unilateral approach was criticized by the industry.

But however IMO was forced to follow it and in 1992 adopted amendments to the MARPOL Convention concerning the design and construction standards for oil tankers. The European Commission considering the differences between international regime and the one established by the United States concerning age limits and end dates limits for single-hulled tankers, proposed accelerated phasing in of the double-hull or equivalent design requirements for single-hull tankers. But will such a decision reduce possible oil spills elsewhere in the world and will it help to achieve the main task of the IMO "Safer shipping and cleaner oceans"? I am not so confident. Mr William O'Neil, the Secretary General of IMO stated that: „Any attempt to impose regional standards will simply divert the problem elsewhere. If the European Union for example imposes its own restrictions on tankers we should not expect that ships that are displaced will go straight to the scrap yards. They will simply move to trade elsewhere.“ (end of the quote) And taking into the account the fact that shipping is mainly international business. The IMO is to be regarded as the main forum where safety and pollution prevention standards affecting international shipping should be considered and adopted. Regional application to foreign flag ships of national requirements which go beyond IMO standards will be detrimental to international shipping and to the functioning of IMO itself - and should therefore be avoided. Any regulatory action taken must be at the international rather at the regional or national level. It is therefore joint proposal of Belgium, France and Germany to bring action for speeding up the phasing out of single-hulled tankers through IMO is to be mostly welcomed. Last but not least issue I would like to touch upon the commissions proposal to establish a supplementary fund for the compensation of oil pollution damage in European waters and related measures. After examination of existing liability and damages compensation regimes under CLC 92 and Fund 92 Conventions the European Commission found out that there maximum compensation limit is insufficient. Moreover payment of compensation may be prolonged considerably if there is a threat to exceed the maximum compensation limit under the Fund 92 Convention. As a possible way to solve these problems the Commission suggests to create a supplementary compensation fund in Europe which would compensate internationally valid claims relating to oil spills in European waters which exceed the limits of the IOPC Fund. The Fund for Compensation for Oil Pollution in European waters (the COPE FUND) will be financed by European oil receivers. So it is the same scheme as provided for by the Fund 92 Convention. And it is intended to provide a guarantee for European citizens that they will be adequately compensated. The purpose of such measure is very clear. But is it fair to other players of the industry? The inadequacy of compensation limits under the existing international system was recognized by IMO, and at the last meeting of the Organization's Legal Committee limits of compensation payable to victims of pollution by oil from tankers were raised by 50 %. Although the new compensation limits, when they will enter into force will not be yet sufficient enough, the Commission's proposal to raise limits for oil pollution in European waters up to one billion Euros needs to be considered very carefully. Notwithstanding that it is stressed that this increase will correspond with the US system. I would like to note one major difference between this systems. According to the USA Oil Pollution Act 1990 parties exposed to direct liability for oil pollution are ship owner, a demise charterer and an operator, each of them being jointly, severally and strictly liable. According to the draft regulation on Cope Fund increased limits of compensation will burden cargo owners, i.e. importers rather than a ship owner. In the latter case it might be quite problematic to link principle "polluter pays" and additional obligations on refineries in case of oil pollution from tanker. In connection with this, question on the adequacy of limitation placed upon a shipowner under the CLC 92 convention may be raised.

The European Commission affirmed that the shipowners liability is solely calculated on the basis of the size of the ship ignoring fact such as the nature of cargo carried and the amount of oil spills, thus there is the background for the discussion on the necessity to raise this matter at international level. Moreover action needs to be taken both at European and international level in order to speed up entrance and to force of the 1996 international convention on liability and compensation for damage in connection with the Carriage of hazardous and Noxious substances by sea, known as HNS 96 Convention, since the current regulatory situation on this matter is unsatisfactory. To my best knowledge none of the European Unions member states ratified the convention yet. And as a conclusion I would like to emphasize once again the importance of activities undertaken by the European Union and its member states for improving safety at sea and believe with such incentives with no doubt will also lead to better achievements of our main goal "Safer shipping and cleaner oceans."

Erik V. Poulsen (Scandlines AG, Dänemark): Thank you for inviting Scandlines to participate in this meeting here. I consider as a representative for the user of the Baltic Sea and as a big passenger ferryline company we have a natural interest in any initiative that will be taken to improve the safety on the Baltic Sea. That's obviously. And just to it will be somebody in the room here that didn't know too much about Scandlines I will show you this little map. And that is very clear for me that we have an interest in a safe matter there. And additional to all this ferryline, all these routes we are transporting more than 20 million passengers every year. And our objective for the safety will of course be in connection with your task of preventing pollution and everything. So as user of this waters we are of course analyzing. But our own ships are how good they are performing from any incident/accident they have. But when we look into – this is for the year 99, but that's the same figure for the next year 2000 – then you can see we are performing one hundred and sixty thousand trips every year. And that's good. We have an arrival or departure every three minutes every day and so on. And when we analyze all – we have very few incidents, we had almost never an accident, but we have of course incidents. All our incidents occurred when we arrive. When we have the ferry into the ferry boats we have it sometimes in a little hard way. That's the only thing. Looking into the history, and I should go more than fifteen years back in the history, to find a collision on open waters. O.K. we are, as we tell our navigators, we tell our officers they are well skilled, they are well educated, and they have a good experience. But what can we then do. Then I will come into that issue that was mentioned by several of the speakers, the human error. Because when we are looking into our incidents then I can tell you there is not 80 per cent of them there is a human error or I would rather call it a human factor. It goes up to maybe 97 per cent of all these incidents we can go back and say there is a human error. What happens when we have collision with a bird or with the pier. We have modern ships, modern radar, all the equipment is very good. But we have a factor that is routine. For every of our ship masters, the captain and the navigator this is a very boring job sometimes. And boring is a very dangerous part of all this because the human being need a little bit of stress to be aware every time. And another thing that is curious, that's we have almost nothing occurred on foggy weather or on stormy weather. And why? Because we have the stress factor in that. Everybody on board on the bridge is in a bit of stress and awareness. What can we do with that? In Scandlines we for two years or something decided to all officers, the navigators, the engineers, and the senior catering officers on Baltic ships are going to the airline SAS for a Bridge Resource Management Course. And we have now succeeded to have every of this officers in nearly a week course in Stockholm.

And here for a week or something we start to have a following-up meeting. And additional to that we have started to buy our own simulators, we have one in Helsingbørg, and after the summer we will have a simulator in Puttgarden. And that also we want to connect this thing because the course in SAS is only go for that we are trying to put some good traditional thing into the officers head. And I think we have succeeded with that. So it's in my mind compliant what I find with all this initials I heard today. But our opinion about most the things there is, we have regulations, we have legislation, we have the rules. It's not necessary to have more of that. So we will do what we are – we are not a substandard, have not substandard ships and we have not substandard officers and crew members. And in my mind that's the most important thing we have to do, that something with the substandard ships and substandard crew members. I have not *the* solution here, but some idea what a shipping company can do. My colleague Mr. Mörlin has something to add to my words.

Hartmut Mörlin (Scandlines AG, Germany): I would like to take the opportunity to add a few words here from the point of view of the user, who has to put things into practice on board. A great deal has been said here today, and mention has been made of safety policy. Much of what has been said is entirely correct, but it must be implemented on board. As the person obliged to tell the master that he's got to put all these things into practice on board, I know what his reaction is going to be. Things will get out of hand – and they're already a problem for us now. I'm speaking not just on behalf of Scandlines in this case, but also for other ferry operators in this area. Reference has already been made to the regulations and provisions that are already in place. I'm convinced we don't need any more. Let me just give you a example of how these things are controlled in practice. It's good to have rules, but better to monitor them. Quite often now we have different authorities coming on board and for the crew this can sometimes be a bit of a nuisance. A brief example. On 1st December, a new EU Directive came into force concerning checks on safety aboard ferries. It has a delightful name: Council Directive 1999/35/EC of 29th April 1999 on a system of mandatory surveys for the safe operation of regular ro-ro ferry and high-speed passenger craft services. Three days later, three men from the Swedish authorities came on board and inspected the ship from 8 o'clock in the morning till 10 o'clock at night, going through everything with a fine-tooth comb. I was on board during the mooring period in the port of Rostock, listened to what they had to say and discovered that they intend to carry out such mandatory services twice a year. Moreover, a port State control is to be carried out in accordance with the Paris Memorandum of Understanding as well. Then there are the annual travel reports for the Maritime Trade Association plus the internal inspections and audits we are obliged to carry out and validate. It's enough to make the master crawl under the table. Meanwhile, thank heavens, sensible arrangements have been made and in some cases the inspections carried out by the flag States are co-ordinated with the inspections undertaken by the port State controllers. That, for us, is an acceptable way to proceed. I just wanted to make clear how strictly the ships sailing through this sea area are inspected. Indeed, that is very important. We have good on-board procedures. Dr. Steinicke has already dealt with them in detail in connection with the ISM Code. I consider them to be a very good tool for the improvement of ship safety in this area and, in particular, for the substandard ships that have been mentioned. We must ensure the code is put into practice. Another matter I'd like to comment on is the ban on ships leaving port and the responsibility of the master. The ISM Code has very clear regulations concerning the overriding authority of the master. This means that we as a carrier, for example, cannot instruct the master to enter a certain port, keep to a timetable and things like that.

The master is the only person who can decide whether to enter port or not, depending on the state of the weather. He's the only one who can decide, because he's the only one who knows the prevailing conditions and his ship. The same ought to apply to a ship leaving port. Let's take a theoretical example. There's a storm blowing with gale-force winds, a ship in distress is prohibited from entering a port and so has to stay offshore. In the port there is a tug which could help, but the harbour master forbids the tug to leave port because it's a small ship or for some other reason. That's not very helpful. In my opinion, masters are competent enough to know when they can leave or enter port. I'd like to say something about emergency management, too, since this hearing provides an excellent forum to discuss the issue. I am involved in a number of matters concerning emergency management. I was present when the safety risk plans were developed during various tabletop exercises. Four years ago Scandlines conducted a fairly large exercise together with the Mecklenburg-Western Pomerania. Some things have no doubt improved in the meantime, but others appear not to have got anywhere. On 22nd March, a tabletop exercise took place in Bremen at MACPP, where an accident on board a ferry was played through. I was unable to participate myself, but the captain of the *Saßnitz* ferry was there. What amazed him and me too, I must confess, is that none of the authorities know that a carrier also has an emergency management system. It's not just the ship that is prepared and carries out emergency exercises; the carrier has to have an emergency management system, too. It's a pretty extensive system. That applies not just to Scandlines, but to all the carriers operating here, especially those running passenger ferries. I'm a little astonished, to put it mildly, that these resources are totally ignored. After all, we've made a note of how things should function when we co-operate with the authorities, the state or the city. There are special liaison staff with names and telephone numbers, things like that. Your organisations need to be aware of the fact when these things are being played through. They ought to know that the carriers also have people who are well placed to help, because they know how best to deal with the ship and what resources are available to the carrier. I might just add – and this has already been mentioned – that practice makes perfect, and in this case particularly so. Only if the corresponding exercises are carried out thoroughly can the weak points be established. We have an obligation to take the appropriate action, but so have the authorities. The tabletop exercises that take place at MATC in Bremen each year certainly constitute a good basis, but they come to an end at some point. In fact, they stop at sea. If they continue near land things get difficult somewhere along the line. We noticed this during the exercise with the Mecklenburg-Western Pomerania. In future, it should be planned somewhere where it is deeper. One final comment. We have excellent emergency management resources in the port of Rostock. That was readily apparent during the Mecklenburg-Western Pomerania exercise. The Mecklenburg Fire Protection and Rescue Authority in Rostock can provide very good assistance to a ship in distress. Schwerin might also consider making use of these resources, which are basically designed for Rostock, so that it can respond appropriately in the event of an emergency. That's all I wanted to say. Thank you.

Hartmut Hormann (Germanisch Lloyd): I speak on behalf of a classification society. In other words, on the basis of technical knowledge of the hardware. Since time is getting on, I have decided not to go into my written notes or only very briefly, if that's alright with you. They are short enough, so I'm sure it won't be asking too much of the members of parliament to read through them. To save time, I would like to pick up on a few aspects and to examine these from my technical point of view of as an engineer. The first point - although it doesn't actually concern engineering knowledge - is the human factor. It's been mentioned here very frequently and rightly so. I would like to come back to the 80% of all incidents and accidents that are somehow caused by the human factor. We don't need to argue about the percentages. One thing is certain, though. Technology can only intervene to make marginal corrections if the present state of the art, in particular ship safety technology, is taken as given. In addition, most of the technical measures designed to counteract human errors are curative by nature, i.e. first a person makes a mistake and then the technical equipment tries to compensate for it. There are exceptions, but basically that is the situation you face if want to improve things. Putting this in drastic terms – and I think that pithy statements have their place even if they do invite contradiction – if I had one German mark and were supposed to spend it on ship safety, I wouldn't spend it on hardware but on the human factor, i.e. on training. Admittedly, that is easily said and I'm sure most people here would go along with it. The problem is, however, that it's very difficult to make really effective use of this one German mark on the human factor side. In other words, engineers know what they can improve in technical terms, even if it costs money. But then the ways to improve things are always mapped out. We have heard about many of them today. AIS is now the priority factor in a development that has taken place over time. With the human factor it's not so clear which approach should be taken. Lots of things need to be tried out. And let me be honest with you, all of us who are involved are still groping – not in the dark perhaps, but in the twilight. Major steps have been taken and things will improve. Mention has already been made of the ISM Code and STCW. We're on the right path, but there's still a long way to go. On to my second comment. I said just now that we can divide general safety measures, including the measures a person actively undertakes himself, into preventative and curative measures. Of course, prevention must be given precedence – there's no if or but about it. Nevertheless, we shouldn't lose sight of the curative measures. Now, I've said that quite deliberately by way of an introduction to the subject of double-hull ships. It's obvious that the double-hull ship is a curative measure. However, despite the overall advantages a double hull has to offer – and we've seen that in the statistics once or twice already – it does have a number of disadvantages, too. Above all, it's not the solution to the problem. Unfortunately, there are more than enough collisions, in which no heed is paid to the prescribed depth and thickness of the double hull and the second barrier is penetrated. That is often forgotten in the political discussion. The double hull stands for a 100 % solution. I know nobody would confirm that if you asked them straight out. But that's the way the public sees things: if we've only got double-hull tankers sailing the oceans the problem will be solved. That's not the case and it should be said so in public. One of the previous speakers has already pointed out that accidents will happen. We can reduce the impact, we can exert a positive influence on the number of accidents, but we cannot actually prevent them happening. It is only a matter of time before there is another accident involving a double-hull tanker. Incidentally, the tanker disasters that have been referred to several times today already – the *Exxon Valdez*, first and foremost, the *Amoco Cadiz*, the *Braer* – would all have had exactly the same effect if had they been double-hull ships. That's something most of the people who talk about these accidents tend to forget.

Let's take the *Braer*, which thankfully caused relatively little environmental damage. If a ship, regardless of whether it has a double hull or a single hull, is driven onto a beach – and there don't have to be any rocks around – it is only a matter of time before it begins to break up. Double hull means just that - double hull. I know this may sound cynical, but if you have a single hull floor and a storage tank is torn open when you run aground – on flat ground perhaps, but with stones – you may lose a little oil, but you'll still have a better chance of dragging the ship off – and the salvage companies will confirm this – than if you hit an empty tank, which then fills up with water. Owing to the increase in weight as a result of the water flowing into this bottom tank – the cellular double-bottom tank would be empty when the ship is loaded – the ship becomes heavier and more firmly stranded. To conclude this part, let me just to say that, as an engineer, as a ship builder, I'm naturally in favour of the construction of double-hull tankers. It is an enormous step forward, there's no doubt about it. In my view, however – and this is my third point – insufficient attention has been paid in the national and international debate to the problem presented by quantities, numbers and transport volume, when it comes to the accelerated phasing out of single-hull tankers. The IMO is having a serious discussion on this matter right now. I don't wish to go into details, but I can tell you that the IMO has been handed the results of an expert independent investigation, which was carried out at short notice. The simplified message of the investigation is that implementation of the EU Commission's proposal for the phasing out dates for these single-hull tankers will result in two critical phases. These will be around the year 2003 and during the years 2007, 2008 and 2009. According to this investigation, which is admittedly not yet complete, there will not be sufficient shipyard capacity or the financial wherewithal, by which I mean the possibility of borrowing money and not just the ship owners' capital, to meet transport requirements. Then the question of a double hull or single hull, as it has been portrayed for the E3 tanker, will not be a matter of a pfennig more on a litre of petrol. If there's a shortage in the crude oil supply the jump in prices will be all the greater. I'm not trying to paint a dramatic picture, but in my view not enough light has been thrown on this in the public discussion. My fourth point. While serious consideration has been given to oil accidents and their effect on the environment, we shouldn't forget the other accidents. This is clearly an ethical problem. We all know that the most frequent cause of accidents after collisions and running aground is fire on board. This doesn't lead to entire beaches being polluted with oil, at least not normally, although it can be a consequence. But it can cost human lives and it can cause considerable – very considerable – damage to property. These aspects of ship safety should not be forgotten. On the contrary, they must be treated on a par. That has certainly been the case here, I know. The ferry operators have been given a chance to speak and have their concerns discussed. My next point – I still have three minutes according to my watch – is the question of special regional provisions for ships. By that I don't mean waterway provisions. Or provisions that simply bring forward the date of introduction for certain compulsory equipment, as is the case here in the Baltic Sea and with the Helsinki Convention, for example. That is practicable and perfectly alright. But special regional provisions for ships themselves are counter-productive. Mr O'Neil from the IMO has already been cited here. He is right, of course, these things must be regulated at the international level. But we shouldn't overlook the fact that this may have economic consequences if alternative transport routes are chosen. I'm not referring here necessarily to the transport of oil, but think of ferries. They can certainly look for other routes – passenger ferries, I mean. I would like now to look briefly at two things Mr Brenk touched on this morning and come back to the human factor. If I remember correctly, he talked about the necessity of a systematic improvement in the man-machine system.

That touched a chord in me because he said people were overtaxed. He didn't say that technology needs to be improved for this reason. I had a word with him and that's not what he meant. I pointed out just now that we've reached a stage in technology where one mark more doesn't make all that much difference. We are in an asymptotic area as regards the level of technical safety. What needs to be reduced in the system – and various speakers have said as much in their own different ways – are the excessive workloads people have to cope with. That's where improvements can be introduced. Unfortunately, this is again an issue where it's very difficult to put flesh on the bones, particularly in regulations. To be perfectly frank, it would help a great deal if crews could be increased in size. But we all know that this is just about the most difficult thing you can attempt to do. Mr Brenk also used the term: flags of convenience. I'd like to go into that briefly if I may. And let me say that I'm talking here from experience. We – that is Germanisch Lloyd, for whom I'm speaking, but there are other societies, too – work for more than one hundred flag states, and in each flag state there are, as we would say in North Germany, ships and ships, i.e., there are good ships, excellent ships and bad ships. The bad ones admittedly collect under certain flags and something needs to be done about it. Unfortunately, very little can be done in terms of technology and surveillance technology. Let me finish by saying the following. Those of us who mostly inspect technical safety on board on behalf of the German state and the other flag states can only ever establish at a certain moment in time whether the ships comply with the regulations. The problem with the collection of bad ships under certain flags is – and I say this without bias – that there is an enormous difference in the likelihood of substandard levels between ships that are operated by a respectable carrier or operator and those that are operated by an inferior operator. On average, a well-operated ship is normally well above the minimum standard at the time it undergoes technical inspection. Theoretically speaking, a poorly operated ship may just about meet the minimum standard, which means that the external inspector, who has to make the decision, has no chance of ruling it unfit to sail. Now it's obvious, putting two and two together, that a good ship, which is well above par and has plenty in reserve, is still going to be good the time the next survey is carried out six months, one year or perhaps two and half years later. Theoretically, a ship operating on the principle that it should cut corners whenever possible is very likely to be substandard the day after it's been inspected. What this tells us is that, if you're talking about sanctions, you shouldn't be thinking in terms of flags but of ships or ship-owners. I regard flag sanctions as being inappropriate for practical reasons. In applying them, you hurt a whole group of ships and by extension ship owners and respectable operators, whom you do not actually wish to harm. One final remark. For me, as an expert with a certain view of things, the whole morning was extremely interesting. I could carry on talking for another two hours, because so many comments have been made that it would be worth adding to or discussing in general terms. Unfortunately, there is not enough time. Some of the things I found important are included in my written text. I would like to point out again in conclusion that you should perhaps read them. Thank you very much.

Werner Keitsch (German Nautical Association): Thank you very much. Ladies and gentlemen, much of what I was planning to say today has already been dealt with or at least touched on by the previous speakers. Bearing in mind that it's getting late and my allotted speaking time is 15 minutes, I shall shorten my presentation and focus on essentials. I would like to concentrate on the aspects of maritime traffic, on which the standing expert committee, the advisory committee of the German Nautical Association, has published articles in the years since 1971. The most important point, which has been touched on several times today, is the prevention of accidents through the application of SOLAS, the ISM Code and STCW. Of course, the list is far from complete. I could easily think of a few others, such as the Loadline Convention and MARPOL and, for the Baltic sea, the Helsinki Convention – all these regulations must be observed. I am completely in agreement with the previous speakers, particularly Mr Mörlin. We have enough regulations in the meantime, and I can't help feeling that the pressure put on masters by the never-ending flood of new regulations sometimes takes their concentration off their main task, which is exercising command of their ships. Of course there needs to be effective control of compliance with the regulations. We have already heard a lot about that today, so I can save myself the trouble of going into details. I would just like to point out that the standing expert committee feels there is a need to discuss whether the inspections are sufficient. Mr Mörlin made the point that inspections are right and proper, but must they be continually repeated and overlap – and at the most inconvenient times? Points one and two have been discussed not only in the standing expert committee, but also at the relevant seminars – organised by ourselves and at DGON, ISIS 98, the German Traffic Court Conference chaired by Dr. Steinicke, and at the University of Wismar's Warnemünde Department in November 1999. We have documented our views in writing and I have also done so in person. These statements are naturally available on request. Since crew strength has a role to play in compliance with the regulations and effective controls, the standing expert committee decided to draw up a report, which it called "Safer Crews for Ships". This was issued to the Association of German Masters and Ships Officers, which itself issued a declaration in December 1997 on the safer manning of ocean-going vessels and put forward ideas on the flexible manning of ships. CESMA, the Confederation of European Shipmasters Associations, has brought the problem of reduced safety caused by the insufficient manning of ships, whether quantitatively or qualitatively, to the attention of DG VII at the EU Commission and has urged remedial action. On the qualifications of the ships' crews I would refer you to the 1999 PRU Performance Research Programme of the Cardiff branch of the University of Liverpool. The Bremen University of Applied Sciences was involved in this expert report. The results of this investigation highlighted the difficulties in communication on board, both internally and externally, which can lead to safety problems. For this reason special emphasis must be given to implementing the uniform working language on board in accordance with the ISM Code. Please note that I am speaking in favour of the ISM Code, not against it. Likewise, urgent attention must be paid to worldwide implementation of international marine English, the IMO Standard Marine Communication Phrases or SMCP for short. I am very well aware of how difficult that will be, since we have never actually fully implemented the one from 1975. It takes a whole generation for such vocabulary to become established. These are the only comments I wished to make on points 1 and 2. Points 3 and 4 concern buoyage systems for difficult fairways that require constant monitoring. As you know, traffic separation schemes and deep-water routes, such as the Kadet fairway, are being introduced. But all this is only of any use if the ships have up-to-the-minute sea charts on board.

If they don't, the best precautions are a waste of time. Traffic monitoring and surveillance also have a part to play in the graduated form that has proved so successful in the past, i.e. the registration of vessels immediately before they enter the respective fairway. I refer here to compulsory reporting, which has been mentioned several times today, and the monitoring of, and support for, shipping traffic using long-range radar and in future using the new transponder technology – I'm talking here about the AIS. And then of course there's compulsory pilotage, which brings me on to what Mr Hormann referred to. He quite rightly said that you shouldn't talk about substandard flags but about substandard ships and substandard crews. Ladies and gentlemen, it is incredibly difficult to establish whether a passing ship – and they're not always the rust buckets Mr Wills referred to – is standard or substandard, by which I mean both the ship and the crew. As regards the entry requirements for the German Bight, the Federal Republic of Germany has stipulated that the pilot is obliged to report any incidents indicating that there have been infringements of certain regulations or concerning the manning. Now, that cannot be done from land by providing radar advice, and you can't even expect that the same ship to be subject to the same conditions from one trip to the next. There can be mavericks one way or another. You shouldn't forget either that carriers such as Scandlines are the exception these days in that they employ crew members and officers as salaried employees. That is extremely unusual. These days you normally get a contract for one trip. Even if the pilot is on board and has confirmed that the ship is standard, the crew is well trained and that everything is alright, there is no guarantee that things will be the same on the next trip. Anyway, to cut a long story short, I would urge that all the aids we have should remain just that. They should be introduced, but only in the constricted waters off the coasts and in the entrances to the ports. When it comes to the passage through the Kadet fairway with its different sizes and draughts, the pilot should be on board alongside the master. Because there's another aspect involved here. A master travelling through the Kadet fairway for the first time without using a pilot is going to be up against a psychological problem. He's in a deep-water fairway where he has to stay on course. But then at a certain point he has to change course by moving almost 80 degrees to starboard. He's got ships moving on his starboard side and he's been trained to give way to them. Now, on a tub that size – and you need to have been on one and seen things for yourself – things get tighter and tighter up front. All of a sudden the master gets cold feet, turns the starboard rudder and crashes into something. The master's got a psychological problem here because, unlike the pilot, he doesn't travel in confined waters every day. Now I'm not saying say that experienced masters, who have often passed through waters of this kind, cannot do so without pilots. That's not the point. There will always be pilot exemptions and we're not opposed to that. But there is a problem here and we certainly need to work on it. I would refer you here to the series of lectures on shipping given in Warnemünde in November 2000, where there was discussion of both the new traffic regulations for the Kadet fairway and the pilot scheme for safer and more efficient shipping in the Baltic Sea. The speakers included Mr Falk and Mr Meyer as well as Konrad Michaelis, the former head of the pilots' association in Warnemünde, who is with us today and who at that time managed to convince those of us in the standing expert committee at least of the need for a new layout of the deep-water route through the Kadet fairway. I would recommend that you contact Mr Michaelis some time, since he has everything worked out in great detail. With regard to the Kadet fairway, I would also refer you to the findings of the standing expert committee's working group of 14th March 2001, which we will be pleased to provide you with here.

We've already looked at the other issues surrounding voluntary acceptance of pilots and heard the ominous figure of 95% or 96% of ships that already take a pilot on board voluntarily. Now, if we take that seriously, we're talking 4% compulsory pilotage in the Kadet fairway, of which a further percentage will certainly be familiar with the fairway. So we're left with just a handful. Don't forget, though, that none of the ships that ran aground in the Kadet fairway had a pilot on board. Those were the ones that wanted to save the pilotage fees. Just like the previous speakers, particularly Dr. Wills, but also Mr Hormann and Mr Drunka, I am very much of the opinion that, despite all the preventative measures we have introduced, we will still not be able to prevent accidents happening in the future. The standing expert committee of the German Nautical Association called for a uniform accident management system as far back as 1993 and wrote to the coastal states, including Mecklenburg-Western Pomerania, at the time providing them with details of the scheme. The response was pretty feeble, if I may say so, and they kept putting us off. Later on in 1997 – and this was before the *Pallas* accident – we discovered to our delight that the Inter-Ministerial Working Group in Schleswig-Holstein had taken the matter up and was trying to develop a uniform accident management system on the basis of our proposal. You will be aware of the difficulties that had to be overcome or still need to be tackled. There is the need to provide initial training and regular further training for all the people involved in addition to the uniformly organised accident management system. We have put in an enormous amount of work to this end in the standing expert committee. We have spared no effort to ensure that the task forces are trained properly. Only recently we stood up for the fire fighting forces Mr Hormann has just spoken about – including the voluntary fire brigade – who risk their lives in being lowered onto a burning ship by helicopter. That's something they need to have practised beforehand. But to this day they haven't had a chance to do so. We have a taskforce in Brunsbüttel that is prepared to have itself lifted onto a burning ship in the North Sea as an advance party. But the lads need to have hung beneath a helicopter to know what it feels like when you have to abseil onto a moving ship. We have carried out a large number of studies on the subject of accident management, including that by the Grobecker Expert Commission. We have carefully studied the report by Professor Clausen, who was here today, as well as the final reports of the Schleswig-Holstein State Parliament, and the recommendations of the Maritime Court. And I would also refer you to the second Donaldson study, published in March 1999, entitled "Command and Control: Report of Lord Donaldson's Review of Salvage and Intervention and their Command and Control", concerning the accident of the *Sea Empress* tanker near Milford Haven in February 1996. Its 26 recommendations were also taken into consideration by the Accident Management Study Group, i.e., our standing expert committee, as were the findings of the Symposium on Coastal Accident Management organised by the Police Trade Union on 17th January 2000 in Brunsbüttel. I'll jump forward a bit and come on now to point 6, the provision of tug capabilities. A lot has already been said about this today. I thought the presentation given by Mr Wills with the escort tugs was the most impressive. I was in Vancouver in 1990 and had the opportunity myself of observing an escort tug at work. It was fantastic. It positioned itself behind like an otter board and didn't just stop the ship, but steered it when the engine cut out. It caught this crate at a speed of 12 knots and brought it safely to anchor. That was very impressive. We were able to verify everything on site. The provision of tugs was discussed by the standing expert committee in Wismar in 1999. At that time we established that there are only a few assistance tugs in the Baltic Sea region. These are distributed between Copenhagen, Kiel, Lübeck and Rostock and perhaps Szczecin as well.

However, in really foul weather they are completely unsuited to salvaging a large tanker with 100,000 tonnes of crude oil on board, particularly since you have the additional problem that they are commercial tugs and, therefore, not always available. So what's missing is a safety tug, which is constantly available and has sufficient static pull. I am deliberately not committing myself here because I'm not a tug expert, he's comes next after me. But there is a study and an undergraduate dissertation. The study dates from 1996 and was carried out by the Hamburg Shipbuilding Research Institute. GAUSS organised a seminar in Bremen on 30th January 1998. The dissertation, prepared at the University of Applied Sciences in Hamburg using simulation experiments (on SUSAN at ISSUS), produced the data needed for the deployment of a sufficiently large tug or safety ship in accidents involving large tankers or large container ships. In the long run things will be impossible without having a safety ship, or emergency response vessel, available at all times. Mr Wills confirmed that earlier on. Of course, we always talk about costs. Ladies and gentlemen, at a seminar I once heard a P & I underwriting agent say: If you think safety is expensive try an accident. We've heard the figures given for the *Exxon Valdez* and I can only hope that sort of accident doesn't happen to us. We've also discussed establishing ports of distress, just as the standing expert committee has. The last discussion we had on this subject was in April 1994 with the Waterways and Shipping Authority in Cuxhaven. We went our separate ways after we concluded that nothing was going to happen. And there was no way anything could happen. For heaven's sake, don't get me wrong here – I'm not trying to be malicious. We all know how hard it is to get a sinking or damaged ship, which poses a threat, into a port of distress. Every port has a clause stating that certain ships may not be allowed in under certain conditions. This explains the formulation drawn up by the standing expert committee at the time – which we still stand by today – that safe roads with suitably sized mooring buoys and pontoons to accommodate emergency vessels and mobile cranes and to store containers that may need salvaging constitute an alternative in the eyes of the standing expert committee. To my great delight I heard from Dr. Steinicke that the Federal Government is now thinking of setting up such safe roads. In fact, I have heard only gratifying news from him today. We now seem to be in agreement on all the points I have tried to summarise here. And I am sure that if you look round enough and bring in the relevant experts – and there are certainly plenty of them around in the Waterways and Shipping Authorities – it should be possible to introduce such roads. The German Nautical Association has drawn up the following key points based on the list of questions we were given. I don't want to read them all out to you. They are included in the documents. They are divided into preventative measures and I have tried to describe what we mean by them. They are listed under point B), accident management, where we have come to the conclusion that the only sensible form of accident management is under one command. We are in agreement with the experts on that. Lord Donaldson's Report says at one point that the person in charge is responsible only to the Secretary of State, who has to back him or sack him. In other words, if he is not satisfied with the representative's work he should simply replace him. Otherwise he must support his decisions. In our case this can be done on the basis of agreements between the Federal Government and the coastal states, as Mr Lagoni pointed out very succinctly today. We would all like to see a single Coastguard set up, I know, but that is not on the cards at the moment. On the other hand, we certainly don't want to wait until the Constitution is amended. As the saying goes, there's plenty to do, so let's get cracking.

Kurt Steuer (Federal Association of Sea and Harbour Pilots): Thank you very much, Mr. Chairman. Ladies and gentlemen, I would like to keep my comments as brief as possible. I'll start with a video, just a short one, only a minute long, I think. (A VIDEO, documenting the communication problems between members of ship crews and between ships' crews and pilots). I thought it would be worthwhile to insert that here. I'm a harbour pilot in Hamburg myself and have piloted the *Tern*, which was one of the vessels involved in the collision north-east of the Kadet fairway. I have also piloted the *Baltic Carrier*. They are likewise clients of the port of Hamburg, as they are clients of all the ports here on the Northern European coast. Of course, it may be that the crew is under particular stress at this moment as an after-effect of the collision. I thought I'd just mention that here. Nevertheless, what you've just seen is something we pilots experience every day. Not on all ships. Of course, there are ships like those operated by Scandlines that we have heard about here. They travel up the Elbe alone, without pilots. But we do have a high percentage that corresponds exactly to what you've just seen. In fact, that is our main problem – let me make that very clear. My view, therefore, is that the qualifications of those on board certain ships, the characteristics of certain nautical regions and the ship density in these nautical regions make the use of pilots an absolute must (I am referring to straits, such as the Kadet fairway in the Baltic). I don't want to go into all the individual details just now. You can read up on the main ideas in the paper. Let's take a quick look at the Kadet fairway, at the nautical region (map segment by beamer). This is basically the proposal for the deep water channel submitted by my colleague Konrad Michaelis (former head of the WIROST pilots' association) and the Nautical Association of Mecklenburg-Western Pomerania, which is to extend the deep water channel up through the Kadet fairway. The main problem is basically this area, through which all the large ships with the corresponding draught have to proceed. They cannot simply steer out of the way, from here to starboard or from there to starboard depending on where they're coming from, because they would otherwise run aground in this area (presented visually on the basis of a map segment). That means that ships of this kind pass very close to one another in this area. The channel is 1,300 to 1,800 metres wide, which makes it comparable to the mouth of the Elbe. Its traffic density is also comparable to the mouth of the Elbe. On the Elbe we have mandatory pilotage in such a restricted area. I would like to explain briefly what kind of ships we are actually dealing with, what we're talking about. These numbers are taken from Lloyd's Voyage Records for the year 2000, an evaluation by the ISL (presentation of the numbers with a beamer). Up here you see the number of ships, divided up into passenger /ro-ro ships, container ships, mixed cargo ships, bulk carriers and tankers. "Others" refers to tugboats and so on, which are very few in terms of numbers. What we're looking at here is through traffic, not the ferries like those run by Scandlines, which count as cross traffic. Total through traffic amounts to 50,000 ship movements per year. Added to this are the regular ferry crossings comprising an additional 30,000 movements per year in this area. So you end up with quite a lot of traffic. Masters and officers without the necessary experience really come under pressure here. That applies, in particular, to this group down here (points to chart). If we take a look at the big vessels we see that, when it comes to through traffic, the bulk carriers and tankers are the largest ships passing through the Kadet fairway. They make up around 25% of the total traffic. I've switched to another picture here: what is a bulk carrier or a mixed cargo ship etc? This one here, for example, is a mixed cargo vessel (picture). Ships like this pass through the Kadet fairway in large numbers, but they can also veer off into shallower waters without difficulty. They usually have a draught of around eight or nine metres, which means that they do not have to rely on this deep water channel. And this here is a coastal motor ship. It's about 80 metres long.

With a draught of two or three metres it can pass over the reef no trouble at all. It can sail in the coastal traffic zone. Now this here is a photo taken on the Elbe showing one of the largest bulk carriers that sail up the river. Here you get an idea of the difference in size between a tugboat and a bulk carrier; this one here is 330 metres long. That's certainly not the standard size ship using the Kadet fairway. In the Kadet fairway you've got to reckon with bulk carriers that are about 260 metres long, 45 metres wide and with a draught of 13, 14 or 15 metres. These ships depend on the channel. But you see, when such huge ships sail towards one other – and this is the psychological problem Mr Keitsch just referred to – you feel a natural urge to give way. If that happens too quickly you get stuck. That's why we need people with the right skills and experience up on the bridge. If you now think back to the qualifications I mentioned at the beginning, it's quite possible that those with the right skills and experience won't be around. This is the maximum ship size distribution. If you look down at the bottom of this chart at the bulk carriers and tankers you can see what sizes of ship sail through here. In the first quarter of 2000, the largest bulk carrier had almost 150,000 dwt, that is about 80,000 to 90,000 tonnes, which translates into a length of 260 metres by 45 metres by a draught of 13 to 14 metres. The tankers are of a similar size. We've heard that these figures will probably increase. In order to compensate in the short term for the lack of qualifications I described in my paper we need to put a qualified man on board, i.e. a pilot. I would like to make that perfectly clear. In the short run I don't see any alternative, because all the other measures being discussed here form part of the accident follow-up. And, to come back to what Mr Brenk said, the follow-up is always very expensive and damage can never be completely repaired. So we should invest more in prevention and, in particular, in training. Let me give you another figure. At the moment, we've got a world-wide shortage of 16,000 qualified seafarers. By qualified I mean people in the command area, such as masters, ship's officers, and ship's engineers. 16,000 world-wide. They're not easy to replace. If you want people with the right qualifications, you're going to need a training period of four to six years according to the STCW. You can't fill the gap any quicker. But let me make an appeal, if I may. In this system of globalised, industrialised shipping – and this, I think, is also a serious problem, the economic component – the masters and their crews need our support. Now, I don't want to give the masters and ship's officers a bad name. That's not my intention at all. When I'm on board, my job as a pilot is to support the captain in a difficult situation, which is guiding the ship to its destination. That's our task, that's how we see ourselves. This also concerns the state of Mecklenburg-Western Pomerania to some extent. Over the past three years the German pilot system has been the focus of much discussion based on straightforward economic considerations. The coastal states, the Federal Ministry of Transport, Construction and Housing and the Federal Government have set their sights on raising the profitability of ports. Pilot costs have to be lowered any way they can, while at the same time maintaining the same safety level and the same availability. All I can say is that this is to the detriment of the pilots. I think that is the worst of all possible approaches in these times of scarce nautical resources. So I would ask you to reconsider this point. That's an appeal directed to all the federal states. Thank you.

Peter Meyer (Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft mbH): Thank you very much, Mr. Chairman. Ladies and gentlemen, I am in the enviable position of a Kuhlenkampf or Thomas Gottschalk. I can afford to run overtime, because there's no one left after me. Let me introduce myself briefly. I'm employed by the Bugsier Shipping Company and have spent 30 years at sea. I've commanded ocean-going tugs 15 times at different places around the world and have survived typhoons in the Yellow Sea, tropical storms in the Caribbean and hurricanes in the North Atlantic. I was there when the *Amoco Cadiz* broke up and when the *Atlantic Empress* and the *Aegean Captain* collided in heavy rain off Trinidad, where there was an even greater oil spill than with the *Amoco Cadiz*. Let me say a few things here from my practical experience. First there's a lot of faulty navigation. We've heard it said here, and I've stated as much in my documentation, that 80% of all accidents at sea are the result of human error. So accidents can occur at any time regardless of the season of the year. I say that because in my work I'm always confronted with the summer and winter statistics. Laws, rules and regulations at the IMO, EU and national level as well as here on the regional level have not been able to prevent accidents of all kinds in the past, nor will they be able to do so in the future. Just take the most recent example. A brand new double-hull tanker – the *non plus ultra* in tanker safety, so to speak - rammed an ancient bulk carrier. Advancing technology, more elaborate equipment and improved training will “only” help to reduce accident frequency by a few percentage points. As an inland sea, the Baltic is fated to suffer faulty navigation. We have heard how foreign crews are overtaxed in a number of ways. Ships from overseas sailing into the Baltic often do not have the latest and/or updated maps on board. Let me give you one example from my own experience. The *Kavako* stranded on the Oderbank in December 1999 with 60,000 tons of ore on board on its way to Szczecin. The nautical map used for navigation matched the German general map for the western section of the southern Baltic. Out on the tugboats there was the usual snide remark you get when we pull one of that lot off: bet you he was using the Shell hiking atlas.... The officers don't navigate poorly on purpose. Either the navigation equipment is useless, the nautical training is below par or the navigator himself is exhausted because he hasn't had enough sleep, for example. On 26th March 1997, on the journey from Antwerp via Le Havre and Southampton to Belfast, the duty officer on the container feeder *Cita* fell asleep and, instead of turning north at Land's End, the ship kept going straight ahead. Four hours later it ran aground off the Scilly Islands. Nobody noticed. I know, because we chartered that ship. There are scores of feeder vessels in the Baltic, too. Last December, the *Janra* managed to ram a lighthouse that was standing alone in the middle of the Aland Sea. It capsized and ended up floating along upside down. Even if the lighthouse had been on an electronic map, somebody should have seen it. There's a lookout, and he should be awake. He's supposed to look out of the window every now and then. That's what's expected, and I assume it's being done. The port State control in the Baltic ports has to check the presence of current and updated sea charts to ensure that they are in order for departure at least. And there's another important thing, which people in the room perhaps aren't clear about what with all this talk about laws and training. The port State control is not obliged to check the presence of the prescribed certificates, because they're all there. However, they are supposed to evaluate the qualification of the officers as best they can. I don't know how they do it. The IMO estimates that 20% of all certificates are forged. Only last February, David Cockroft, the General Secretary of the ITF, that's the International Transport Workers' Federation, demonstrated that certificates can be bought. He signed on for a tanker with a Panamanian first officer's certificate he had bought.

Mr. Wills will know that the case caused quite a stir in the British press. Let me give you another recent case revealed by port State control. A 21-year-old ship's officer – at 21 I had just got my seaman's certificate – produces a captain's certificate issued in Honduras and can't speak a word of English. The certificate was promptly confiscated. But that's what you're confronted with. Even ISM – despite all the praise it's showered with, and it certainly has its good sides – is really just paper work. They've got this huge file, everything's recorded on paper – but it's the shipping companies that have got to make safety management work. Yet that doesn't happen in many cases. They hang their Document of Compliance in a nice frame on the office wall and that's it. We know that from practical experience. If there has to be improvement in nautical safety in areas where the demands on navigation are tough – and I would certainly include the Kadet fairway in that respect – we are going to have to rely on measures that influence ship's officers from outside. They include – I know they've been called for many times during the day, but I'd like to read them out once again at the end – clearly visible buoyage, reporting requirements for all ships, long-range radar and an evaluation of the situation by competent observers. And when we get to the evaluation stage we need advice from competent observers, as is the case with air traffic controllers. We know AIS is coming. Starting from a certain ship size and/or draught in the approach to German ports, why not make a pilot mandatory in the approach conditions and regulations – from Skagen to Warnemünde? I think we're in a legal position to do so. Nobody's mentioned this here so far, so I will. Just two days ago, on 23rd April, Italy banned single-hull tankers from entering its territory. So much for co-ordination between the IMO and the EU. The Italian Environment Minister, Signore Borden, said that a sovereign state has the right to take the appropriate measures to protect its coast. This has caused an uproar in shipping circles. We also get a lot of oil sent to Bavaria via Trieste, and we're all distraught. I don't know what the next step will be. This is all hot off the press. Preventing specific accident causes. Many people consider the Baltic to be an inland sea in meteorological terms, but here too storms and waves have sunk many a large ship. Let me list a few here: slamming with the *Estonia*, flooding with the *Jan Heweliusz*. Then the standard accidents: the *Kelme* ran aground here at Darsser Ort in 1995, it was sailing straight ahead too. Ferry boats also run aground: the *Sally Albatross* off the Finnish coast in 1994. Collisions: we've just had one. Ferries also collide, although Mr Poulsen from Scandlines didn't mention it. The *Dronning Margarethe* collided with the *Bore Britannica* off Gedser in 1991. And there's fire, as Mr Hormann mentioned: the *Princess Ragnhild* in 1999, 1,160 passengers were evacuated, the weather was good. What have we got in the way of accident control ships here in the Baltic? Ocean-going harbour tugs with a static bollard pull of 30 to 50 tonnes. The *Scharhorn* for pollution control. It doesn't have any tugging equipment, but at least it's got a fire extinguishing system. Ships for cleaning up oil spills. Let me just give you a few basic facts on combating oil pollution. The modern technical means we have available of fighting oil pollution are alright for handling waves up to 1.5 metres high and currents of 0.3 metres per second, depending on the viscosity of the oil. But that's as far as they go. All of us here in this room should adopt the motto of the ISU, that's the International Salvage Union, where all the salvage vessels are represented – Schmidt, Weissmüller, Bugsier, Switzer – which says: Keep the pollutant in the ship. Because that's where you can control it best. Prevention is better than a cure, as they say. And what's the best way of going about prevention? One important point first off. The cheapest solution is not necessarily the best. Tugboats are available from Kiel to Rostock, or so we've heard. But they aren't all available at once, and their number, towing power and ability to operate in bad weather are all limited.

The Federal Government has two, 110-tonne, pollution control ships with static bollard pull and a fire extinguishing capability. But they are both in the German Bight. So what do we need, what are we looking for? We are looking for a tool, with the help of which the accidents I referred to can best be prevented or brought under control. Experiences with ship disasters have shown that the success of such an operation depends on how quickly the necessary help is on the spot. The emergency response tugs in South Africa, Spain, France, Great Britain, the Netherlands and Germany have all been designed and built for tugging and salvaging at sea. These tugs are not ideal for all emergency procedures. Special tasks require special ships. So far there are no special ships that are ideally suited for these kinds of tasks. The Bugsier Shipping Company in Hamburg, Transport & Service in Bremerhaven and the SSW shipyard in Bremerhaven have got together in a working group to design such a vessel for use in the future. The name of the project is "ERV". It stands for "Emergency Response Vessel", which has already been mentioned here a few times. Now they're always going on at us about the static bollard pull, how much static bollard pull do you need. I've got several with me, I don't want to put them all up. I would just like to put one ship up. Static bollard pull, the famous static bollard pull. This is the story of the tugboat from the Dover Strait. The Dover Strait is very similar to the Kadet fairway. Big ships pass through it, even bigger than the ones we have here. But all in all, it's a narrow strait, the weather is fairly sheltered and there are ferries crossing it, like we have here. When the UK started developing its ETV, Emergency Towing Vessel, the MCA, the Maritime and Coastguard Agency, said it should be 50 tonnes. Then they asked the tugboat companies. 50 tonnes wasn't enough, they said, try 80 tonnes. So they started with 80 tonnes. That was the *Brodo Spasnoon*, which only lasted two winters. Then they changed to the *Far Turbot*. Its static bollard pull was 120 tonnes. And now they've agreed with France to operate the emergency towing vessel jointly. In the meantime they've got 150 tonnes in the Dover Strait, which is comparable to the Kadet fairway. And the figure's going up. But to get back to our Emergency Response Vessel. Let's imagine that the construction of one of these ships includes the following basic data. These will also apply to the North Sea, since I'm assuming that, if we're going to build a vessel like this, we might as well build two – one for the Baltic and one for the North Sea – and then you can shuttle them back and forth when one of them has to go in for repairs. This Emergency Response Vessel should have a static bollard pull of 180 to 200 tonnes, a FiFi 1 fire extinguishing capacity, which is what the *Scharhorn* has now, and a FiFi 3 capacity for the continuous control of large fires and cooling parts of the burning ship. Now, if I've got a burning ferry or a burning ship with a hazardous cargo, then I've got to get at it with lots of water right from the start. If I just pee on it, then it will go on smouldering. If I don't sink the ship with my stream of water, then I at least put the fire out. That was the case with the collision between the *Norwegian Dream* and the *Ever Decent* outside the radar zone of the English Coastguard. They wanted to charter the emergency response vessel, but it wasn't around, because it was summer after all, and they only had ships with limited fire extinguishing capacity. Since they only had the equivalent of FiFi 1, they didn't manage to put the fire out in the burning deck cargo of the *Ever Decent*. A draught varying from five to seven metres with a large ballast capacity in double hulls. We're also building a double-hulled ship. We fill it up with ballast water and pump ourselves up and down. That way we can go anywhere that a little port tug can go today. All the 50-tonne port tugs that sail here in the Baltic have a draught of 4.8 or five metres. So she'd make it there all right. A free sailing speed of 17 knots and a bad weather sailing speed of over 12 knots.

It should be protected against gas and explosions, just like multi-purpose ships, but at full engine power in gas protection operation. Ice reinforcement would be appropriate. A helicopter landing pad for a “Sea King” is very, very important. The ship has to be big enough for a large helicopter to land on the foredeck. Let’s imagine a ferry has to be evacuated. If it’s one I can land my helicopter on and I’ve got an emergency response vessel maybe 100 metres away, then I don’t have far to go if I have no choice but to evacuate by helicopter. That means I don’t have to fly the 20 passengers I’ve taken on board to Rostock-Lage and then rush back again. I can fly operational personnel in very quickly. The ship should have heavy cargo cranes or at least one heavy cargo crane with a lifting capacity of between 80 and 100 tonnes. Why that much? Very simple. We had to salvage the 40-tonne containers from the *Janra* - that’s the container ship that capsized up there. It was loaded with cellulose. The ship floated upside down for a long time and the cellulose became saturated with water. One 40-foot container weighed 70 tonnes. You could just hit it with an axe, like we did, and let the water run out to make the container lighter. But nothing ran out, it was soaked with water and weighed 70 tonnes. We even had containers where the seals still held, so we had two together. We had to cut them apart with a blowtorch and divers, because we just couldn’t get it up. What’s also very important for an emergency response vessel is that the stern and the working deck should be designed to enable the ship to dock at a ro-ro ramp of the kind you can find all over the Baltic. It sails under the ramp, the fire service comes in with its fire engines and whatever they’ve got on wheels, and drives right up on deck. Or, if I’ve got to evacuate a passenger ship or ferry, then I can use it to drive a large ambulance on board. I just drive up on deck and take everything with me. So if I’m going to build a ship today, then it’s got to have a ro-ro capacity. It should also be able to tow. The need for equipment rooms, cabins, mess rooms should be obvious. Day rooms for people. The ship has to be fairly large, and it will be big for the simple reason that I’ve got the helicopter deck up front, which is at least 30 metres square, because otherwise a “Sea King” can’t land. And I want to be able to drive right onto the after deck. So the after deck has to be a certain size as well. Which means I’m talking about 90 metres. Now, if I’ve got a 90-metre ship, I also have the space to accommodate the people I’ve just evacuated. Of course, we’ve also got a work area for the operations team on the spot, that’s clear enough. Care of the injured on board. If I’ve got a ship like that with enough space I can also set up a hospital, intensive care, shock and resting area. We can set that all up after consultation with the emergency doctors. Naturally, all this is going to cost a bit. Which is why we ought to see if it can take on other tasks. We suggest – and it’s only a suggestion – that emergency recovery vessels should take on duties such as water and shipping patrolling with federal employees or with a Federal Government representative in charge. Fighting oil spills by setting up oil barriers or extracting oil using the necessary equipment. But none of these additional functions should hamper its towing capacity. It could also fight spills of hazardous materials, for example, by picking up sunken or floating hazardous material containers. Salvaging ammunition or the remains of ammunition would be another option. After all, the Baltic is a rubbish dump. 600,000 mustard gas shells are lying down there. Someday you’ll be confronted with the problem of your chemical weapons. The French have just got started. And in the Baltic too, not today and not tomorrow, but in the coming decades, the chemical weapons in the Baltic are going to make their presence felt. The emergency response vessel could transport pilots. Search for wrecks. It could perform emergency pumping for ships taking on water. The instruction and training of operations personnel. We keep hearing that training is the be-all and end-all. Nautical surveying. Water samples. Maintaining and removing navigational aids. As a base for divers.

The potential for performing even more tasks should be considered when the emergency response vessel is at the development and construction stage. That's why we consider joint planning with the responsible authorities and agencies to be urgently necessary so that all the economic aspects can be taken into consideration as well. Only through joint planning can we guarantee the emergency response vessel's optimum deployment for the purpose of emergency towing, which is its primary task. From our point of view, it should have a modular structure. That means that you only take equipment on board when you need it. We are promoting the development and construction of emergency response vessels as part of a project set up in close co-operation with the German supply industry. So we aren't alone. We've got winch manufacturers etc., motor manufacturers and propeller manufacturers on board. We feel that, after due consideration of the economic aspects and technical conditions, the ships should be constructed in co-operation with German shipyards and German suppliers. So how far have we got with the project? After numerous discussions with experts, including the decision-makers at the Federal Ministry of Transport, Construction and Housing, we have come away with the impression that the construction of an emergency response vessel is urgently necessary. A safety tug with a static bollard pull of at least 100 tonnes should be constructed as an interim solution for the Baltic Sea. Based on the progress made so far, construction of the first emergency response vessel could begin in the autumn of 2001 with its launching scheduled for early 2002. After that, we could begin building a second vessel. The equipping phase lasts at least six months, and then it has to be put into service. Let me say once again – and this has already been pointed out several times – that top priority in tackling the causes of accidents must be given to access to appropriate roads, where you can work in the shelter of the land. Right now I wouldn't even dare imagine trying to get permission to enter a German port. It doesn't always have to be a roadstead. The road can vary, depending on the wind. You can read the rest later on. Now just one final point. If we can spend DM 130 million on security precautions for the transport of just one spent fuel rod container, then the safety of our Baltic Sea coastline should be worth at least as much. By the way, there'll be more transports of spent fuel rod containers in the next few years. But they'll cost the tax payer less, only € 66 million. Alright, thanks very much for your attention. That's it.

Jonathan Wills: But I really enjoyed Peter Meyers presentation. I heard some of it last night, it was very good. I wish him luck, I hope he gets that mega-boat, because it would be lovely. He may be interested to know that the „Englian Monarch“ that he showed is now the oil-round-tug from March, oil-round-tug in a feral sea area, Orkney in Shetland which is considered the most extreme. But I think his boat would be nicer. I was surprised to hear some of the old arguments against double-hulls brought up again. No, the double-hull would not have saved the „Braer“ or the „Amoco Cadiz“ but it would have made a very great difference to the „Exxon Valdez“. That's not my opinion, it's the opinion of the Alaska Oil Spill Commission, had that ship been a double-hull, the quantity of oil-spill would more likely have been 11 million gallons or 40 million gallons or what it was, I forgot the exact gallons, it was that kind of proportion, anyway. So, yes, double-hulls have problems but don't knock them, they otherway ahead.

Birgit Schwebs M.P.: I've got a question for Mr Steuer from the Sea and Harbour Pilots' Association. Perhaps the others can also give me an answer. We've already discussed mandatory pilotage. One argument against it is the expense. With 50,000 ship movements per year, who's going to foot the bill? How expensive is it really going to be? I would like to pass this question on to you. How expensive would that be? How high would the costs be?

Kurt Steuer: The German maritime pilot system in the North Sea and here in the Baltic Sea is not financed by the taxpayer. It is financed by the shipping industry. However, it is true that around 95% of the ships that we're talking about here take on a maritime pilot when they pass through the Kadet fairway and the Danish islands. Those are the responsible ones who say that, in view of the conditions, they need a pilot. Then we've got 5% who don't use one. That's the percentage which may be responsible for the things we've seen. And in fact the shipping companies are cutting back elsewhere, too – on their crews, for instance. That's the problem. Now, if you're trying to work out how expensive an accident is, remember what someone said: if you think prevention is expensive, try an accident. An accident is always more expensive. So I think it's justifiable for us to demand mandatory pilotage for these ships. The shipping industry has to finance this service. And it can be financed. People keep saying that pilots are very expensive. There's plenty of overtime being worked and the ports are booming, so you can't really say that our competitiveness is being affected or disrupted by pilot costs.

Werner Keitsch: Ms. Schwebs, you're proceeding from false assumptions. You mentioned the figure of 50,000 vessels. That is the total passage in one year through the Kadet fairway, including all the small ships that are not dependent on the deep water channel. There is an exact plan, which has already been presented to the BPAC, showing how the draughts are to be worked out. The assumption was that mandatory pilotage should be stipulated for ships with a draught of 9.5 metres or more. There was in the BPAC. Then they ditched the idea. I don't know whether it could be taken up again. I hoped so after I heard what Dr. Steinicke had to say. Of course, that's well off the figure you cited. I don't have the numbers in my head. You'd have to take the count made in the Great Belt by the Danish authorities, maybe it's 10,000 or 12,000 ships, I don't know. But in any case it isn't the huge number you mentioned.

Chairman, Dr. Henning Klostermann: Mr Steuer, please give us a couple of examples indicating how high the costs of pilotage are. How are they calculated: by the hour, by the mile, by the day or how? What does it cost to pilot one of the larger tankers through the Kadet fairway?

Kurt Steuer: Right. Basically, the rates for the maritime pilots we're talking about here and the harbour pilot fee schedules are open for public inspection. However, I don't have the maritime pilot fees for the Baltic region in my head. But there are some of my colleagues at the back who should know. Maybe they can help.

(Call from the audience: "Two-and-a-half to three thousand deutschmarks")

Kurt Steuer: We're talking about performance and professional advice from an expert who, after all, as I've tried to state here, has the relevant professional experience. I think the rate's justified.

Renate Holznagel M.P.: You said there's a lack of professional pilots. I believe you cited a figure of 18,000. Is that correct?

Kurt Steuer: I said there's a lack of 16,000 qualified seafarers world-wide. By that I mean masters, ship's officers and ship's engineers. So the shortage is always at the command level.

Renate Holznagel M.P.: How do you view the prospects for changes in training or improvements in the situation? How would you assess the financial cost and is it going to be affordable?

Kurt Steuer: Because of the image of the seafaring profession and as a result of social and economic developments over the past 20 years young people have no interest in going to sea. That's one of the problems. There were times, by which I mean the early 1990s at the time the East was opening up, when a lot of seamen from the East signed up for relatively low wages in the West and seafarers here in the industrialised nations, in the Western countries, were made redundant. The situation we have now is that there are not enough new people around anywhere. Everything's been run down so much - and this gap that's opened up, which can be seen in other sectors of the Germany economy, is making itself felt in the shipping industry as well. How can we get to grips with the problem? Let me say that those affected – the shipping companies – have to train people, they've got to invest. Here in Germany the state gives support to training programmes. But of course that's not everything. They've also got to keep people in shipping afterwards. That means an improvement in the social conditions attaching to the jobs. They've got to be made attractive enough for a seafarer to stick at the job for a long time, get his certificate and then go to sea for three, four or five years. The average length of time people spend at sea is around five years. Bearing in mind that it takes time to become a qualified seaman that's simply not enough. In order to become a qualified seafarer, after you've passed your exam and earned your master's certificate, you need two to three years to develop and be able to command a ship in a responsible manner. Let me make a brief remark about pilots. Pilots ultimately recruit their new staff from among sailors. All our people are qualified masters. Experience is what counts in the piloting profession. So here, too, there's a gap we're going to have to contend with. We shall have to work out ways of training pilots independently in the future. However, those are all going to be very long-range and expensive programmes. And things will only work out if there is the requisite financial support, particularly as regards training, and the ultimate outcome is rewarding. I would draw your attention to other professions that have been under discussion recently, namely air traffic controllers and airline pilots. I think the profession of master –maritime master – which Mr Keitsch, Mr Meyer and I belong to, can certainly be compared with that of a ship's pilot in terms of the responsibility and the risks and the values they decide on. But these, if I may be forgiven for saying so, are being trodden underfoot.

Lutz Bauer M.P.: I would like to put a question to Captain Meyer. Captain, you spoke about an emergency response vessel for the Baltic. I recall you saying that two of them should be built. Your description was so vivid that it's easy to imagine what a steamer of that kind would look like. The thing is a) what investment costs should be planned for it? b) it can't just be the responsibility of Schleswig-Holstein and Mecklenburg-Western Pomerania; and c) the investment costs alone are probably not the decisive factor, which would explain why people are giving a lot of thought to it or taking a negative position, for example at the federal level. The ultimate costs probably have more to do with maintenance. A steamer like that won't be in operation every day, it won't bring in money every day. Moreover, the range of action of a ship like that, particularly in the Kadet fairway, would mean that it might also be put to use in Denmark, Poland or other neighbouring Baltic states.

Peter Meyer: Yes, we've naturally thought about what such a vessel would cost. And we haven't got all the data together yet. We're still negotiating with the suppliers, and at the moment it's still just a planning design, although we've already got a model. We've got a computer model, we've got a wooden model you can touch, and we've got a general plan. From what we can judge today, the costs would be around DM 80 million at least. It depends on what we put into it. Because you've already heard that it can be a very extensive ship. I can't say much about the maintenance costs. Someone's got his hand up at the back there. Mr Wiebel is the project director for the vessel. He came along just to be on the safe side. He could say a lot more about the figures. I'm just the tugboat expert, so to speak.

Carsten Wiebel: My name is Carsten Wiebel. I'm the programme director for this emergency response vessel. You asked two things. Let's take the second question about the action radius first. We're talking about a time slot of between four to six hours. That would mean that in this area we could work within a response time of four to six hours. So if we're at our station in the area of the Kadet fairway and achieve a bad weather speed of about 14 knots we could reach Rügen within four hours moving at 14 knots and the Flensburg Firth within 6 hours. So that means we've got to be on site on time. That's what Peter Meyer has already pointed out. What use is the best vessel in the world if it arrives too late? What use is the fire brigade if the house has already burned down to its foundations? The other question referred to was about the price. We see a private firm taking over the task. We would calculate the costs for the construction of the vessel as part of the charter rate. So if, for example, you're sitting in a taxi and being driven from point A to point B, and are thus taking advantage of a service, what you're interested in is not how much the taxi costs, but whether it will get you to your destination. A vessel ideally suited to performing the necessary safety tasks would have a charter rate in the range of the operating expenses of a multi-purpose ship. Of course, we'd need a long-term charter for it. You can't get one for six months. If, for example, we were talking about 14 or 15 years, we would get a charter rate in the range of the operating expenses of a multi-purpose ship. One last comment. We have the chance to make the vessel economically viable by equipping it to perform additional tasks. This ship is ideal for safety work. It's not necessarily optimal for additional tasks, but it can be utilised. The approach we're taking is that the emergency response vessel must be ideal for safety purposes. We would rather improvise in the area of buoying than with towing or fire extinguishing. Thank you.

Chairman, Dr. Henning Klostermann: I now have the very difficult task of making some concluding remarks. I hope you will excuse me if I don't give a summary. After nine hours of intensive consultations, with discussions and personal conversations on the side, too – which are not unimportant on such occasions – it's not possible, though excusable, I hope. I can give you my personal impressions. I could say that there has been one superlative after another. I have never witnessed such a hearing before in this parliament. It's also the first international hearing. I have never encountered such encyclopaedic knowledge, facts and experiences during a single hearing. I have to be honest about that. Our powers of absorption are one aspect, but the good thing is that we can read up on everything later. I've mentioned that more than once. It will take several weeks and I crave your indulgence for that. After all, we have illustrations of the most varied kinds, papers handed in as statements and others submitted by way of additional information etc., so we've got a lot of extra work on our hands.

But we've said we'll do it and do it we shall. My personal assessment is that today's event has also enabled us to reach out to the public. That was our aim, to approach this issue in a practical manner with the help of experts so that politicians can get an idea of things. Even if some people say that a hearing like this is a couple of sizes too big for us as a state parliament in the small coastal state of Mecklenburg-Western Pomerania or possibly several sizes too big, we've nevertheless had the courage to try. This courage in tackling the issue head on and debating it is very much to the credit of the organisers, but it is also to your credit in accepting our invitation. I think we've been very successful, not only in creating a public forum and choosing a propitious moment, but also in giving you the opportunity to bring your knowledge to bear. I would ask you to spread the word that we have staged this hearing here and gathered a lot of information. I would make a special request to our guests from the three Baltic states, from Poland and Russia, that you pass on what you have heard here, in whatever way you wish, to your parliamentarians, to the relevant committees or the parliamentary speakers. Please tell them, too, that we are planning to deal with this issue at the 10th Baltic Parliamentary Conference in Greifswald in September. The more political organisations and experts we can involve, the sooner we can achieve a reasonable solution – and that's what I have in mind – a reasonable, humane solution for all the problems of shipping, ship safety and the impact on the environment, and as regards prevention, too, of course. Some of you have also asked whether it might be possible to hold such a conference or hearing several times or once again with regard to specific questions. When I used the term "encyclopaedic" I was pointing to the fact that this is a wide-ranging subject for you, but all the more so for us. I think it's important that the word should be spread, that the other Baltic states should wish to co-operate with one another on a bilateral basis. We heard today from the Danish delegation – immediately and spontaneously – that they would be very pleased to pass on the papers and the outcome of this hearing to the responsible ministers so that they can be included in the ministers' conference in September, which will form part of the Baltic Sea Council. Dr. Steinicke from the Federal Ministry of Transport said the same. I think it's very good that today's event, the outcome and the thorough discussion of the issues will be brought to the attention of the people at the top. Everybody's got something out of the meeting. It was especially important for me, looking at Mr Hormann, to discuss the human factor and the relationship between man and machine, between man and technology. This system is more modern now than it has ever been – and more in need of a thorough re-appraisal than ever before. It's simply not talked about enough. The role and significance of the human factor in seafaring is underestimated in my opinion. We should perhaps give this matter some thought – we need to remedy the existing shortcomings. We should not forget either that there are parallels, which have been touched on many times here, with aviation. It may be only 100 years old, but it can point to a large number of very sensible safety systems that have been developed in recent times, and to other things as well. Sometimes it can't hurt to take a critical look at the millennia-old tradition of ship movement, because, as we know, the first discoveries were not made by land but by ship, and the world was discovered by ship. OK, so aviation is several steps ahead of us in some things, but perhaps that will encourage us to consider abandoning our 100,000 regulations and making do instead with a few correct, logical and controllable regulations and with manpower. Perhaps we can learn a little something from aviation. But that's not my final word. The subject matter is not exhausted. We shall go on trying to tackle the problems. Having said that, I should like to express my sincere thanks to all of you for coming here and making your knowledge and experience available to us.

To all those who have willingly responded to the many questions in writing, who have made their statements and contributed in a stimulating manner to the discussions. At no stage did boredom overcome me, just let me say that. Everybody contributed in his or her own very personal way and that's fine. In conclusion I'd like to say that Schwerin, as the state capital of Mecklenburg-Western Pomerania, has addressed this issue in parliament. Please remember that if you're taking a holiday trip here sometime. You're perfectly welcome to visit the parliament if you contact the members, who were here today, in time – that would be the environmental committee first and foremost, but the economic committee would doubtless be interested, too – or just report to the administrative office and they'll tell you what to do. It's not a problem at all. We would very much like to see you here again perhaps at different events. I gather that some of you will be spending the night here. There will be a bus waiting in front of the palace to take you to the Hotel Niederländischer Hof or to the train station. I should also like to express my heartfelt thanks to the team of interpreters. Everything went very smoothly indeed. Really. I say that not just in the light of my extensive experience of interpreters, but also because the subject matter is very difficult, very tough. We will be happy to recommend you to others. I would like to thank the in-house team that prepared and organised this hearing, namely the state parliament administration. Thank you very much. Of course, nobody's perfect. But, as far as I can see, everything's been taken care of. So get home safely, take lots of good ideas with you, whether you came by ship, plane or other means of transport. From Schwerin you can get to the Baltic and the North Sea by boat, but that would take a little longer. You could board just outside the palace here and then cross Lake Schwerin. We have a landing stage near the palace bridge. The short northern connection from Wismar to the Baltic is not back in working order yet. General Wallenstein dreamed of such a link, but he never saw it implemented in his life time. Perhaps there will be a small passage for sport boats again soon. But there are conflicts with the environmentalists – just for your information. So thank you very much again and have a good trip. Take some of the inspiring thoughts we have heard here today home with you. Goodbye.

Anlage 3
überarbeitete Tonbandabschrift

Aufzeichnung aus dem Schlusswort des amtierenden Vorsitzenden der 10. Ostseeparlamentarierkonferenz

Heinz-Werner Arens (Präsident des Schleswig-Holsteinischen Landtages): Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich rufe den letzten Tagesordnungspunkt „Annahme der Resolution“ auf und möchte zunächst einmal Herrn Romualds Razuks, den Vorsitzenden des Redaktionsausschusses, bitten, das Wort zu ergreifen und uns über das Ergebnis der Sitzung zu berichten.

Romualds Razuks (Abgeordneter des Lettischen Parlamentes): ...

Heinz-Werner Arens (Präsident des Schleswig-Holsteinischen Landtages): Gibt es Anmerkungen zu dem Bericht des Herrn Vorsitzenden des Redaktionsausschusses? – Svend Erik Hovmand, bitte.

Svend Erik Hovmand (Präsident des Nordischen Rates, Dänemark): ...

Heinz-Werner Arens (Präsident des Schleswig-Holsteinischen Landtages): Danke sehr. Ein sehr konstruktiver Vorschlag. Herzlichen Dank an den Redaktionsausschuss, dass es einvernehmlich gelungen ist, einen abstimmungsfähigen Vorschlag vorzulegen. Das heißt, ich werde, wenn es keine weiteren Wortmeldungen gibt, die Resolution in der vom Redaktionsausschuss erarbeiteten Fassung einschließlich der Empfehlung bezüglich der russischen Formulierung jetzt zur Abstimmung stellen. Weitere Wortmeldungen gibt es nicht. Dann kommen wir jetzt zur Abstimmung.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wer also der Resolution in der vom Redaktionsausschuss empfohlenen Fassung mit der hier empfohlenen Ergänzung seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Danke sehr. Gibt es Gegenstimmen? – Gibt es nicht. Gibt es Enthaltungen? – Dann darf ich feststellen, wir haben die Resolution einstimmig angenommen. Herzlichen Dank.

(Beifall)

Ich bedanke mich ausdrücklich bei Herrn Razuks, bei den Mitgliedern des Redaktionsausschusses und bei den Zuarbeiterinnen und Zuarbeitern für die gute Arbeit. ...

Heinz-Werner Arens (Präsident des Schleswig-Holsteinischen Parlamentes): ... Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Konferenz ist jetzt abzuschließen. Ich will es aber dennoch mit einem konkreten Sachanliegen tun. Sie haben eben in der Resolution die Einsetzung einer Arbeitsgruppe „Maritime Sicherheit im Ostseeraum“ beschlossen. Ich denke, wir sollten keine Zeit verlieren und nicht auf die nächste Standing Committee Sitzung warten, sondern wir sollten das Land Mecklenburg-Vorpommern, was ja auch die Vorarbeiten betrieben hat, federführend mit dem Vorsitz dieser Arbeitsgruppe beauftragen und es auffordern, schnellstmöglich diese Arbeitsgruppe zu konstituieren. Ich denke, dieses Signal sollte die Versammlung hier geben und nicht auf die nächste Sitzung des Standing Committee warten.

Wenn Sie einverstanden sind, dann würde ich denjenigen, der so verfahren will, um sein Handzeichen bitten. – Danke sehr. Gibt es Gegenstimmen? – Stimmenthaltungen? – Danke sehr. Dann ist der Auftrag bei Mecklenburg-Vorpommern, diese Arbeitsgruppe jetzt auch zügig einzusetzen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Kuessner hat bereits einiges zum inhaltlichen Verlauf der Konferenz gesagt. Ob wirklich Greifswald ein Meilenstein war, das können wir erst beurteilen, wenn wir uns in St. Petersburg treffen und über die Umsetzung dieser Konferenz miteinander geredet haben. Aber was sich heute sagen lässt, ist ganz sicherlich, dass uns diese Konferenz einen deutlichen Schritt nach vorne gebracht hat. Ich will als Beispiel nur den Punkt Schiffssicherheit und die Sicherheit auf See nennen. Wir sind durch die umfangreichen, intensiven Vorarbeiten eines unserer beteiligten Parlamente hier auch in der Substanz deutlich weiter gekommen. Ich denke, dies ist ein gutes Zeichen für die Zukunft.

Abschließend danke ich unseren Gastgebern im Namen aller Konferenzteilnehmer. Und ich danke, weil das häufig vergessen wird, unseren Übersetzern für die vorzüglichen und kompetenten Übersetzungen. Eine Konferenz ist darauf angewiesen.

(Beifall)

Ich möchte mich auch im Namen aller ganz herzlich bei den logistischen Zuarbeiterinnen und Zuarbeitern bedanken, das heißt bei der Versorgung durch das Hotel „Dorint“ und bei der Versorgung und Unterstützung hier im Max-Planck-Institut. Die Organisation und der Ablauf der Konferenz waren perfekt.

(Beifall)

Wenn ich meinen Dank an den Gastgeber, den Landtag Mecklenburg-Vorpommern mit dem Präsidenten Hinrich Kuessner an seiner Spitze richte, schließe ich auch alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Verwaltung und im gesamten Service bis hin zu den Fahrern in meinen Dank ein. Sie haben sehr engagiert, sehr kompetent diese Konferenz so vorbereitet, dass sie uns nicht nur inhaltlich ein gutes Stück weitergebracht hat, sondern für uns alle auch zu einem persönlichen Erlebnis geworden ist. Ein ganz herzliches Dankeschön!

(Beifall)

Die 10. Ostseeparlamentarierkonferenz ist geschlossen. Ich wünsche allen Teilnehmern einen guten Heimweg!