LANDTAG MECKLENBURG-VORPOMMERN **Drucksache 4/44**
4. Wahlperiode **27.11.2002**

ANTRAG

der Fraktionen der SPD, CDU und PDS

Entschließung zur Umsetzung von Beschlüssen der 11. Ostseeparlamentarierkonferenz in St. Petersburg (Russische Föderation) am 30. September und 1. Oktober 2002

Der Landtag möge beschließen:

1. Der Landtag stimmt den von der 11. Ostseeparlamentarierkonferenz (Baltic Sea Parliamentary Conference - BSPC) in St. Petersburg am 1. Oktober 2002 verabschiedeten Beschlüssen (Anlage) im Rahmen seiner Zuständigkeiten zu.

2. Der Landtag begrüßt die Entscheidung der Helsinki-Kommission, der BSPC einen Beobachterstatus einzuräumen und wertet dies als einen Erfolg der internationalen Arbeitsgruppe „Maritime Sicherheit“ (Committee on Maritime Safety - COMS). Ferner begrüßt der Landtag, dass die wesentlichen Arbeitsergebnisse des COMS, in die auch die Beschlüsse des Landtages Mecklenburg-Vorpommern eingeflossen sind, durch die BSPC einstimmig bestätigt worden sind.

3. Vor dem Hintergrund der jüngsten Vorfälle - der Terroranschlag auf den französischen Öltanker „Limburg“ vor der jemenitischen Küste sowie der Untergang des Öltankers „Prestige“ vor dem spanischen Festland - sieht es der Landtag als erforderlich an, dass das Thema „Maritime Sicherheit im Ostseeraum“ von der BSPC und den jeweiligen Mitgliedsparlamenten mit dem bisherigen Nachdruck weiter inhaltlich begleitet wird.

Volker Schlotmann und Fraktion

Eckhardt Rehberg und Fraktion

Angelika Gramkow und Fraktion

Begründung:

Zu Ziffer 1

Vom 30. September bis zum 1. Oktober 2002 fand in St. Petersburg die 11. Ostseeparlamentarierkonferenz (Baltic Sea Parliamentary Conference - BSPC) statt. Vertreten waren annähernd 150 Delegierte aller nationalen und regionalen Parlamente der Ostseeanrainerstaaten. In vier Sitzungsblöcken beschäftigten sich die Konferenzteilnehmer mit den Themenbereichen „Zusammenarbeit im Ostseeraum“, „Nördliche Dimension“, „Ökologische und Umweltherausforderungen im Ostseeraum“ sowie „Auswirkungen der EU-Erweiterung auf Kaliningrad“.

Im ersten Sitzungsabschnitt stand ein Bericht von Nikolay Tulaev als neuem Vorsitzenden des Ständigen Parlamentarischen Ausschusses der BSPC über die Gremienarbeit seit der Greifswalder Konferenz auf der Tagesordnung. Der russische Abgeordnete stellte die Zukunft des Kaliningrader Gebietes in den Mittelpunkt seiner Ausführungen und wies im Übrigen darauf hin, dass es finanzieller Hilfen für Russland bei der Lösung ökologischer Probleme bedürfe. Für den Ostseerat sprach der finnische Minister für Nordische Zusammenarbeit Jan-Erik Enestam. Er hob das Interesse an der Verbesserung von Verkehrsverbindungen und einer Beschleunigung der Zollabfertigung hervor, thematisierte aber auch Fragen des Umweltschutzes wie beispielsweise eine Reduzierung von Gewässerverunreinigungen und die Einhaltung der Kriterien des Kyoto-Protokolls.

Im zweiten Arbeitsabschnitt sprach die Präsidentin des Nordischen Rates Outi Ojala im Rahmen ihres Eingangsreferates über Umweltschutzfragen und Kriminalitätsprobleme, insbesondere Gewalt im Zusammenhang mit Kinder-, Frauen- und Drogenhandel sowie Rassismus.

Als Leiter der international besetzten Arbeitsgruppe „Maritime Sicherheit“ (Committee on Maritime Safety - COMS) der Ostseeparlamentarierkonferenz präsentierte der seinerzeitige Vorsitzende des hiesigen Umweltausschusses, Dr. Henning Klostermann, im dritten Abschnitt die Ergebnisse der einjährigen Tätigkeit. Die Einrichtung dieses Gremiums war im Jahr 2001 von der Greifswalder Konferenz beschlossen worden, um weitere politische Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Maritimen Sicherheit im Ostseeraum zu entwickeln. Die COMS-Mitglieder - Abgeordnete aus zwölf nationalen und regionalen Parlamenten - hatten neben einer Sachverständigenanhörung Expertengespräche an verschiedenen Orten im Ostseeraum durchgeführt und einen Bericht für die 11. Konferenz erarbeitet, der neben einer Problemanalyse u. a. konkrete Forderungen gegenüber dem Ostseerat sowie den nationalen Regierungen enthält. Die Arbeitsergebnisse haben in wesentlichen Teilen ihren Niederschlag in der Resolution gefunden, die in St. Petersburg einstimmig angenommen worden ist.

In der Fortsetzung der Debatte zum dritten Tagungsabschnitt wurden weitere Umweltthemen angesprochen. So bemängelte Wieslaw Walendziak, Mitglied des polnischen Sejm, dass internationale Vereinbarungen und Beschlüsse zum Umweltschutz nur zum Teil umgesetzt worden seien. Vadim Paka, Direktor am Ozeanologischen Institut der Russischen Akademie der Wissenschaften, thematisierte das Problem chemischer Kampfstoffmunition, die nach dem Zweiten Weltkrieg in der Ostsee versenkt worden ist. Da es nur ungenaue Informationen über Lage und Zustand der am Meeresgrund liegenden Munition und Kampfstoffe gebe, seien Spekulationen über mögliche Auswirkungen und Umweltkatastrophen Tür und Tor geöffnet. Als Generalsekretär der Helsinki-Kommission zum Schutz der Meeresumwelt der Ostsee widersprach Mieczysław Ostojski den Ausführungen teilweise, betonte jedoch zugleich, dass die Regierungen die Lage der versenkten Kampfstoffmunition weiter ermitteln und deren Zustand und Gefährdungspotential vorausschauend prüfen müssten.

Im vierten Sitzungsabschnitt der die Situation Kaliningrads thematisierte, kam es zu größeren Kontroversen. So formulierten Konstantin Kosatschew vom Ausschuss für Internationale Angelegenheiten der russischen Staatsduma und Vladimir Nikitin, Vorsitzender der Kaliningrader Duma, die Ängste vor einer Isolierung des Gebietes nach einem EU-Beitritt von Polen und den baltischen Staaten. Der dänische Botschafter Lars Vissing wies als Vertreter der amtierenden EU-Präsidentschaft derartige Befürchtungen zurück und erläuterte u. a. die von der Europäischen Union vorgeschlagenen Transitlösungen für den Personen- und Güterverkehr.

In der Schlussresolution, die einstimmig verabschiedet wurde, werden Lösungen avisiert, die mögliche Trennlinien im Ostseeraum weiter minimieren. Die seit Gründung der Ostseeparlamentarierkonferenz im Jahr 1991 immer wieder gestellte Frage zur Einbeziehung Russlands in die engere Kooperation ist in St. Petersburg trotz teilweise unterschiedlicher inhaltlicher Positionen klar beantwortet worden: Bei der parlamentarischen Zusammenarbeit im Bereich des Mare Balticum ist Russland mit dabei, genauso wie Mecklenburg-Vorpommern und alle anderen regionalen und nationalen Parlamente der Ostseeanrainerstaaten. Die 12. BSPC soll im September 2003 im finnischen Oulu stattfinden.

Mit Zustimmung aller Delegationen wurde die aus der Anlage ersichtliche Resolution beschlossen. Einstimmig angenommen wurde im Rahmen einer Änderung der Geschäftsordnung auch, dass sowohl Russland als auch der Nordische Rat jeweils einen zusätzlichen Vertreter in den Ständigen Parlamentarischen Ausschuss der Konferenz entsenden können.

Zu Ziffern 2 und 3

Die maritime Sicherheit ist ein Politikfeld, das nach wie vor erhöhter Aufmerksamkeit und Aktivität durch die Legislativen und Exekutiven bedarf. Der jüngste Terroranschlag auf den französischen Öltanker „Limburg“ vor der Küste des Jemen sowie der Untergang des Öltankers „Prestige“ vor dem spanischen Festland, belegen mit aller Deutlichkeit, welche Gefahren für Volkswirtschaften und Umwelt bestehen und dass den Problemen nur im internationalen Rahmen begegnet werden kann. In diesem Zusammenhang hätte es ebenso geschehen können, dass die „Prestige“ nach ihrer Beladung in Lettland nicht schon in der ökologisch sehr sensiblen Ostsee in Seenot geraten wäre, mit katastrophalen Auswirkungen auf die Anrainerstaaten. Vor diesem Hintergrund sollte sich die Ostseeparlamentarierkonferenz auch weiterhin diesem Thema mit dem bisherigen Nachdruck widmen und einheitliche Forderungen an die Regierungen richten bzw. sich bei HELCOM in Ausübung des Beobachterstatus unmittelbar einbringen.

Gemäß der Beschlusslage der 11. Konferenz in St. Petersburg, soll der Ständige Ausschuss der BSPC seine Aufmerksamkeit zukünftig auf maritime Sicherheitsmaßnahmen richten. Gleichzeitig wird von HELCOM erwartet, dass sich die BSPC als Beobachter im Rahmen ihrer Sitzungen engagiert.

Der Beobachterstatus war vom ehemaligen Vorsitzenden der Arbeitsgruppe im Rahmen der 9. Sitzung der Head of Delegation der HELCOM im August 2002 in Riga - vor allem zur Vorbereitung der 11. BSPC - wahrgenommen worden. Dabei hatte sich gezeigt, dass eine Vertretung der BSPC als Beobachter in diesen Sitzungen sehr wichtig ist. Insbesondere im Hinblick auf das von Russland angesprochene Thema der nach dem Zweiten Weltkrieg in der Ostsee versenkten chemischen Kampfstoffmunition konnte dadurch eine sachlich fundierte Ergänzung der Resolution vorbereitet werden, die auf Zustimmung aller Beteiligten gestoßen ist. Gleichzeitig war sowohl von den Exekutivvertretern der HELCOM als auch von den dort vertretenen NGO’s mit Nachdruck unterstrichen worden, dass eine aktive Wahrnehmung des Beobachterstatus durch die BSPC erhebliche Impulse und Beschleunigungen in Bezug auf exekutive Beschlüsse auslösen kann und bereits ausgelöst hat.

Anlage
nichtamtliche Übersetzung
1. Oktober 2002

RESOLUTION
Teil I

angenommen von
der 11. Ostseeparlamentarierkonferenz (BSPC)
in St. Petersburg, Russische Föderation, 30. September bis 1. Oktober 2002

Die Teilnehmer der Konferenz

ihr Hauptaugenmerk richtend auf

WEGE ZUR INTEGRATION UND KOOPERATION IM OSTSEERAUM
auf der Grundlage der Nördlichen Dimension und ihrer speziellen Auswirkung auf die Umweltpolitik ebenso wie die Rolle Kaliningrads

in Kenntnis

der Deklaration über „Die Zukunft der Europäischen Union“, verabschiedet von dem Europäischen Rat in Laeken mit der Übereinkunft, einen Konvent unter breit angelegter Teilnahme von Parlamentariern mit dem Ziel einzurichten, den Weg für die nächste Regierungskonferenz im Jahr 2004 zu ebnen,

des EU-Russland-Gipfels im Mai 2002,

des vom Europäischen Rat in Feira angenommenen Aktionsplanes für die Nördliche Dimension (2000 – 2003),

der Verlautbarung der Kommission an den Rat zum Thema „Die EU und Kaliningrad“ – COM (2001)26 final – Brüssel, 17. Januar 2001,

der Verlautbarung der Kommission an den Rat „Zusammenarbeit zwischen der EU und Russland im Umweltbereich“ – COM (2001)772 final – Brüssel, 17. Dezember 2001,

des Ergebnisses des 4. Gipfeltreffens des Ostseerates in St. Petersburg im Juni 2002,

der positiven Arbeit des Ostseerates (CBSS) und vieler anderer regionaler Organisationen wie der Nordische Rat und der Nordische Ministerrat, die Union Baltischer Städte (UBC), die Subregionale Zusammenarbeit der Ostseestaaten (BSSSC), die Vereinigung der Handelskammern des Ostseeraumes (BCCA) und die Zusammenarbeit der Gewerkschaften in der Ostseeregion,

der laufenden Verhandlungen zwischen der Europäischen Union und der Russischen Föderation ebenso wie zwischen der Europäischen Union und den Beitrittsstaaten mit Blick auf künftige Visa- und Transitabkommen im Lichte der EU-Erweiterung,

fordern den Ostseerat (CBSS) und ihre Regierungen auf,

gemeinsame Kraftanstrengungen zur Stärkung der Nördlichen Dimension zu unternehmen,

zu einer planmäßigen Umsetzung des Aktionsplanes für die Nördliche Dimension ebenso wie zu Folgemaßnahmen unter Berücksichtung des erreichten Fortschritts beizutragen und eine politische Wegweisung für das weitere Tätigwerden sowie für den neuen, im Laufe des Jahres 2003 vorzubereitenden Aktionsplan zu geben,

die Europäische Kommission zu einer Verbesserung der Koordination von Finanzierungsinstrumenten zu ermutigen, damit die unterschiedlichen Fonds auf den verschiedenen Seiten der Grenzen besser aufeinander abgestimmt werden, wie zum Beispiel zwischen den Ländern der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes, den künftigen Mitgliedsstaaten und Russland,

Projekten mit grenzüberschreitendem Zusammenarbeitscharakter im eigentlichen Sinne mehr Aufmerksamkeit zu widmen, z.B. Infrastrukturmaßnahmen in Verbindung mit der Grenzabfertigung, wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen Grenzregionen und im Bereich des grenzüberschreitenden Umweltschutzes, wobei insbesondere das Instrument der Euro-Region genutzt werden sollte,

gemeinsame Anstrengungen zu unternehmen, um nicht nur Straßen und Schienenverbindungen in die transeuropäischen Netze einzubeziehen, sondern ebenso die Fährverbindungen im Ostseeraum,

mit der Europäischen Kommission darauf hinzuwirken, dass der Ostseeregion mehr Aufmerksamkeit zukommt und der Seetransport mit Fähren über die Ostsee als ein wichtiges Verbindungsglied in das Weißbuch der Kommission über Transport und Verkehr aufgenommen wird,

die Zusammenarbeit innerhalb des Ostseeraums durch eine effektive Arbeitsteilung und entsprechende Verantwortlichkeiten weiter aufeinander abzustimmen, z. B. durch bessere Koordination zwischen den zahlreichen regionalen Gremien und Arbeitsgruppen, um eine Minimierung von Doppelarbeit an Projekten sicherzustellen,

nationale Strategien und Aktionsprogramme zum Schutz der Ostsee zu verabschieden mit dem Ziel, dass Einbringen von Nährstoffen in allen Bereichen zu verhindern, die zur Eutrophierung der Ostsee beitragen,

sich einer Reihe allgemein die Umwelt betreffender Herausforderungen im Ostseeraum zu stellen, wie übermäßiger Energieverbrauch und Klimaveränderungen, Gefährdungen der menschlichen Gesundheit durch Wasser- und Luftverschmutzung, die Ausbeutung natürlicher Ressourcen sowie Abfallmanagement einschließlich radioaktiver Abfälle, der Verlust natürlicher (Öko-) Systeme und biologischer Vielfalt, die Umweltverschmutzung der Ostsee und der Barentssee,

die Vertragsparteien zu drängen, das Multilaterale Umweltprogramm für den Nuklearsektor in der Russischen Föderation (MNEPR) zum Abschluss zu bringen,

die Ausrottung des Schweinswales in Übereinstimmung mit den UN-Regeln zu verhindern,

eine nachhaltige Entwicklung zu unterstützen, insbesondere die Implementierung der Baltic 21 in dem Sinne, dass im Zusammenhang von Politik und Entscheidungsprozessen ökonomischen, sozialen und die Umwelt betreffenden Gesichtspunkten gleichermaßen Aufmerksamkeit zu zollen ist,

zu dem Konzept eines gemeinsamen europäischen Wirtschaftsraumes beizutragen, der im Rahmen der EU-Russland-Partnerschaft und ihren Kooperationsabkommen (PCA) diskutiert wird, und dem Pilotcharakter der Beziehungen zwischen der EU und Kaliningrad Aufmerksamkeit zu schenken,

das Kyoto-Protokoll so bald wie möglich zu ratifizieren und auszuführen,

vor dem EU-Russland-Gipfel im November 2002 gemeinsame Anstrengungen zu unternehmen, um eine wechselseitig akzeptable Lösung der Probleme im Zusammenhang mit dem Personen- und Güterverkehr zwischen dem Kaliningrader Gebiet und dem Rest von Russland zu erreichen, neue Trennungslinien in Europa zu verhindern und fortzufahren, die Zusammenarbeit zwischen den Völkern zu verbessern,

Vorsorge zu treffen für eine technische Unterstützung bei der Lösung von Problemen im Zusammenhang mit Aktivitäten der organisierten Kriminalität,

die Gesellschaft zu mobilisieren, im Rahmen der vorhandenen Gesundheitsvorsorgesysteme und darüber hinaus die HIV-Epidemie und andere übertragbare Krankheiten zu bekämpfen,

die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Ostseeraum zu intensivieren, Sicherheit und Stabilität zu entwickeln und sich den mit einer unausgewogenen Entwicklung in der Region einhergehenden Problemen zuzuwenden,

kommen überein

dem Komitee für Schiffssicherheit (COMS) ihren Dank für den Schlussbericht zu diesem Thema auszusprechen,

akzeptieren

mit Dankbarkeit die Einladung des finnischen Parlaments, die 12. Ostseeparlamentarierkonferenz im September 2003 in Oulu auszurichten.

Anlage
nichtamtliche Übersetzung
1. Oktober 2002

RESOLUTION

Teil II

angenommen von

der 11. Ostseeparlamentarierkonferenz (BSPC)
in St. Petersburg, Russische Föderation, 30. September bis 1. Oktober 2002

Die Teilnehmer der Konferenz

unter Konzentration auf

MARITIME SICHERHEIT
in Bezug auf die von den Teilnehmern der 10. Ostseeparlamentarierkonferenz in Greifswald verabschiedete Entschließung, Teil II, in der diese den Ostseerat und die Regierungen der Ostseeländer zu einer Reihe von Maßnahmen zur Vorbeugung und Bekämpfung von Schiffsunfällen sowie zur weiteren und grundlegenden Verbesserung der Sicherheit der Seeschifffahrt sowie der internationalen Zusammenarbeit in diesem Bereich auffordern

unter Berücksichtigung

der im „appended report" enthaltenen Ergebnisse der von der 10. Ostseeparlamentarier-konferenz in Greifswald eingesetzten Arbeitsgruppe „Maritime Sicherheit" (COMS), insbesondere

- einer am 13. Mai 2002 in Kopenhagen durchgeführten internationalen Anhörung
- eine**r** Fortschreibung des der 10. Ostseeparlamentarierkonferenz vorgelegten Gutachtens zur maritimen Sicherheit im Ostseeraum
- von Unterrichtungen aus einzelnen Mitgliedsländern zur Situation der maritimen Sicherheit im Ostseeraum und zum Stand der Umsetzung der Greifswalder Resolution

des aktuellen Standes der Beratungen und Planungen der Helsinki-Kommission (HELCOM) und ihrer Bemühungen zur Umsetzung der Kopenhagener Erklärung (HELCOM Extra 2001) zur maritimen Sicherheit sowie zum Meeresumweltschutz [HELCOM 23/2002]

der politischen Vorstellungen hinsichtlich der neuen Dimension für die Sicherheit auf See, die die Europäische Union in ihrem Weißbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" [KOM(2001) 370 endgültig] dargelegt hat sowie der Bemühungen der EU vollwertiges Mitglied bei der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zu werden

begrüßen

die Beschlüsse der außerordentlichen Sitzung der Helsinki-Kommission (HELCOM EXTRA 2001) am 10. September 2001 in Kopenhagen im Rahmen derer ein Großteil der von der Ostseeparlamentarierkonferenz in ihrer Entschließung vom 4. September 2001 in Greifswald enthaltenen Forderungen aufgegriffen wurden

die Entscheidung der Helsinki-Kommission vom 7. März 2002, der Ostseeparlamentarier-konferenz einen Beobachterstatus einzuräumen

dass der maritimen Sicherheit im Ostseeraum weiterhin eine hohe politische Priorität eingeräumt wird und dass das maritime Sicherheitsbewusstsein deutlich zugenommen hat

dass neue Übereinkommen, Richtlinien, Verordnungen und weitere Regelungen zur Verbesserung der maritimen Sicherheit in den internationalen und nationalen Gremien – auch durch das Engagement der Arbeitsgruppe COMS – schneller als bisher verhandelt oder zum Abschluss gebracht worden sind

die Einführung des AIS zum 1. Juli 2002 für alle neuen Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von mehr als 300 und dass die Ostsee weltweit zu den ersten Anwendungsregionen im Rahmen der Einführung des Automatischen Schiffsidentifizierungs-Systems (AIS) gehört

die Erklärung der Ministerkonferenz „Sicherheit von Energielieferungen im Ostseeraum im Rahmen der Erweiterung der Europäischen Union“, die am 27. September in Ventspils, Lettland, beschlossen wurde

dass im März 2003 ein HELCOM-Workshop unter Einbeziehung der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) und der Europäischen Gemeinschaft (EG) zum Thema „Umweltauswirkungen der erhöhten Schifffahrtsdichte in der Ostsee“ stattfinden wird

die Initiative des Nordischen Ministerrats, eine elektronische Seekarte der Ölverschmutzungsrisiken, die durch den zunehmenden Transport u. a. von Öl verursacht werden, zu erstellen, ebenso wie die Bereitschaft zur Ölbekämpfung in der Ostsee durch das Kombinieren von Informationen und Datenbeständen, die durch HELCOM und die Ostseeländer gesammelt wurden

stellen fest

dass bei der Umsetzung von Übereinkommen und Richtlinien die Dauer der Ratifikation und Inkraftsetzung internationaler Vorgaben noch unbefriedigend ist

dass neben Maßnahmen zur Verhinderung der Belastungen der Ostsee durch Öl und andere Schadstoffe aus dem Schiffsbetrieb auch weitere geeignete Maßnahmen zur Verbesserung des Meeresumweltschutzes in der Ostsee notwendig sind

fordern den Ostseerat und die Regierungen der Ostseeländer auf

in den Bemühungen zur Verbesserung der maritimen Sicherheit im Ostseeraum nicht nachzulassen

insbesondere durch

eine möglichst schnelle Umsetzung der HELCOM Kopenhagen Deklaration in den Ostseeanrainerstaaten

eine Unterstützung der Arbeit der IMO und ihrer Bemühungen zur Etablierung eines Modells zur Überwachung von Flaggenstaaten

eine vordringliche Berücksichtigung der Ratifikation des Protokolls (Protocol on seafarers' conditions of work) aus dem Jahre 1996 zur Konvention der International Labour Organization (ILO) Nr. 147 sowie der Konvention Nr. 180 zur Festschreibung und Kontrolle elementarer Forderungen nach sozialen Mindeststandards, die – abgesehen von wenigen Ausnahmen – von den Ostseeanrainerstaaten noch nicht ratifiziert worden sind

ein gemeinsames Betonen der Notwendigkeit von Zielgebieten in der Ostsee als „Besonders empfindliches Seegebiet" (Particularly Sensitive Sea Area - PSSA) vor der IMO als ein erster Schritt zur Implementierung des entsprechenden Teils der Greifswalder Beschlüsse

die schnelle und einheitliche Verbesserung des Hafensicherheitsniveaus im Ostseeraum sowie gemeinsame Forderungen im Rahmen der im Dezember 2002 stattfindenden diplomatischen Konferenz der IMO hinsichtlich

- des Vorziehens der Ausrüstungspflicht von Schiffen mit AIS-Transpondern
- der Durchführung von Risikoabschätzungen für Schiffe, mobile Plattformen sowie Hafenanlagen
- der Einsetzung von Sicherheitsbeauftragten
- der Schiffssicherheits- und Hafensicherheitspläne
- der Meldung von Verstößen gegen geltende Sicherheitsbestimmungen

eine effektive Umsetzung der Baltic Strategy („Strategie für Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und gleichartige Stoffe" [HELCOM 17/96]) einschließlich geeigneter Durchführungs-, Überwachungs- und Strafverfolgungsaktivitäten

die Prüfung, inwieweit ein „Port and Maritime Security Act" – ähnlich den gegenwärtigen Überlegungen in den USA – für den Ostseeraum entwickelt und realisiert werden sollte

die möglichst schnelle Umsetzung der „Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 27. November 2000" über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände

die nachdrückliche Einleitung weiterer geeigneter Maßnahmen zur Verbesserung des Meeresumweltschutzes, insbesondere durch eine Reduktion der landseitig verursachten Schad- und Nährstoffeinträge

die Empfehlung an die Regierungen der HELCOM-Vertragspartner, weitere Untersuchungen von Standorten und die Kennzeichnung versenkter chemischer Kampfstoffmunition durchzuführen, HELCOM über die Ergebnisse dieser Untersuchungen zu informieren und damit zu beauftragen, die neuesten Informationen und Kenntnisse über chemische Kampfstoffmunition in der Ostsee zu aktualisieren sowie den Vertragspartnern so schnell wie möglich einen neuen, schriftlichen Bericht vorzulegen

die Entwicklung regionaler Pläne innerhalb der entsprechenden nationalen Territorialgewässer ebenso wie die Einführung gemeinsamer Planungsstrategien der Ostseeanrainerstaaten in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ)

die Förderung der Arbeit der IMO zur Vereinheitlichung internationaler Ausbildungsnachweise und -standards für Seeleute sowie die Förderung der Entwicklung von Standards und Zulassung gemeinsamer maritimer Aus- und Weiterbildungsinstitutionen sowie die gegenseitige Anerkennung von Befähigungsnachweisen innerhalb der EU bzw. des EWR

sind übereingekommen

dass sich die Einsetzung einer „Arbeitsgruppe" der Ostseeparlamentarierkonferenz als geeignetes Instrumentarium zur Erhöhung des politischen Durchsetzungspotenzials ihrer Forderungen und zur Verbesserung des Dialoges mit den Exekutiveinrichtungen im Ostseeraum sowie mit internationalen Institutionen erwiesen hat

dass von diesem Instrument auch künftig in Bezug auf geeignete Themenbereiche Gebrauch gemacht werden sollte und

dass der Ständige Ausschuss der Ostseeparlamentarierkonferenz seine Aufmerksamkeit auf maritime Sicherheitsmaßnahmen richten solle.

Anhang: Bericht über aktuelle Probleme in Bezug auf die maritime Sicherheit auf der Ostsee, vorgelegt durch die Arbeitsgruppe „COMS – Committee on Maritime Safety" der Ostseeparlamentarierkonferenz im Auftrag der 10. Konferenz in Greifswald 2001

Anlage 1: Protokoll der 3. Sitzung (Internationale Anhörung)
Anlage 2: Gutachten
Anlage 3: Nationale und regionale Berichte

1 October 2002

R E S O L U T I O N
Part I

adopted by
the 11th Baltic Sea Parliamentary Conference (BSPC),
assembled in St. Petersburg, Russian Federation, 30th September - 1st October 2002

The participants of the Conference

concentrating on

WAYS OF INTEGRATION AND COOPERATION IN THE BALTIC SEA REGION
based on the Northern Dimension and its special impact on environmental policy as well as on the role of Kaliningrad

taking note of

the declaration on "The future of the European Union", adopted by the Laeken European Council, convening a Convention with broad participation of parliamentarians in order to pave the way for the next Intergovernmental Conference in 2004,

the EU-Russia Summit in May 2002,

the Action Plan for the Northern Dimension (2000 – 2003), adopted by the Feira European Council,

the Communication from the Commission to the Council on "the EU and Kaliningrad" - COM (2001)26 final - Brussels, Jan 17, 2001,

the Communication from the Commission to the Council on "EU-Russia Environmental Cooperation" - COM (2001) 772 final - Brussels, Dec. 17, 2001,

the outcome of the 4th Baltic Sea States Summit in St. Petersburg in June 2002,

the positive work carried out in the Council of Baltic Sea States (CBSS) and many other regional organisations, such as the the Nordic Council and the Nordic Council of Ministes, Union of the Baltic Cities (UBC), Baltic Sea States Sub-Regional Co-operation (BSSSC), Baltic Chamber of Commerce Association (BCCA) and Trade Union Co-operation in the Baltic Sea Region,

the ongoing negotiations between the European Union and the Russian Federation as well as between the European union and the applicant countries regarding future visa and transit arrangement in the light of the EU enlargement,

call on the CBSS and their governments to

undertake joint efforts to strengthen the Northern Dimension,

contribute to a structured implementation and follow-up of the Northern Dimension Action Plan, reviewing the progress achieved and providing policy guidance for further action and for the new action plan to be prepared during 2003,

encourage the European Commission to improve the coordination of financing, so that the different funds can match each other on different sides of borders, as there are the EU and EEA countries, the future member states and Russia,

pay more attention to projects with a genuine cross-border character, dealing with border-crossing infrastructure, economic cooperation between border regions and trans-border environmental issues, using in particular such tool as Euro-region,

undertake joint efforts to include not only roads and railways in the Trans-European Network, but ferry connections in the Baltic Sea as well,

negotiate with the European Commission to pay more attention to the Baltic Sea region and include maritime transportation with ferries across the Baltic Sea as an important transportation link in the Commission´s White Book on Transportation,

further streamline cooperation within the Baltic Sea Region by an effective division of labour and responsibilities, so as to better coordinate between the numerous regional bodies and working groups and to ensure that duplication of projects is minimized,

adopt national strategies and action programs to protect the Baltic Sea, aiming to reduce discharges of nutriants in all sectors that contributes to the eutrophication of the Baltic Sea,

face a range of common trans-border environmental concerns in the Baltic Sea Region, such as wasteful energy use and climate change, risks to human health from water and air pollution, depletion of natural resources and management of wastes, including radioactive waste, loss of natural systems and biodiversity, pollution of the Baltic and Barents Sea,

urge the parties to finalize the MNEPR agreement,

prevent the extinction of the harbour porpoise in accordance with the regulations of the UN,

support sustainable development, especially the implementation of the Baltic 21, meaning that in the run of policymaking and decision taking processes equal attention has to be paid to economic, social and environmental considerations,

contribute to the concept of a common European economic space which is under discussion in the framework of the EU-Russia Partnership and Cooperation Agreement (PCA) and to pay attention to the pilot character of EU-Kaliningrad-relations,

ratify and implement the Kyoto protocol as soon as possible,

unite efforts in advance of the EU-Russia Summit in November 2002 in order to achieve a mutually acceptable solution to the problems relating to passenger and cargo traffic between Kaliningrad district and the rest of Russia and to prevent new division lines in Europe as well as to continue and develop cooperation among people,

provide technical assistance in order to solve problems with organised crime activities,

mobilize society within and beyond the health care system to fight the the HIV epidemic and other communicable diseases,

intensify cross-border cooperation in the Baltic Sea Region, creating security and stability and addressing the problems related to uneven development in the region,

agree to

express its gratitude to the Committee on maritime security for the final report on this issue,

accept

with gratitude the invitation of the Finnish Parliament to hold the 12th Baltic Sea Parliamentary Conference in September 2003 in Oulu.

R E S O L U T I O N
P A R T II

adopted by
the 11th Baltic Sea Parliamentary Conference (BSPC),

assembled in St. Petersburg, Russian Federation, 30th September - 1st October 2002

The participants of the Conference,

Concentrating on

MARITIME SAFETY AND SECURITY
with regard to Part II of the Resolution adopted by the participants of the 10th Baltic Sea Parliamentary Conference in Greifswald, in which the latter call upon the Council of Baltic Sea States (CBSS) and the governments of the Baltic Sea countries to adopt a number of measures designed to prevent and control shipping accidents, to continue to fundamentally improve the safety of ships and navigation, and to co-operate internationally in this field,

Taking note of

the findings presented in the appended report by the Committee on Maritime Safety (COMS) established at the 10th Baltic Sea Parliamentary Conference in Greifswald, in particular with regard to

an international hearing conducted on 13th May 2002 in Copenhagen

an update of the expert opinion on maritime safety in the Baltic Sea area presented at the 10th Baltic Sea Parliamentary Conference

information provided by the various member states on the current status of maritime safety in the Baltic Sea area and on progress made with regard to the implementation of the Greifswald Resolution

the current status of deliberations and planning by the Helsinki Commission (HELCOM) and its efforts with regard to the implementation of the Copenhagen Declaration (HELCOM Extra 2001) on maritime safety and marine environmental protection [HELCOM 23/2002]

the political views expressed by the European Union in its White Paper on “European Transport Policy for 2010: Time to Decide” [COM(2001) 370 final] with regard to the new dimension of maritime safety, as well as the efforts made by the EU to become a full member of the International Maritime Organisation (IMO),

Welcome

the resolutions adopted at the extraordinary meeting of the Helsinki Commission (HELCOM EXTRA 2001) on 10th September 2001 in Copenhagen, which reflect a large part of the demands contained in the Resolution adopted at the Baltic Sea Parliamentary Conference on 4th September 2001 in Greifswald

the decision taken by the Helsinki Commission on 7th March 2002 to grant the Baltic Sea Parliamentary Conference observer status

the fact that high political priority continues to be given to maritime safety in the Baltic Sea area and that awareness of maritime safety has increased considerably

the fact that new conventions, directives, regulations and other provisions designed to improve maritime safety have been negotiated or concluded by the responsible international and national bodies faster than in the past – due also to the commitment of the COMS Working Group

the introduction of AIS as of 1st July 2002 for all new ships with a gross tonnage of over 300 and the fact that the Baltic Sea is one of the first regions worldwide to introduce the Automatic Ship Identification System (AIS)

the declaration of the ministerial conference "Safety and Security of Energy Supplies in the Baltic Sea Region in the Context of the European Union Enlargement", adopted on 27th September in Ventspils, Latvia

the fact that a HELCOM workshop will be held in March 2003 with the involvement of the International Maritime Organisation (IMO) and the European Community (EC) to discuss the "Environmental effects of increased shipping density in the Baltic Sea",

The initiative of the Nordic Council of Ministers to produce an electronic map of the oil spill risks caused by the increasing oil and other transportation as well as the oil combatting preparedness in the Baltic Sea area, through combining information and data bases collected by HELCOM and the Baltic Sea states.

Note

that the time required for the ratification and entry into force of international targets in the implementation of conventions and directives is still unsatisfactory

that it is necessary to adopt not only measures to prevent the Baltic Sea from being contaminated by oil and other pollutants from shipping operations but also other suitable measures to improve marine environmental protection in the Baltic Sea area

Call on the CBSS and the governments of the Baltic Sea countries to

keep up their efforts to improve maritime safety in the Baltic Sea area

especially by

implementing the HELCOM Copenhagen Declaration as quickly as possible in the Baltic Sea states

supporting the work of the IMO and its efforts to establish a model for auditing flag states

considering on a priority basis ratification of the Protocol (Protocol on Seafarers' Condition of Work) of 1996 to Convention No. 147 of the International Labour Organisation (ILO), as well as Convention No. 180, for the codification and monitoring of elementary demands for minimum social standards, which – except for a few exceptions – have not yet been ratified by the Baltic Sea states

jointly before the IMO stress the importance of designating areas of the Baltic Sea as a Particularly Sensitive Sea Area (PSSA), as a first step to implement the relevant part of the Greifswald resolution

quickly and uniformly improving the safety level of Baltic Sea ports and presenting common demands in the framework of the IMO's diplomatic conference, which will take place in December 2002 with regard to

- making it mandatory for ships to be equipped with AIS transponders earlier than planned
- the performance of security risk assessments for ships, mobile platforms as well as ports
- the appointment of security commissioners
- the preparation of ship and port security plans
- reporting violations of security regulations in force

effectively implementing the Baltic Strategy ("Strategy for Port Reception Facilities for Ship Generated Wastes and Associated Issues" [HELCOM 17/96]), including suitable activities in the fields of enforcement, monitoring and prosecution

examining whether a "Port and Maritime Security Act" – along the lines of current plans in the United States – should be developed and implemented for the Baltic Sea area

implementing as quickly as possible "Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27th November 2000" on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues

resolutely introducing any other suitable measures to improve marine environmental protection, in particular by reducing land-based emissions of pollutants and nutrients

recommending the governments of the HELCOM contracting parties to carry out further investigations for location and characterization of dumped chemical munitions, informing HELCOM about the results of these investigations and commissioning HELCOM to update the latest information and knowledge about chemical munitions in the Baltic Sea and to present a new, written report to the contacting partners as soon as possible

developing regional plans within the respective national territorial waters as well as the introduction of joint regional planning strategies of the countries bordering the Baltic Sea in the Exclusive Economic Zone (EEZ) of the Baltic Sea

promoting the efforts made by the IMO to unify international training certificates and standards for seamen and the development of standards and procedures for mutual accreditation of maritime education and training institutions and mutual recognition of Certificates of Competence / Dokuments of Evidence within the EU/EEA area

agree

that the establishment of a "working group" of the Baltic Sea Parliamentary Conference has proven to be a suitable instrument to increase the potential for political acceptance of its demands and to improve the dialogue with the executive institutions in the Baltic Sea area and with international institutions

that this instrument should also be used in future when suitable issues arise, and

that the Standing Committee of the Baltic Sea Parliamentary Conference should focus its attention on maritime safety and security measures.

…

Appendix: Report on current problems with regard to maritime safety on the Baltic Sea, presented by the BSPC's Working Group "COMS – Committee on Maritime Safety" on behalf of the 10th Conference in Greifswald 2001

Annex 1: *Minutes of the 3rd session (International Hearing)*
Annex 2: *Expert opinion*
Annex 3: *National and regional reports*

Anhang

Bericht*) über aktuelle Probleme in Bezug auf die maritime Sicherheit auf der Ostsee

vorgelegt durch die Arbeitsgruppe

„COMS – Committee on Maritime Safety“

der Ostseeparlamentarierkonferenz

im Auftrag der 10. Konferenz

in Greifswald 2001

*) einschließlich Anlagen

I. Allgemeines

Die 10. Ostseeparlamentarierkonferenz hatte am 4. September 2001 in Greifswald beschlossen, eine Arbeitsgruppe zum Thema „Sicherheit der Seeschifffahrt auf der Ostsee“ einzusetzen, in die jedes an der Ostseeparlamentarierkonferenz teilnehmende Parlament ein Mitglied entsenden konnte und die weitere Vorschläge zur Beschlussfassung im Rahmen der nächsten Ostseeparlamentarierkonferenz vorbereiten sollte. Mit der Einsetzung der Arbeitsgruppe war von der Ostseeparlamentarierkonferenz gleichzeitig beschlossen worden, Mecklenburg-Vorpommern federführend mit dem Vorsitz dieser Arbeitsgruppe zu beauftragen und diese schnellstmöglich zu konstituieren.

In der Arbeitsgruppe haben Mitglieder aus 12 nationalen und regionalen Parlamenten (Dänemark; Deutschland: Bundestag sowie Landesparlamente von Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein; Finnland, Lettland; Norwegen; Polen, Schweden sowie der Russischen Föderation) der Ostseeanrainerstaaten sowie vom Nordischen Rat mitgewirkt. Die Arbeitsgruppe hat insgesamt 4 Sitzungen – darunter eine internationale Anhörung von Sachverständigen in Kopenhagen – durchgeführt und auf der Grundlage der Ergebnisse der Sachverständigenanhörung, der Fortschreibung eines Gutachtens zur „Maritimen Sicherheit im Ostseeraum“, intensiver Erörterungen mit HELCOM sowie von Sachstandsberichten aus beteiligten Mitgliedsländern und zahlreichen Expertengesprächen dem Standing Committee zur Beschlussfassung während der 11. Ostseeparlamentarier-konferenz in St. Petersburg entsprechend des Einsetzungsauftrages eine detaillierte Entschließung als Fortschreibung und Ergänzung der Beschlüsse von Greifswald zugeleitet, die der diesjährigen Konferenz als Teil II des Entschließungsentwurfs vorliegt.

Die Arbeitsgruppe hat diesen Entschließungsentwurf einstimmig angenommen und empfiehlt der Ostseeparlamentarierkonferenz, diesem als Teil II der Resolution ihrer Konferenz in St. Petersburg zuzustimmen.

Die politischen Aktivitäten der Ostseeparlamentarierkonferenz zum Thema „Maritime Sicherheit auf der Ostsee“ sind der folgenden Übersicht zu entnehmen:

3./4.09.01	Greifswald	10. Ostseeparlamentarierkonferenz
26.11.01	Schwerin	1. Sitzung der Arbeitsgruppe COMS Konstituierung Festlegung von Geschäftsgrundlagen und eines Arbeitsprogramms
04. – 06.03.02	Helsinki	2. Sitzung der Arbeitsgruppe COMS Vorbereitung der internationalen Anhörung, Themen für Gutachten, Nationale Berichte, Gespräche mit den HOD der HELCOM, Teilnahme an HELCOM-Seminaren, Informationsaustausch mit finnischen Experten
13./14.05.02	Kopenhagen	3. Sitzung der Arbeitsgruppe COMS Internationale Anhörung Informationsaustausch mit Experten der königlich-dänischen Behörde für Schifffahrt und Hydrographie Informationsaustausch mit Vertretern der Katastrophenschutz- sowie Umweltbehörde der Insel Møn
08.07.02	Warnemünde	4. Sitzung der Arbeitsgruppe COMS Verabschiedung des Resolutionsentwurfs, Bericht der Arbeitsgruppe, Besuch der Verkehrsleitzentrale Rostock-Warnemünde, Besichtigung des Notschleppers „Fairplay 26“, Besichtigung des Maritimen Simulations-Zentrums Warnemünde
19. – 22.08.02	Riga	9. HOD-Sitzung der HELCOM Teilnahme an der BALEX DELTA 2002
30.09./01.10.02	St. Petersburg	11. Ostseeparlamentarierkonferenz

II. Zu den Beratungen im Einzelnen

1. Die erste Sitzung des von der Ostseeparlamentarierkonferenz eingesetzten Committee on Maritime Safety (COMS) hatte am 26. November 2001 in Schwerin stattgefunden und diente vornehmlich der Verständigung auf gemeinsame Geschäftsgrundlagen sowie der Festsetzung von Eckdaten für ein Arbeitsprogramm, um weitere politische Grundlagen und Handlungsempfehlungen in diesem Themenbereich für die 11. Ostseeparlamentarierkonferenz vom 29. September bis 1. Oktober 2002 in St. Petersburg zu entwickeln. Während der 1. Sitzung wurde Dr. Henning Klostermann zum Vorsitzenden der Arbeitsgruppe bestimmt.

   Die geschäftsordnungsmäßigen Grundlagen orientierten sich an der Geschäftsordnung der Ostseeparlamentarierkonferenz.

   Die Arbeitsgruppe plante neben ihren eigentlichen Beratungen eine internationale Anhörung, die Vergabe von Gutachten und Gesprächstermine mit Vertretern von internationalen Institutionen, wie der HELCOM.

   Grundlagen für die inhaltliche Vorgehensweise waren der Beschluss der 10. Ostseeparlamentarierkonferenz einschließlich des Berichtsteils, die Kopenhagen-HELCOM-Erklärung vom 10. September 2001 einschließlich Erläuterungen, sowie ein Vergleich der Forderungen der 10. Ostseeparlamentarierkonferenz in Greifswald mit den Ergebnissen der HELCOM Extra 2001 in Kopenhagen.

   Die Arbeitsgruppe hatte während der Sitzung einvernehmlich begrüßt, dass eine Reihe der Forderungen, die von der Greifswalder Konferenz erhoben worden waren, auf HELCOM-Ebene teilweise bereits in verbindliches Völkerrecht umgesetzt worden sind und festgestellt, dass noch Forderungen offen geblieben waren, die weiter inhaltlich untersetzt werden müssten und an deren Durchsetzung auf politischer Ebene intensiv weitergearbeitet werden müsste. Es wurde zur Kenntnis genommen, dass dazu insbesondere die international verbindliche Festlegung einer Lotsenannahmepflicht, die weitere

Durchsetzung der Maßnahmenpakete Erika I und Erika II der Europäischen Union, die Entwicklung und Durchsetzung von Maßnahmen für einen verstärkten Umweltschutz im gesamten Ostseebereich, die Förderung der Umsetzung von wirtschaftlichen Anreizen, um den Umweltschutz im Schiffsverkehr zu unterstützen, gehörten.

Die Arbeitsgruppe einigte sich einvernehmlich darauf, die inhaltliche Arbeit auf zwei Perspektiven zu fokussieren:

a) Die weitere Umsetzung noch offener oder erst teilweise realisierter Forderungen und Maßnahmen aus den Greifswalder Beschlüssen sollte gefördert werden. Das COMS nahm zur Kenntnis, dass

- die Punkte 7. (striktere Anwendung des an jeglichen Schiffsverkehr gerichteten Verbotes, Schiffsabfälle, insbesondere Öl und Abwässer einzuleiten), 14. (wirtschaftliche Anreize, z.B. niedrigere Hafengebühren für Schiffe, die bestimmte Umweltkriterien erfüllen) und 18. (Beobachterstatus bei der IMO) der Greifswalder Beschlüsse ein besonderes Gewicht haben;
- nationale Alleingänge im Bereich der Lotsenannahmepflicht nicht von allen Teilnehmern befürwortet werden;
- es wünschenswert ist, von den Mitgliedsstaaten eine Übersicht über den Stand der Umsetzung der Greifswalder Forderungen durch die Regierungen inklusive einer Beschreibung der Schwierigkeiten bei der Umsetzung zu erhalten.

b) das Maßnahmenpaket der Greifswalder Beschlüsse weiter entwickelt und ergänzt werden sollte. Das COMS nahm zur Kenntnis, dass

- die Bedeutung der Ausbildung der Seeleute sowie Probleme des Gesundheitsschutzes und des Arbeitsschutzes betont werden sollten;

- das die Bedeutung der Lösung von Problemen des Versicherungsschutzes im internationalen Seeverkehr betont werden sollte;
- möglicherweise langfristig das Ziel einer ostseeweiten Seewache verfolgt werden könnte.

Die Arbeitsgruppe verständigte sich einvernehmlich darauf, zur Ostseeparlamentarierkonferenz 2002 in St. Petersburg einen Beschluss zu entwerfen, der eine Grundlage zu noch stärkerem und weitergehenderem gemeinsamen Handeln der Gemeinschaft der Ostseeanrainerstaaten bilden kann.

2. Die zweite Sitzung der Arbeitsgruppe fand vom 4. bis 6. März 2002 im Rahmen eines Besuches bei der HELCOM in Helsinki statt.

Im Rahmen dieser Sitzung fand zunächst eine Erörterung mit Vertretern der HELCOM über deren Struktur und Aufgaben statt. Bei dieser Gelegenheit wurde dem seinerzeitigen Vorsitzenden der HELCOM, Prof. Dr. Peter Ehlers, dafür gedankt, dass dieser die Anliegen der Ostseeparlamentarierkonferenz im Rahmen der Tätigkeit der HELCOM unterstützt und sich intensiv dafür eingesetzt hatte, dass die Forderungen der Ostseeparlamentarierkonferenz im Rahmen der HELCOM Extra 2001 zu einem großen Teil aufgegriffen wurden und die Arbeitsergebnisse der Ostseeparlamentarierkonferenz sowie die Greifswalder Resolution in die HELCOM-Kopenhagen-Deklaration vom 10. September 2001 eingeflossen waren. Dabei wurde der fachliche Rat und die Begleitung der Arbeitsgruppe durch die HELCOM gewürdigt.

Ferner wurde angesprochen, dass das Standing Committee der Ostseeparlamentarierkonferenz zur weiteren Vertiefung der Zusammenarbeit zwischen Ostseeparlamentarierkonferenz und HELCOM am 11. Februar 2002 in Moskau einstimmig beschlossen hatte, HELCOM um die Zuerkennung eines Beobachterstatus zu ersuchen. Mit Schreiben vom 20. Februar 2002 hatte der Vorsitzende des Standing Committee den Beobachterstatus beantragt. Dieser war als Möglichkeit gesehen worden, in den unmittelbaren Informationsfluss

eingebunden zu werden und als Möglichkeit der verstärkten Einbringung in relevante Umweltschutzpolitiken und der Knüpfung von Kontakten zu internationalen Organisationen. Von daher wurde die Verleihung des Beobachterstatus im Rahmen dieser Beratungen als ein wichtiger politischer Schritt für beide Institutionen angesehen. Seitens des Vorsitzenden der HELCOM waren im Rahmen der Beratungen die Entwicklungen, die Aufgaben und die Struktur der HELCOM sowie Schwerpunkte der gegenwärtige Arbeitsfelder erläutert worden. Es wurde die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, dass es zukünftig zu einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen der Ostseeparlamentarierkonferenz und der HELCOM kommen werde. Hervorgehoben wurde ferner, dass HELCOM ein gutes Beispiel für die grenzüberschreitende regionale Zusammenarbeit sei und das bestmögliche Wissen im Rahmen der Bekämpfung land- und seeseitiger Verschmutzung vermittele. Im Fokus der Arbeit von HELCOM stünden die Belastung der Ostsee mit Nährstoffen, die Einleitung von Schadstoffen durch Schiffe, Naturschutzmaßnahmen und neuerdings auch „Off-Shore-Projekte“ zur Nutzung regenerativer Energien. Es finde eine enge Kooperation zwischen dem Generalsekretariat, den HELCOM-Arbeitsgruppen, neun Ostseeanrainer-staaten, der Europäischen Kommission sowie Sachverständigen statt. Seit 1980 habe HELCOM mehr als 200 Empfehlungen im Bereich des maritimen Umweltschutzes verabschiedet. Schwerpunkte seien das regelmäßige wissenschaftliche Monitoring, die Überwachung nationaler Umsetzungen von HELCOM-Empfehlungen sowie das seit 1992 existierende „Hot-Spot-Programm“ zur gezielten Bekämpfung von punktuellen Meeresver-schmutzungen. Letzteres umfasste ursprünglich 132 als prioritär eingestufte Problemfelder. Das über 20 Jahre laufende Programm sei mit ca. 60 Milliarden Euro veranschlagt. Ernst zu nehmende Probleme für die zukünftige Arbeit würden in der Finanzierung notwendiger Maßnahmen zur Bekämpfung von Schadstoffeinträgen gesehen, da viele Gebietskörperschaften so gut wie keine Haushaltsmittel zur Verfügung hätten. Als gravierendes Hauptproblem bestehe der nach wie vor hohe Eintrag von Nährstoffen aus dem Bereich der Landwirtschaft obwohl sich die Agrarminister auf eine 50 %‘ige Reduzierung des Düngemitteleinsatzes verständigt hätten. Darüber hinaus sei teilweise unklar, an welchen Stellen sich überall Schadstoffe in der Umwelt

konzentrierten. Es bestehe daher die Notwendigkeit weiterer Untersuchungen. Darüber hinaus habe die konventionell betriebene Fischerei in der Ostsee erhebliche negative Auswirkungen auf die Umwelt. Die Schifffahrt selbst stelle heute kein Hauptproblem mehr dar. Daraus resultierende Probleme wirkten sich aber um so mehr auf die Politik aus. Unfälle seien sehr medienwirksam und dies führe in der Öffentlichkeit teilweise zu falschen Eindrücken und Diskussionen. Die Behandlung dieser Probleme sei zwar nach wie vor sehr wichtig. Wenn allerdings eine Fokussierung allein darauf erfolge, bestehe die Gefahr, dass die eigentlichen Umweltprobleme in Vergessenheit geraten könnten. Die neue Qualität der Zusammenarbeit zwischen HELCOM und den Parlamenten der Ostseeanrainerstaaten, sei zu begrüßen. In diesem Zusammenhang sei auch die HELCOM Extra 2001 am 10. September 2001 zu sehen, an der neben den Umweltministern auch die Verkehrsminister aller Ostseeanrainerstaaten teilgenommen haben. Als richtungsweisend werde zukünftig auch die intensivere Einbeziehung der Agrarminister gehalten.

Im Rahmen der Erörterungen mit den Vertretern der HELCOM wurde die besondere Bedeutung des Küstenzonenmanagements hervorgehoben. In diesem Zusammenhang hatte HELCOM zusätzliche Verwaltungsstrukturen in den Nationalstaaten für erforderlich gehalten, um den land- und seeseitigen Erfordernissen unter umweltschutzrelevanten Aspekten in ausreichendem Maße Rechnung zu tragen. Die EU arbeite bereits an einer entsprechenden Richtlinie. HELCOM thematisiere dieses neue Aufgabenfeld bereits in seinen Arbeitsgruppen. Für den Bereich des Nordost-Atlantiks einschließlich der Nordsee gebe es die OSPAR-Konvention. Für das Jahr 2003 sei erstmalig eine gemeinsame Sitzung beider Kommissionen geplant, mit dem Ziel, die Zusammenarbeit zu vertiefen.

Die Arbeitsgruppe konstatierte in Helsinki, dass HELCOM zur nächsten Ostseeparlamentarierkonferenz in St. Petersburg wieder eingeladen werden solle.

Im Rahmen des weiteren Fortgangs der Sitzung waren ferner die Durchführung einer internationalen Anhörung in Kopenhagen und die Eckdaten für diese Anhörung in Bezug auf den Fragen- und Sachverständigenkatalog vereinbart

worden. Darüber hinaus hatte die Arbeitsgruppe Möglichkeiten der Vergabe von Gutachten und Anforderungen an nationale Statusberichte in Bezug auf die Umsetzung der Resolution von Greifswald erörtert. Es wurde jedem Parlament selbst überlassen, im Rahmen seiner geschäftsordnungsrechtlichen Möglichkeiten von derartigen Instrumentarien Gebrauch zu machen. Die Ergebnisse entsprechender Bestrebungen sollten in die Berichterstattung für die Ostseeparlamentarierkonferenz in St. Petersburg einfließen.

Im Zusammenhang mit dieser Sitzung der Arbeitsgruppe fanden im Vorfeld der 23. HELCOM-Vollversammlung am 7./8. März 2002 Beratungen mit dem seinerzeitigen Vorsitzenden der Helsinki-Kommission sowie mit den Heads of Delegations der nationalen Regierungen über Fragen der maritimen Sicherheit und des maritimen Umweltschutzes statt. Dabei wurde insbesondere der Sachstand der bereits in die Wege geleiteten und geplanten Maßnahmen zur Umsetzung der HELCOM-Kopenhagen-Deklaration angesprochen. Vor diesem Hintergrund hatte HELCOM während seiner 23. Vollversammlung am 8. März 2002 den Statusbericht zum Stand der Umsetzung der Kopenhagener HELCOM-Erklärung (HELCOM 23/2002, 2/1) gebilligt und mit Befriedigung die Fortschritte der Umsetzung speziell für solche Aktivitäten zur Kenntnis genommen, die sich im Zeitplan befinden. Die Teilnehmer der Sitzung betonten des Weiteren die Bedeutung des fortwährenden Engagements der Institutionen und Ministerien bei der zukünftigen Umsetzung der Deklaration. Neue maritime Empfehlungen bezogen sich

- auf den verstärkten Einsatz von Lotsen auf dem stark befahrenen Schifffahrtsweg „Route T“ der Ostsee und des Øresund auf der Basis einer neuen Empfehlung, die ein System etabliert, um Schiffe über die Notwendigkeit des Einsatzes von Lotsen zu informieren sowie ein Verfahren zur Überwachung umzusetzen,

- auf die Einrichtung eines Standards zur einheitlichen Entsorgung von Abfall- und Ladungsrückständen von Schiffen in den Häfen der Ostsee und anderen europäischen Gewässern,

- auf die Bedeutung einer guten fachlichen Zusammenarbeit mit den baltischen Staaten sowie Russland zur Bekämpfung der marinen Umweltverschmutzung sowie Maßnahmen, diese Staaten in die Lage zu versetzen, mit potentiellen Gefahren im Zusammenhang mit der steigenden Verkehrsdichte fertig zu werden.

Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang auch, dass die 23. HELCOM-Vollversammlung am 8. März 2002 der Ostseeparlamentarierkonferenz einen offiziellen Beobachterstatus eingeräumt hat. Dies ist deswegen besonders wichtig, weil die Ostseeparlamentarierkonferenz in Greifswald beschlossen hatte, dass ein Beobachterstatus für die Konferenz der Peripheren Küstenregionen Europas und der Ostseeparlamentarierkonferenz bei der International Maritime Organization (IMO) beantragt werden sollte. Im Rahmen entsprechender Bemühungen hatte sich gezeigt, dass seitens der IMO nur der Europäischen Kommission und der HELCOM als Organen zwischenstaatlicher Einrichtungen ein Beobachterstatus eingeräumt wurde und darüber hinaus die Gewährung eines Beobachterstatus für politische Gremien der Mitgliedsstaaten nach den Richtlinien der IMO nicht vorgesehen ist. Vor diesem Hintergrund wurde auch ein entsprechender Antrag der Konferenz der peripheren Küstenregionen abschlägig beschieden. Von daher blieb als mittelbare Informations- und Einflussmöglichkeit für die Ostseeparlamentarierkonferenz nur der Weg, einen Beobachterstatus bei HELCOM zu erwirken und auf diese Weise über HELCOM indirekte Informations- und Einflussmöglichkeiten bei der IMO wahrzunehmen. Daher war der Beobachterstatus bei HELCOM die einzige Möglichkeit, auf mittelbare Weise dem Beschluss der vergangenen Konferenz Rechnung zu tragen. Mittlerweile ist die Beantragung einer vollwertigen Mitgliedschaft der EU bei der IMO erfolgt, was aus Sicht der Arbeitsgruppe als folgerichtiger Schritt begrüßt wurde.

Mit dem Beobachterstatus ist jedoch nicht nur eine passive Informationsentgegennahme verbunden. Vielmehr sind aus Sicht von HELCOM eine aktive Teilnahme an den Sitzungen sowie politische Vorschläge der Ostseeparlamentarierkonferenz erwünscht (HELCOM 23/2002, S. 7) und inzwischen auch praktiziert. Dadurch wird der unmittelbare Dialog zwischen Exekutive und

Parlamentariern auf der internationalen Ebene im Ostseeraum möglich. Darauf war von HELCOM im Rahmen der Beschlussfassung über den Beobachterstatus während der Jahrestagung in Helsinki hingewiesen worden.

Im Zusammenhang mit der Arbeitsgruppensitzung nahmen Mitglieder der Arbeitsgruppe erstmals an Vorbereitungsseminaren über aktuelle Fragen und die Zukunft einer ökologisch ausgerichteten europäischen Landwirtschaftspolitik sowie über die Umsetzung und den damit verbundenen Problemen der europäischen Wasserrahmenrichtlinie teil.

Im Nachgang zur 2. Sitzung der Arbeitsgruppe führten Mitglieder Arbeitsgruppe weitere intensive Gespräche über Fragen der maritimen Sicherheit – vor allem im finnischen Meerbusen – vor dem Hintergrund des exponentiell gestiegenen Schiffsaufkommens in diesem Bereich der Ostsee und den daraus resultierenden Problemen.

3. Die internationale Anhörung am 13. Mai 2002 in Kopenhagen diente vor allem einer Überprüfung, inwieweit die Beschlüsse der Greifswalder Ostseeparlamentarierkonferenz sowie der Kopenhagener Ministerkonferenz in Angriff genommen worden und welche weiteren Forderungen zur Erhöhung der Schiffssicherheit an die Regierungen der Ostseeanrainerstaaten zu richten seien. Vor diesem Hintergrund wurden eine Reihe von Detailfragen zur Situation und den Perspektiven der maritimen Sicherheit, zur Hafenstaatkontrolle, zur verstärkten Verwendung Automatischer Schiffidentifizierungssysteme (AIS), zur Lotsenpflicht, zur Aus- und Fortbildung von Seeleuten, zum Unfallbekämpfungsmanagement, zu Emissionen und Einleitungen von Rückständen aus dem Schiffsbetrieb und zu den Kosten für Schiffssicherheit und Umweltschutz gestellt. Hochrangige Experten, insbesondere die Leiter einer Reihe von nationalen Schifffahrtsbehörden, Vertreter der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) in Genf und des lettischen sowie des russischen Transportministeriums bilanzierten die Situation der maritimen Sicherheit. Zugleich wurden Vorschläge zur weiteren Verstärkung der Schiffssicherheit für die 11. Ostseeparlamentarierkonferenz erörtert. Schriftliche Stellungnahmen wurden von der IMO in London und von der Europäischen

Kommission vorgelegt. Zu den Einzelheiten der Anhörung wird auf das dem Entschließungsentwurf beigefügte Protokoll verwiesen.

Im Ergebnis der Anhörung wurde festgestellt, dass bei der Umsetzung von Übereinkommen und Richtlinien die Dauer der Ratifikation und Inkraftsetzung internationaler Vorgaben noch zu unbefriedigend ist. Darüber hinaus wurde ein Kodex zur Kontrolle aller Flaggenstaaten gefordert, mit dem Ziel, all jene Schifffahrtsnationen zu überwachen, die internationale Normen und Übereinkommen ignorieren.

Im Nachgang zur Anhörung führten Arbeitsgruppenmitglieder Gespräche mit der königlich-dänischen Behörde für Schifffahrt und Hydrographie. Im Zentrum dieser Gespräche standen die internationale Zusammenarbeit, die Seeverkehrswegeführung im Øresund und Großen Belt, daraus resultierende Probleme und Lösungsmöglichkeiten sowie die Einführung einer Lotsenannahmepflicht auf nautisch schwierig zu befahrenden Fahrtrouten zur Diskussion.

Den Abschluss bildeten Gespräche mit Vertretern der Katastrophenschutz- sowie Umweltbehörde der Insel Møn, um sich über die Auswirkungen und die Bekämpfung eines Ölunfalls zu informieren. Ende März 2001 waren 2.350 Tonnen Schweröl nach einer Havarie zwischen „Baltic Carrier“ und „Tern“ im Bereich der Kadetrinne ausgetreten und hatten Küstenabschnitte des Grønsundes verschmutzt. Gegenstand der Gespräche waren die Erfahrungen vor Ort bei der Bekämpfung einer derartigen Ölmenge und die Problematik, dass das Öl in Flachwasserbereichen nur unter schwierigsten Bedingungen aufgenommen werden konnte. Insoweit war die Notwendigkeit gesehen worden, die in der Folge dieses Unfalls logistischen und organisatorischen Erfahrungen an die zuständigen Behörden anderer Länder weiterzugeben. Im Nachgang zu diesen Gesprächen konnte vor Ort ein Eindruck über die realen Bedingungen bei der Bekämpfung dieses Ölunfalls einschließlich der umfangreichen Logistik gewonnen werden.

4. Die 4. Sitzung der Arbeitsgruppe fand am 8. Juli 2002 in Rostock-Warnemünde statt. Hier wurden die Grundlagen des Resolutionsentwurfes für die

11. Ostseeparlamentarierkonferenz einstimmig verabschiedet. Kernpunkte waren die Einführung eines weltweit verbindlichen Flaggenstaatkodexes, mit dessen Hilfe die Einhaltung internationaler Vorschriften für die Seefahrt überwacht werden soll, die möglichst schnelle Umsetzung der HELCOM-Kopenhagen-Deklaration sowie weitere geeignete Maßnahmen zur Verbesserung des Meeresumweltschutzes, insbesondere die Reduktion der landseitig verursachten Schad- und Nährstoffeineinträge mit Nachdruck voranzutreiben. Ebenso wurden Forderungen erhoben, das Sicherheitsniveau des Ostseeraumes schnell und nach einheitlichen Regeln zu verbessern. Dazu gehören die Ausrüstungspflicht von Schiffen mit AIS-Transpondern vorzuziehen und Risikoanalysen für Schiffe, mobile Plattformen und Hafenanlagen zu erstellen. Schließlich soll es auch weltweit zu einer Vereinheitlichung von Ausbildungsnachweisen und Ausbildungsstandards kommen. Infolge des 11. Septembers 2001 wird sich die maritime Sicherheit insbesondere auch dem Problemfeld des Terrorismus unter dem Blickwinkel der „Maritime Security“ widmen müssen. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die USA mit ihren Vorstellungen über einen „Port and Maritime Security Act“ Vorreiter für eine drastische Verschärfung des Hafensicherheitsniveaus.

Im Anschluss an die Arbeitssitzung besichtigten die COMS-Mitglieder verschiedene neue Sicherheitseinrichtungen, die aufgrund der forcierten Diskussionen über die maritime Sicherheit am Tagungsort installiert bzw. verbessert worden waren. Die Arbeitsgruppe informierte sich in der Verkehrsleitzentrale Warnemünde über die neuen Einsatzmöglichkeiten des seit Juli 2002 verbindlichen Automatischen Schiffsidentifizierungssystems (AIS). Außerdem wurde der erst vor kurzem in Rostock stationierte Notfallschlepper „Fairplay 26“ hinsichtlich seiner Einsatzmöglichkeiten und Einsatzbereitschaft besichtigt und die Unfallbekämpfungskapazitäten im Rahmen einer Übungsfahrt vorgeführt. Abschließend wurden im Maritimen Simulations-Zentrum Warnemünde des Fachbereichs Seefahrt der Hochschule Wismar die weltweit einzigartigen Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten für Seeleute an unterschiedlichen Simulationseinrichtungen vorgestellt.

5. Vor dem Hintergrund des von HELCOM verliehenen Beobachterstatus hat der Vorsitzende der Arbeitsgruppe an der 9. Sitzung der Heads of Delegation der HELCOM am 19./20. August in Riga teilgenommen. Im Rahmen der Sitzung war seitens des COMS-Vorsitzenden die schnelle, unmittelbare und unkomplizierte Kommunikation mit der HELCOM betont worden. Gleichzeitig war unterstrichen worden, dass der Beobachterstatus der Ostsee-parlamentarierkonferenz bei der HELCOM ein Baustein der besonderen Qualität für das Verhältnis von Legislative und Exekutive im Ostseeraum sei. Die Synergieeffekte eines engen Kontaktes zwischen Legislative und Exekutive gerade im Rahmen der länderübergreifenden Zusammenarbeit dürften nicht unterschätzt werden. Ein Effekt sei die mögliche Erhöhung der Durchsetzungspotentiale berechtigter Forderungen auf nationaler aber auch internationaler Ebene. Fachleute könnten ohne Rückendeckung aus dem politischen Raum ihre Forderungen nur schwer durchsetzen – Parlamentarier könnten politische Forderungen durch engen Kontakt mit Fachleuten präziser formulieren und sachkundiger für eine Durchsetzung sorgen. Darüber hinaus wurde die Möglichkeit genutzt, die Delegationsleiter der HELCOM über die Arbeit des COMS zu informieren. Gleichzeitig wurden dort, wo Bezüge zwischen einem Tagesordnungspunkt und der anstehenden Ostseeparlamentarierkonferenz bestanden haben, Anmerkungen aus der Sicht des gegenwärtigen Vorbereitungsstandes der Konferenz gemacht.

Im Anschluss an die HOD-Sitzung fand im lettischen Liepaja eine zweitägige internationale Ölunfallbekämpfungsübung (BALEX DELTA 2002) statt, an der 17 Schiffseinheiten aus 5 Nationen, ein Flugzeug und 30 Beobachter der Ostseeanrainerstaaten sowie 60 Delegierte aus 15 Nationen im Rahmen des NATO-Programms „Partnerschaft für den Frieden“ beteiligt waren. Die Aufgabe bestand darin, einen simulierten Ölfilm sechs Stunden nach einem „Havariefall“ aufzunehmen. In dem Szenario waren 800 Tonnen Schweröl ausgetreten und drohten, auf die lettische Küste zuzutreiben. Die Übung war insbesondere dadurch erfolgreich, dass die Kommunikation und Zusammenarbeit unter einem Oberbefehl zwischen den eingesetzten Einheiten mit ihren ganz unterschiedlichen technischen, personellen und organisatorischen Möglichkeiten sehr gut funktionierte und es gelungen war, einen großen Teil

des simulierten Ölfilms aufzunehmen. Ebenso konnte neue Bekämpfungstechnik getestet werden.

6. In die Erörterungen der Arbeitsgruppe sind auch die Ergebnisse eines Gutachtens zur „Maritimen Sicherheit im Ostseeraum 2002“ eingeflossen. In dem Gutachten werden u. a. eine aktuelle Bestandsaufnahme der internationalen Regelungen, der EU-Regelungen und der Ostseeregelungen vorgenommen und Vorschläge für eine Verbesserung des maritimen Notfallmanagements unterbreitet. Das Gutachten ist dem Resolutionsentwurf als Anlage beigefügt.

   Von einigen Mitgliedsparlamenten waren entsprechend den geschäftsordnungsmäßigen Möglichkeiten in den jeweiligen Parlamenten Sachstandberichte zur Umsetzung der Beschlüsse der 10. Ostseeparlamentarierkonferenz in Greifswald von ihren Regierungen eingefordert worden. Diese sind dem Resolutionsentwurf ebenfalls als Anlage beigefügt.

7. Entsprechend einer Vereinbarung, die die Arbeitsgruppe im Rahmen ihrer letzten Sitzung getroffen hatte, wurde der in Rostock verabschiedete Resolutionsentwurf geringfügig sprachlich überarbeitet und um wenige Sachverhalte bzw. Punkte ergänzt, die sich aus den im Nachgang zur Sitzung vorgelegten Unterlagen, nationalen Rückkopplungen mit Experten und vor dem Hintergrund der Gespräche während der HOD-Sitzung der HELCOM und der daran anschließenden Ölunfallbekämpfungsübung BALEX DELTA 2002 ergeben haben. Ebenso wurde ein Ergänzungsvorschlag der norwegischen Delegation hinsichtlich der Aus- und Weiterbildung von Seeleuten aufgegriffen. Diesen Änderungen wurde – entsprechend den getroffenen Vereinbarungen – im Umlaufverfahren zugestimmt.

III. Zum Resolutionsentwurf im Einzelnen

Der Resolutionsentwurf orientiert sich vom Aufbau her an den Greifswalder Beschlüssen.

Einführend wird auf die in Greifswald verabschiedete Entschließung Bezug genommen. Danach werden die Dokumente, auf denen die Feststellungen und Forderungen des Resolutionsentwurfes gründen, aufgelistet. Dazu gehören im Wesentlichen der von der Arbeitsgruppe vorzulegende Bericht und die Dokumente, die im Verlauf der Arbeit des COMS eine besondere Bedeutung gespielt haben und durch die Arbeitsgruppe initiiert worden sind. Dazu gehören die Ergebnisse der internationalen Anhörung in Kopenhagen, die Fortschreibung des Gutachtens aus dem Vorjahr, Unterrichtungen aus einzelnen Mitgliedsländern zur Situation der maritimen Sicherheit im Ostseeraum und zum Stand der Umsetzung der Greifswalder Resolution, die aufgrund aktueller Initiativen der Arbeitsgruppenmitglieder von den Regierungen vorgelegt worden sind sowie die Informationen, die die Arbeitsgruppe in Helsinki von HELCOM erhalten hat. Darüber hinaus wurde Bezug genommen auf das in die Zukunft gerichtete Weißbuch der Europäischen Union, das auch im Rahmen der Anhörung eine Rolle gespielt hatte.

Im Anschluss daran wird begrüßt, dass die Beschlüsse von Kopenhagen einen Großteil der Forderungen aus der Greifswalder Resolution aufgegriffen haben.

Des Weiteren wird begrüßt, dass der maritimen Sicherheit weiterhin eine hohe politische Priorität eingeräumt wird und dass das maritime Sicherheitsbewusstsein deutlich zugenommen hat, dass neue Regelungen in den internationalen Gremien schneller als bisher verhandelt oder zum Abschluss gebracht worden sind, dass die Ostsee weltweit zu den ersten Anwendungsregionen im Rahmen der Einführung des AIS gehört und dass im März 2003 ein gemeinsamer Workshop von HELCOM, IMO und der EG hinsichtlich der Umweltauswirkungen der erhöhten Schiffsdichte in der Ostsee in Deutschland geplant ist.

Diese Schlussfolgerungen ergeben sich zwingend aus der aktuellen wissenschaftlichen und politischen Aufbereitung der Thematik.

Im Ergebnis der Anhörung wird festgestellt, dass bei der Umsetzung von Übereinkommen und Richtlinien die Dauer der Ratifikation und Inkraftsetzung internationaler Vorgaben noch zu unbefriedigend ist, wie seitens der Vertreter der ILO während der internationalen Anhörung in Kopenhagen dargelegt wurde. Die Sitzung bei HELCOM hatte deutlich vor Augen geführt, dass weitere geeignete Maßnahmen zur Verbesserung des Meeresumweltschutzes in der Ostsee notwendig sind, da nur ein geringer Anteil der Schadstoffeinleitungen aus der Schifffahrt resultiert, während etwa 90 Prozent der Schad- und Nährstoffe dem Bereich der Landwirtschaft entstammen.

Auf der Grundlage der während der Arbeitsgruppensitzungen gewonnen Erkenntnisse werden nachfolgende Forderungen gegenüber dem Ostseerat sowie den nationalen und regionalen Parlamenten erhoben:

- die HELCOM-Kopenhagen-Deklaration möglichst schnell umzusetzen,
- die Einrichtung eines international verbindlichen Flaggenstaatkodexes zu unterstützen,
- wichtige Protokolle und Konventionen der ILO zur Festschreibung sozialer Mindeststandards für Seeleute zu ratifizieren,
- das Niveau der Sicherheit in den Häfen des Ostseeraumes zu verbessern und gemeinsam während der diplomatischen Konferenz der IMO im Dezember 2002 für das Vorziehen der Ausrüstungspflicht von Schiffen mit AIS-Transpondern, der Durchführung von Risikoanalysen, der Einsetzung von Sicherheitsbeauftragten, der Aufstellung von Schiffssicherheits- und Hafensicherheitsplänen sowie für die Meldung von Verstößen gegen geltende Sicherheitsbestimmungen zu votieren,
- die effektive Umsetzung der Baltic Strategy einschließlich geeigneter Durchführungs-, Überwachungs- und Strafverfolgungsaktivitäten,
- die Prüfung, ob ein „Port and Maritime Security Act“ für den Ostseeraum entwickelt und realisiert werden sollte,

- die möglichst schnelle Umsetzung der EU-Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände,
- Maßnahmen zur Verbesserung des Meeresumweltschutzes durch die Reduktion der landseitigen Schad- und Nährstoffeinträge voranzutreiben und
- die Verbesserung und Vereinheitlichung von Aus- und Weiterbildungsstandards von Seeleuten.

Dabei haben sich die Forderungen zur Einrichtung eines Flaggenstaatkodexes und zur schnelleren Ratifikation internationaler Vorschriften aus der internationalen Anhörung ergeben. Die Forderungen zur Verbesserung des Hafensicherheitsniveaus ergaben sich unter anderem aus den Aktivitäten auf IMO-Ebene. Diese werden im Einzelnen in dem Gutachten, das der Landtag Mecklenburg-Vorpommern in Auftrag gegeben hatte, dargestellt. Dies sind Vorschläge, die in der IMO und der EU vor dem Hintergrund der Ereignisse am 11. September 2001 in New York diskutiert werden und aus Sicht der Arbeitsgruppe unterstützenswert sind.

Die Notwendigkeit zur Unterstützung der Baltic Strategy ergab sich aus der Beteiligung an einer Sitzung der Heads of Delegation der HELCOM in Riga.

Die Forderung zur Umsetzung der Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle ist vor dem Hintergrund der Forderung der Nr. 7 in der Greifswalder Resolution zu sehen.

Der Spiegelstrich „Meeresumweltschutz“ ist eine Konsequenz dessen, was die Arbeitsgruppe aus der Veranstaltung bei HELCOM in Helsinki an Erkenntnissen gewonnen hatte.

Abschließend wird im Resolutionsentwurf festgestellt, dass sich die Arbeitsgruppe als geeignetes Instrumentarium zur Erhöhung des politischen Durchsetzungspotentials ihrer Forderungen und zur Verbesserung des Dialoges mit den Exekutiveinrichtungen im Ostseeraum sowie mit internationalen Institutionen erwiesen hat und vorgeschlagen, dass von diesem Instrument

„Arbeitsgruppe“ auch zukünftig bei geeigneten Themen Gebrauch gemacht werden sollte.

Die Arbeitsgruppe hatte es als notwendig angesehen, dies auf der Grundlage der Erfahrungen aus ihrer Zusammenarbeit als Ergebnis ihrer Arbeit zu empfehlen.

IV. Resümee zur Tätigkeit der Arbeitsgruppe

Durch die detaillierten Sachbeschlüsse der Greifswalder Konferenz ist es gelungen, Beratungen auf Exekutivebene maßgeblich zu beeinflussen und zu erreichen, dass eine Reihe von Vorschlägen der Ostseeparlamentarierkonferenz in Beschlüsse der Exekutiven der Ostseeanrainerstaaten aufgegriffen wurden. Gleichzeitig wurde erreicht, dass die gesamte Entwicklung auf diesem komplexen Arbeitsfeld zugunsten einer Erhöhung der maritimen Sicherheit auf der Ostsee vorangetrieben worden ist.

Die Tätigkeit der Arbeitsgruppe hat – und dies ist von einer Reihe von Sachverständigen und Institutionen bestätigt worden – einen Beitrag dazu geleistet, dass die Thematik der maritimen Sicherheit im Ostseeraum im exekutiven Bereich, in der fachlichen Öffentlichkeit und in den Medien nach vorne gebracht worden ist. Dadurch wurde auch erreicht, dass die Diskussion über neue Regelungen in internationalen und nationalen Gremien zügiger geführt und Maßnahmen weitreichender beschlossen wurden. Entsprechend einem Hauptanliegen der Greifswalder Resolution wurde damit ein Beitrag dafür geleistet, dass das maritime Sicherheitsbewusstsein in diesem kurzen Zeitraum deutlich zugenommen hat.

Festzustellen ist auch, dass seitens der exekutiven Gremien und weiterer Institutionen eine solche Aktivität der Ostseeparlamentarierkonferenz als notwendig angesehen wird, um Beratungsprozesse im exekutiven Bereich kritisch zu begleiten und zu beschleunigen sowie weitergehendere Beschlüsse als ohne diese Aktivitäten herbeizuführen. Der politische Druck, der dadurch von der parlamentarischen Ebene ausgelöst wird, wird nachdrücklich für die Zukunft als wünschenswert und hilfreich angesehen, um möglichst weitreichende Fortschritte in der Sache zu erzielen.

Die Tätigkeit der Arbeitsgruppe hat auch dazu geführt, dass auf fachlichem Sektor die Zusammenarbeit zwischen Parlamenten der Ostseeanrainerstaaten erheblich intensiviert und vertieft werden konnte und das Wissen um die Situation in den einzelnen Ländern sowie die Kenntnis von Verfahrensabläufen

in den übrigen Ostseeanrainerstaaten ausgeweitet werden konnten. Gleichzeitig wurden einzelne Aktivitäten in einzelnen Parlamenten von den Arbeitsgruppemitgliedern ausgelöst, die schon während der laufenden Tätigkeit der Arbeitsgruppe unabhängig von der Beschlussfassung durch die Ostseeparlamentarierkonferenz zu weitergehenden parlamentarischen Aktivitäten und Initiativen in einzelnen Mitgliedsparlamenten geführt haben. Dadurch konnten parallele Fortschritte bereits während des Beratungsprozesses in einzelnen Mitgliedsländern erzielt werden.

Prinzipiell ist es erstmals gelungen, auf der Ebene der Ostseeparlamentarierkonferenz auf einem Gebiet exemplarisch das zu realisieren, was in jedem einzelnen Mitgliedsparlament selbstverständliche Vorgehensweise ist:

Neben einem Präsidium oder Ältestenrat, das oder der sich mit der Vorbereitung der Plenarsitzungen und der Ausgestaltung der Plenartagesordnung befasst, hat sich ein Ausschuss auf fachlicher Ebene unter Hinzuziehung externen Sachverstandes eingehend mit einem fachlichen Thema auseinandergesetzt und hierzu dem Plenum eine fachlich untersetzte politische Beschlussempfehlung vorgelegt.

Wenn dies auch in der Zukunft auf breiterer Ebene gelingen würde, könnte dieses langfristig ein entscheidender Schritt hin zu einem wirkungsvollen Ostseeparlament sein, dass in Bezug auf die Anliegen des gesamten Ostseeraums als Institution von Parlamentariern aller Ostseeanrainerländer im Grundsatz vergleichbare Funktionen wahr nimmt, wie die nationalen und regionalen Parlamente. Dies ist im Interesse eines Zusammenwachsens aller Ostseeanrainerstaaten wünschenswert.

Dr. Henning Klostermann
Vorsitzender

Anlage 1

Arbeitsgruppe
„Maritime Sicherheit“
der Ostseeparlamentarierkonferenz

Kopenhagen, 13. Mai 2002

P R O T O K O L L

der 3. Sitzung der Arbeitsgruppe

„Maritime Sicherheit“ der Ostseeparlamentarierkonferenz

am 13. Mai 2002, 10.00 Uhr,

Kopenhagen, Europäische Umweltagentur

Programm

Begrüßung
Dr. Henning Klostermann, Vorsitzender des COMS

Präsentation der Europäischen Umweltagentur
Ove Caspersen

Teil I

Internationale Arbeiter Organisation (ILO)
Dani Appave

HELCOM SEA
Guntis Drunka, Delegationsleiter, Lettland

Dänische Seefahrtsbehörde
Jørgen Hammer Hansen, Generaldirektor

Diskussion

Teil II

Seefahrtsbehörde Stettin
Marcin Ochrymiuk, Inspektor

Schwedische Seefahrtsbehörde
Johan Franson, Direktor

Russisches Transportministerium
Alexsej Klyavin

Diskussion

Teil III

Lettische Seefahrtsverwaltung
Arturs Brokovskis-Vaivods, Direktor

Norwegische Seefahrtsverwaltung
Reidar Norheim, Direktor

Diskussion

Schlusswort
Dr. Henning Klostermann, Vorsitzender des COMS

13. Mai 2002

Liste der anwesenden Sachverständigen

1. Dani Appave (Internationale Arbeiter Organisation – ILO, Genf)
2. Guntis Drunka (HELCOM, Lettland)
3. Jørgen Hammer Hansen (Dänische Seefahrtsbehörde, Kopenhagen)
4. Marcin Ochrymiuk (Polnische Seefahrtsbehörde, Stettin)
5. Johan Franson (Schwedische Seefahrtsbehörde, Norrköping)
6. Alexsej Klyavin (Vertreter des Russischen Transportministeriums, Kopenhagen)
7. Arturs Brokovskis-Vaivods (Lettische Seefahrtsbehörde, Riga)
8. Reidar Norheim (Norwegische Seefahrtsbehörde, Oslo)

Vors. **Dr. Henning Klostermann:** Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren, ich freue mich, Sie anlässlich der heutigen Internationalen Anhörung der Arbeitsgruppe „Maritime Sicherheit“ der Ostseeparlamentarierkonferenz in den Räumen der Europäischen Umweltagentur (EEA) begrüßen zu können. Bei Herrn Caspersen von der EEA möchte ich mich für die Möglichkeit hier zu tagen, ausdrücklich bedanken.

Lassen Sie mich eingangs unsere Beweggründe für diese Veranstaltung kurz erläutern:

Seit 1991 hat sich die Ostseeparlamentarierkonferenz als gleichberechtigter Partner bei internationalen Institutionen und Foren in Europa etabliert.

Die Ostsee gewinnt durch die Überwindung der Jahrzehnte währenden politischen Trennung zwischen „Ost“ und „West“ nach und nach ihre Bedeutung als gemeinsames Binnenmeer und Wirtschaftsraum wieder zurück. Diese Region ist mittlerweile die größte und dynamischste Wachstumsregion Europas.

Unser gemeinsames Meer ist durch besondere natürliche Charakteristika gekennzeichnet. So können beispielsweise Ölunfälle katastrophale Auswirkungen auf das ökologische System und die Wirtschaft betroffener Anliegerstaaten haben. Die Gefahr basiert im wesentlichen auf der steigenden Anzahl von Öltransporten bei zunehmender Schiffsgröße und Fahrtgeschwindigkeit, der Globalisierung des Seeverkehrs bei zunehmendem Wettbewerbsdruck unter Schiffs- und Ladungseignern, der Überalterung von Schiffsflotten und dem Einsatz von Substandardschiffen, dem unzureichenden Aus- und Fortbildungsstand der Besatzungen und weiteren Defiziten. Der insgesamt zunehmende Seeverkehr und die damit einhergehende Bedrohung existentieller Grundlagen aller Ostseeanrainer erfordern daher zwingend eine Verstärkung des internationalen Handelns zur Vorbeugung von Schiffshavarien sowie die Ausweitung internationaler Vereinbarungen für ein gemeinsames staatenübergreifendes Handeln.

Vor diesem Hintergrund widmete sich die Ostseeparlamentarierkonferenz in den letzten Jahren in besonderem Maße der Thematik der „Maritimen Sicherheit im

Ostseeraum“. Auf der Grundlage von Beschlüssen der 9. und 10. Konferenz wurden politische Handlungsempfehlungen und Forderungen für den Ostseeraum abgeleitet, die sowohl in nationalen sowie regionalen Parlamenten als auch in internationalen Gremien erörtert wurden. Die Ergebnisse der letzten Konferenz haben ihren Niederschlag mittlerweile in der HELCOM-Kopenhagen-Deklaration aus dem Jahr 2001 gefunden und sind teilweise in geltendes Völkerrecht umgesetzt worden. Zurzeit erarbeitet die Arbeitsgruppe COMS weitere Maßnahmenvorschläge, die Ende September beziehungsweise Anfang Oktober diesen Jahres in St. Petersburg zur Diskussion gestellt werden sollen.

Es hat sich gezeigt, dass die intensive fachliche Auseinandersetzung auf der parlamentarischen Ebene den politischen Druck auf die Gremien, Regierungen und internationalen Organisationen erhöht hat, notwendige Maßnahmen zur Prävention, Unfallbekämpfung, zum Management etc. zu beschleunigen. Wir sind neben Regierungshandeln und dem Wirken von Umweltverbänden als dritte Säule politischer Kraft wahrgenommen worden. In der Zuerkennung des Beobachterstatus bei HELCOM im April 2002 sehen wir eine Würdigung und Respektierung unserer Arbeit im Rahmen der Ostseeparlamentarierkonferenz und der Arbeitsgruppe „Maritime Sicherheit“ (COMS). Weitere Initiativen können nur in enger Zusammenarbeit mit der Helsinki-Kommission (HELCOM), International Maritime Organisation (IMO) und Europäischen Union (EU) eingeleitet werden. Insbesondere gilt es, ein solidarisches Sicherheitsbewusstsein in Politik und Gesellschaft der Ostseeanrainerstaaten weiterzuentwickeln. Wir sprechen von einer Sicherheitskultur im Schiffsverkehr. Dabei darf der Meeresumweltschutz nicht vernachlässigt werden.

Auch in technischer Hinsicht ist anzustreben, die vorhandenen Lösungsvorschläge international verbindlich vorzuschreiben und so schnell wie möglich umzusetzen. Dies ist bei wichtigen Maßnahmen wie beispielsweise bei der Einführung Automatischer Schiffsidentifizierungssysteme (AIS), der verstärkten Nutzung von Elektronischen Navigations-Informations-Systemen (ECDIS) und dem Gebot zur Verwendung von Doppelhüllenschiffen für Öl- und Gefahrguttransporte auch gelungen. Ebenso sind bedeutende Fortschritte im Rahmen der Navigation und Überwachung von schwierig zu befahrenen Seegebieten, wie beispielsweise der Kadetrinne, gemacht worden. Schließlich sind alle Ostseeanrainer zu verpflichten,

ein ausreichendes see- und landseitiges Unfallbekämpfungsmanagement sowie eine entsprechende Technik vorzuhalten.

Aus deutscher Sicht geht es in besonderem Maße auch um die Zusammenführung von Kompetenzen zur Überwachung des Seeverkehrs, die Vorbeugung von Schiffsunfällen sowie um eine schnelle und adäquate Reaktion im Havariefall. Mittelfristig wird eine zentrale Küsten- oder Seewache für unverzichtbar gehalten. Im Hinblick auf den gesamten Ostseeraum sollte als längerfristige Perspektive auch die Einrichtung einer gemeinsamen internationalen Seewache verfolgt werden.

Ich freue mich, dass es gelungen ist, diese Anhörung international mit renommierten Sachverständigen zu besetzen, und dass Vertreter unserer östlichen Nachbarn und von EU-Kandidaten heute anwesend sind. Hervorheben möchte ich, dass auch die Russische Föderation unserer Veranstaltung eine besondere Beachtung geschenkt und einen Vertreter entsandt hat. Hier sei ein Dankeschön an das Parlament in Moskau, Respekt für diese gute Entscheidung und unsere Erwartung für die künftige Zusammenarbeit in COMS ausgesprochen.

Wir sind uns darüber im Klaren, dass viele Probleme nur international auf Regierungsebene gelöst werden können, jedoch sehen wir es als erforderlich an, den Druck auf breiter Ebene zu erhöhen, um so schnell wie möglich zu praktikablen und effektiven Lösungen zu kommen.

Von der heutigen Anhörung erwarten wir eine möglichst differenzierte und fundierte Grundlage, um weitere spezifizierte Empfehlungen erarbeiten und vorschlagen zu können. Deswegen ist es unser Anliegen, dass Sie uns bei diesem Vorhaben mit möglichst konkreten Vorschlägen helfen und diese im Einzelnen und – wo notwendig – auch kontrovers beleuchten, damit wir auch die Notwendigkeit, Effektivität und die Realisierbarkeit entsprechender Vorschläge möglichst gut beurteilen können.

Die heutige Expertenanhörung fußt auf der ersten internationalen Anhörung im April 2001 in Schwerin (dokumentiert in der Publikation) und setzt die Befragung fort. Ich bedaure sehr, dass von der EG nun doch kein Vertreter erschienen ist. Leider

erfolgte eine kurzfristige Absage aus der Generaldirektion für Energie und Transport. Ich habe daraufhin am 07.05.2002 um eine schriftliche Stellungnahme gebeten.

Meine Damen und Herren, gestatten Sie mir, bevor wir mit der eigentlichen Anhörung beginnen, noch einige unvermeidliche organisatorische Hinweise:

In Bezug auf den Ablauf ist vorgesehen, dass jeder Sachverständige eine Redezeit von bis zu 15 Minuten hat. Es werden jeweils zwei bis drei Sachverständige nacheinander zu Wort kommen, woran sich eine 15-minütige Diskussion zu diesen Beiträgen anschließt. Da einige Sachverständige dankenswerterweise trotz der Kürze der Zeit und des schwierigen Gebietes eine schriftliche Stellungnahme abgegeben haben, wäre ich dankbar, wenn Sie sich im Rahmen Ihrer mündlichen Darstellungen auf diejenigen Bereiche konzentrieren würden, die Ihnen besonders wichtig erscheinen, Ergänzungen zu Ihren schriftlichen Stellungnahmen, vornehmen beziehungsweise weitere grundsätzliche Positionen darlegen und schwerpunktmäßig auch auf aus Ihrer Sicht mögliche und notwendige Handlungsempfehlungen eingehen. Jeder Sachverständige kann den kompletten Fragenkatalog unter dem Aspekt seines Arbeitsgebietes abdecken.

Im Hinblick auf eine breit angelegte Diskussion halte ich es heute für wichtig, dass die Sachverständigen – insbesondere im Rahmen der jeweiligen Diskussionen – auch divergierende Meinungen darlegen. Ziel ist es, unseren Gästen so viel Redezeit wie möglich einzuräumen und miteinander ins Gespräch zu kommen, damit viele Informationen aufgenommen werden können. Ich bin sicher, dass dieses Verfahren auch in Ihrem und im Interesse der Abgeordneten liegt.

Wie Sie bereits bemerkt haben, wird unsere Veranstaltung simultan deutsch, englisch, russisch und „skandinavisch“ gedolmetscht.

Über die heutige Anhörung wird auf der Grundlage einer Tonbandabschrift ein Protokoll angefertigt. Der Entwurf des Protokolls wird Ihnen nach seiner Erstellung zugehen. Sie haben dann Gelegenheit, Wiedergabefehler zu korrigieren. Dies beinhaltet allerdings keine Veränderungen des sachlichen Inhalts. Sollten wir innerhalb von 14 Tagen nach Absenden des Protokolls von Ihnen keine

Korrekturwünsche erhalten haben, gehen wir davon aus, dass Sie mit der Wiedergabe Ihrer Beiträge einverstanden sind, und werden dann das Protokoll veröffentlichen. Ich gehe auch davon aus, dass Sie sich damit einverstanden erklären, dass Ihre schriftlichen Stellungnahmen für die heutige Anhörung in die Publikation über diese Anhörung einfließen.

Um 12.30 Uhr werden wir die Einladung zu einem gemeinsamen Mittagessen hier in diesem Gebäude wahrnehmen können.

Es ist beabsichtigt, die Anhörung spätestens gegen 15.00 Uhr zu beenden. Dies setzt eine disziplinierte Einhaltung unseres Zeitplanes voraus, so dass ich Sie dringend bitte, die vorgegebenen Zeitbudgets einzuhalten.

Abschließend möchte ich darauf hinweisen, dass uns Herr Henrik Hagemann eine Spezialführung durch das dänische Folketing anbietet, auf die ich schon sehr gespannt bin, da am heutigen Tage eine Plenarsitzung stattfindet, die wir besuchen können.

Ich bitte nun, Herrn Ove Caspersen von der Europäischen Umweltagentur die Arbeit dieser wichtigen europäischen Institution vorzustellen.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

10.05 Uhr

Ove Caspersen stellt die Organisation und Aufgaben der EEA im europäischen Zusammenhang dar.

Teil 1

Dani Appave, Internationale Arbeiter Organisation (ILO): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, es ist mir ein Vergnügen, hier heute teilzunehmen. Ich danke Ihnen auch im Namen des Direktors Herrn Somavia für die Einladung und die Möglichkeit, für die ILO zu sprechen. Kurz dargestellt: Die ILO ist eine 1919 gegründete dreiparteiliche Organisation - eine spezialisierte UN-Agentur. Die Substanz der ILO besteht aus Arbeitern, Arbeitgebern und Regierungen - die Rollen der Schiffseigentümer und Seefahrer stellen natürlich den Kern der maritimen ILO dar. Wir befürworten die Annahme von Konventionen über viele Angelegenheiten wie die 40-Stunden-Woche, Kinderarbeit und die Rechte und Prinzipien der Arbeiter. Die Mitgliedschaft in der ILO schließt ein echtes Engagement für seine "Kernkonventionen" der Grundarbeitsrechte und der Grundstrategie für anständige Beschäftigung ein.

Die Ostseestaaten haben ein ernsthaftes Interesse an der Schiffssicherheit und viele von ihnen sind traditionelle Seefahrtsnationen. Aufgrund des vielen Verkehrs ist die Ostsee ein Seegebiet; die Navigation im Winter ist besonders gefährlich. Schifffahrts- und maritime Konventionen werden durch Ratifizierung und soziale Dialoge zwischen den national-traditionellen maritimen Völkern übernommen. Sie haben diese Mindestanforderungen durch ihre jeweilige nationale Gesetzgebung erfüllt, aber sie handeln auch in anderen Teilen der Welt. Die Globalisierung der Schifffahrt hat diesen Mechanismus erheblich geschwächt. Es kann sein, dass das grundsätzliche theoretische PSC-Prinzip (Hafenstaat-Kontrolle), ein Einlaufverbot für Substandardschiffe in der Praxis nicht so wirksam ist. Einige große Flaggenstaaten sind nicht in der Lage, die Standards durchzusetzen, und die Durchsetzung von Mindestanforderungen fällt somit zunehmend der PSC zu. Aber die Hauptverantwortung sollte bei dem Flaggenstaat bleiben und deshalb muss die Annahme und Ratifizierung von relevanten Gesetzen für die Durchsetzung von

internationalen Arbeitsanforderungen entscheidend bleiben.

Die Konvention C.147 ist die wichtigste der maritimen Arbeitsanforderungen der ILO. Sie wurde verabschiedet, um das Problem der minderwertigen Substandardschifffahrt zu bekämpfen - die ILO ist der Meinung, dass schlechte Lebensbedingungen eine Substandardschifffahrt bedeuten. C.147 enthält in seinen Anhängen eine Vielzahl von anderen ILO-Konventionen, die Bezug auf eine Vielfalt von Problemen nehmen. Die meisten Ostseestaaten haben C.147 ratifiziert; jedoch wurde im Jahr 1996 ein Protokoll zu C.147 verabschiedet, dass die meisten Ostseestaaten noch ratifizieren müssen. Außerdem sollten sie daran denken, nicht nur eine Anzahl von älteren ILO-Instrumenten, sondern auch einige von den neueren, zum Beispiel C.180 für die Arbeitszeiten von Seeleuten, C.166 für Zurückführung und C.179 für die Rekrutierung und Beschäftigung von Seeleuten, zu ratifizieren.

Die Verbesserung der Qualität von Untersuchungen durch Ausbildung und Vereinheitlichung von Untersuchungsverfahren ist sehr wichtig. Die ILO hat einen Kurs für die Untersuchungen von Sozial- und Arbeitsbedingungen entwickelt, der in der englischen Sprache und auf CD-ROM verfügbar ist. Es ist vorgesehen, dass dieser Kurs bald verbessert werden muss, da das Protokoll wichtiger geworden ist. Die Regierung von Frankreich hat uns seine Kooperation in dieser Hinsicht zugesagt. Laut der jüngsten Nachricht hat das Paris-Memorandum letzte Woche in ihrer Besprechung in Halifax, Kanada, beschlossen, das Protokoll zur C.147 als ein relevantes Instrument im Memorandum einzuschließen. Dies bedeutet, dass C.180 (Arbeitsstunden) und C.166 (Zurückführung), die im Anhang aufgeführt sind, auch unter den PSC-Anforderungen untersuchungspflichtig werden sollen.

Hinsichtlich der Vorbereitung eines konsolidierten Instrumentes für die maritime Arbeit, sollte die neue Konvention

1. Bedingungen enthalten, die vernünftige Standards für die Arbeitsbedingungen und das Leben in der Industrie sicherstellen,

2. durchsetzbar sein und durchgesetzt werden und deshalb den gleichen Status

als STCW, SOLAS und MARPOL haben,

3. deshalb zum Prüfungsverfahren verpflichtet sein, die so gut wie oder besser als diese Instrumente sind,

4. von vielen Seefahrtsnationen ratifiziert werden,

5. wenn erforderlich, leicht und schnell zu aktualisieren sein.

Es gibt einen sehr starken Konsens der Industrie, dass diese neue Konvention erforderlich ist. Die ILO hält eine Reihe von Sitzungen einer dreiparteilichen Arbeitsgruppe auf hoher Ebene ab, um den Text der neuen Konvention zu entwerfen, der von einer technischen Konferenz 2004 und einer maritimen Sitzung der Internationalen Arbeitskonferenz 2005 geprüft werden soll. Die Teilnehmer werden aus den Staaten kommen, die verbesserte Arbeitsbedingungen für Seeleute und eine Einheitlichkeit in der Schifffahrt (gleiche Regeln für alle) wollen. Es sollte in der Verantwortung dieser Staaten liegen, nicht nur das Einlaufen von Substandardschiffen in ihre Region zu verhindern, sondern auch weltweit Substandardschiffe zu bekämpfen. Das sollte die Mindestanforderung in dieser Frage sein und nicht, wie es manchmal der Fall ist, "no rules at all".

Die Hafenstaatenkontrolle sollte weltweit wirksamer vollzogen werden, aber vor allem muss die Flaggenstaatenkontrolle wieder ihre ehemalige Bedeutung erhalten. Die Flaggenstaaten sollten die notwendigen Gesetze vor Ort erlassen und sie mittels Inspektionen durchsetzen, einschließlich umfassender Inspektionen der Sozial- und Arbeitsbedingungen. Dies bedeutet, dass es Nachweise auf jedem Schiff geben sollte, dass Flaggenstaaten ihre Arbeit gemacht und ihrer Verantwortung für die Seeleute an Bord ihrer Schiffe gerecht geworden sind.

Die ILO hat auch beschlossen, eine neue Konvention für Arbeitsbedingungen im Fischereibereich zu verabschieden, die auf der Internationalen Arbeitskonferenz 2004 und 2005 diskutiert werden soll. C.108 wird von einem Protokoll aktualisiert, um die Sicherheit der Identifikation der Seeleute zu verbessern. Das Protokoll wird im Juni 2003 verabschiedet werden.

Folgende Fragen wurden der IMO gestellt und an die ILO weitergegeben:

1. Was macht die ILO hinsichtlich der Durchsetzung von Flaggenstaaten?

Die ILO folgt der Arbeit der IMO, überlegt aber noch diese Frage, bis Vorschläge über die neue Konvention gemacht werden. Die Flaggenstaatenkontrolle bleibt zentrales Element für die Durchsetzung der Maßnahmen, die von der dreiparteilichen Arbeitsgruppe auf hoher Ebene noch bestimmt werden müssen.

2. Einheitliche internationale Regeln sind erforderlich - was kann in der Ostsee unternommen werden?

Die Schifffahrt ist international, sie braucht internationale Regeln, aber eine nationale Durchführung ist auch erforderlich. Parlamente sollten deshalb internationale Regeln durch die Ratifizierung der relevanten Konventionen durchsetzen.

Guntis Drunka (HELCOM SEA, Delegationsleiter, Lettland): Meine Damen und Herren, neun Ostseestaaten haben bisher die Konvention zum Meeresumweltschutz im Ostseeraum, die so genannte Helsinki-Konvention von 1992, ratifiziert. Sie haben sich auf mehrere Grundprinzipien und Verpflichtungen geeinigt, um die Meeresumwelt im Ostseeraum vor allen Quellen der Verschmutzung zu schützen und die Wiederherstellung und Erhaltung des ökologischen Gleichgewichtes zu fördern. Darüber hinaus - und in enger Verbindung damit - steht die Frage der Schiffssicherheit. Diese hat infolge der jüngsten Schiffsunfälle im Ostseeraum, ein beträchtliches Risiko für die Meeresumwelt, ausgezeichnet. Die Kollision am 28. März 2001 zwischen dem Öltanker „Baltic Carrier“ und dem Zuckerfrachter „Tern“ zum Beispiel führte zur größten Ölpest in den letzten 20 Jahren in der Ostsee. 2.700 Tonnen Schweröl sind ausgelaufen. Das ist 45-mal mehr als das von der „Pallas“ in der Nordsee im Oktober 1998, wo 60 Tonnen Öl ausgelaufen sind und 16.000 Seevögel starben. 2.000 von zirka 10.000 Seevögeln kamen innerhalb der ersten drei Tage nach dem Unfall ums Leben. Dieser Unfall hat die *Sea Based Pollution Group* der Helsinki-Kommission den Ansporn gegeben, die Notwendigkeit weiterer Sicherheitsmaßnahmen zu diskutieren, um den Meeresumweltschutz und das menschliche Leben auf See stärker zu schützen. Inzwischen nimmt der Verkehr in der Ostsee weiter zu. Ein Zitat in der Pressemitteilung der Helsinki-Kommission über den „Baltic Carrier“-Unfall lautet: „Während die Auswirkungen der Schifffahrt oft nur lokal sind, muss die Gesetzgebung international sein. Schiffe aus allen Teilen der Welt fahren durch die internationalen Gewässer der Ostsee."

Weitere Sicherheitsmaßnahmen durch HELCOM wurden diskutiert, um die geographischen Schwerpunkte für Schiffsunfälle und die beteiligten Schiffsarten festzustellen und die Folgen für die Meeresumwelt einzuschätzen. Im Ergebnis dessen wurde die „Zusammenstellung von Schiffsunfällen im Ostseeraum von 1989 bis 1999“ im Rahmen der *Sea Based Pollution Group* erarbeitet. Diese Zusammenstellung macht deutlich, dass es während dieses Jahrzehntes 251 Schiffsunfälle im Ostseeraum gab und dass die Meeresverschmutzung durch Unfälle bei Einhüllentankern häufiger (beziehungsweise 12 zu 2) als bei Doppelthüllentankern ist.

Nachdem festgestellt wurde, dass die Zusammenstellung von Informationen über

Schiffsunfälle in der Ostsee nützlich war, wird der zukünftig vorsitzende Staat - Lettland - diese Arbeit auch fortsetzen. Die Landkarten und Daten über die im Zeitraum 2000 - 2001 im Ostseeraum aufgetretenen Unfälle sind an die 5. Sitzung der Arbeitsgruppe HELCOM SEA in Turku am 13. - 17. Mai 2002 weitergeleitet worden. Die Daten machen deutlich, dass die Anzahl von Schiffsunfällen (auf Grund laufen und Kollisionen) im Ostseeraum weiter zunimmt.

Darstellung mit Abbildungen (Karten & Grafiken):

Laut der von den Vertragsparteien der Helsinki-Konvention an Lettland weitergeleiteten Informationen, liegt die Anzahl von Schiffsunfällen im Ostseeraum in den Jahren 2000 und 2001 bei 89 (diese Zahl ist noch nicht von den Vertragsparteien der HELCOM-SEA-Sitzung bestätigt worden, es könnte deshalb möglicherweise kleine Abweichungen geben). Weiterhin sollte beachtet werden, dass die Zusammenstellung nur Daten über so genannte konventionelle Schiffe, das heißt Öltanker über 150 BRZ und Trockenfrachtschiffe über 400 BRZ, enthält.

Im Ergebnis sind die Vertragsparteien der Helsinki-Konvention jetzt von der Notwendigkeit der zusätzlichen Maßnahmen überzeugt. Dazu gehören die Gewährleistung der sicheren Navigation, die Verbesserung der Notfalldienste, die Bekämpfungskapazitäten im Ostseeraum und – hinsichtlich der bevorstehenden Richtlinie des Europäischen Parlamentes und des Rates wegen der Einführung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für Seeverkehr und des Aktionsprogramms der Europäischen Gemeinschaft – die Einrichtung eines Gemeinschaftsrahmens für die Kooperation in Sachen unfallbedingter oder vorsätzlicher Verschmutzung.

In der ministeriellen Sondersitzung der Helsinki-Kommission in Kopenhagen am 10. September 2001 haben die Vertragsparteien die **"Declaration on the Safety of Navigation and Emergency Capacity in the Baltic Sea Area (HELCOM Kopenhagen Erklärung)"** übernommen. Diese Erklärung bezieht sich auf mehrere Maßnahmen für Schiffssicherheit und Notfallkapazitäten, die auch von der *Sea Based Pollution Group* (HELCOM SEA) als Prioritäten für die zukünftige Arbeit anerkannt wurden.

Diese Prioritäten werden vom HELCOM-Sekretariat in einer Sitzung der HELCOM-Heads of Delegation am 28. - 29. Juni 2002 zur Billigung vorgelegt. Im Einzelnen sind das die:

- Einsatzbereitschaft für das Ausbringen von Orimulsion (in der Region von der Zunahme des Import/Export von Orimulsion abhängig)

- Notfallkapazität (Brandbekämpfung, Notleichterung und Notschlepp-kapazitäten)

- Erweiterung der Zusammenarbeit in der Einsatzbereitschaft, um küstennahe Säuberungseinsätze einzubeziehen.

Lettland übernimmt am 1. Juli 2002 den Vorsitz der HELCOM und hat sich bereits entschlossen, die erfolgreiche Arbeit des deutschen Vorsitzes fortzusetzen. Lettland hat einige zusätzliche Prioritäten der HELCOM SEA festgestellt, die die Aufmerksamkeit während seines Vorsitzes erfordern, nämlich:

1. die Sicherheit und Erhaltung des Seetransports (dazu gehört die Umsetzung der HELCOM Kopenhagen Erklärung) und

2. die Verbesserung von Hafenauffangeinrichtungen durch die Durchsetzung der „Baltic Stratgy“.

Alle Vertragsparteien, dazu gehört auch Lettland, engagieren sich, um die HELCOM Kopenhagen Erklärung durchzusetzen, und haben auch schon viel erreicht.

In der 23. HELCOM-Sitzung im Jahr 2002 wurde eine Bestandsaufnahme der Durchsetzung der HELCOM-Kopenhagen-Erklärung von den Vertragsparteien gebilligt. Diese beinhaltet:

Die Durchsetzung der HELCOM-Kopenhagen-Erklärung und der HELCOM-Empfehlung 22 E/5 für „Änderungen des Anhangs IV, Verhinderung der Verschmutzung durch Schiffe" zur Helsinki-Konvention geht weiter voran, und alle Aktivitäten werden mit einem festen Termin für die Durchsetzung pünktlich ausgeführt.

Die Bedeutung einer fortgesetzten Verpflichtung auf breitem nationalen Maßstab brauche ich jedoch nicht zu betonen. In einigen Bereichen, wie zum Beispiel bei der Entwicklung der Notfallkapazität, kann eine effektive Durchführung von einigen Angelegenheiten nur durch eine gemeinschaftliche Verpflichtung von den verantwortlichen Umwelt- und anderen Organisationen (Agenturen und Ministerien) erreicht werden. Also, hinsichtlich des Zieles unserer Sitzung finde ich es völlig in Ordnung, meinen Beitrag mit dem Leitspruch "eine gemeinsame Verpflichtung" zu beenden. Lassen Sie uns fortfahren! – Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Jørgen Hammer Hansen (Dänische Seefahrtsbehörde): Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordneten, meine Damen und Herren, ich danke Ihnen dafür, dass Sie mir die Möglichkeit gegeben haben, mit Ihnen heute darüber zu diskutieren, wie die Schiffssicherheit und die Vorsorge gegen Verschmutzung verbessert werden kann. Wir wissen wohl vom bedauerlichen Hintergrund dieser Anhörung, das heißt der Kollision zwischen der „Baltic Carrier“ und der „Tern“ im letzten Jahr. Dieser Unfall hat uns alle schwer getroffen und wird uns dauerhaft in Erinnerung bleiben. Er betont die immense Bedeutung der Sicherheit der Schifffahrt in der Ostsee. Ich kann in aller Bescheidenheit sagen, dass wir bei der Verbesserung der Schiffssicherheit in dieser Region ziemlich weit gekommen sind. Auf Initiative von Herrn Ole Stavad, des damaligen dänischen Ministers für Handel und Industrie, hatten sich die HELCOM-Länder bereits im September des letzten Jahres auf mehrere Initiativen geeinigt, um die Schiffssicherheit und die Verschmutzungsvorsorge zu verbessern. Die Initiativen und ihr Durchsetzungsstand stehen in der "Gemeinsamen dänisch/schwedischen Erklärung", die Ihnen heute als Teil des Hintergrundmaterials zur Verfügung gestellt wurde.

Ich biete *keine* Garantie an, wenn es um die Schiffssicherheit geht. Aber ich versichere Ihnen, dass das, was *gemacht werden kann*, entweder bereits *gemacht* worden *ist*, in Arbeit *ist* oder gemacht werden *wird*. Die gegenwärtige Regierung in Dänemark setzt die Bemühungen, der Schiffssicherheit im Ostseeraum eine hohe Priorität einzuräumen, fort.

Jetzt, wenn ich in einem breiteren Kontext vorausschaue – was steht im Zentrum des Interesses? Mit Ihrer Erlaubnis würde ich gerne einige Gedanken mit Ihnen über **"die Rolle des Flaggenstaats"** erörtern. Als ich meinen Beitrag für die heutige Anhörung vorbereitet habe, ist mir ein Absatz in der Greifswald-Erklärung[1] besonders aufgefallen. Es ist der Absatz, der die Bedeutung von internationalen gesetzlich verbindlichen Regeln im Rahmen der IMO betont. Dem kann ich so nicht mehr weiter zustimmen. Dänemark unterstützt aktiv die Rolle der IMO als die Hauptorganisation für das maritime Vorschriften. Aber die Achillesferse des IMO-Systems ist, dass die Flaggenstaaten für die Durchsetzung und die Durchführung der IMO-Gesetzgebung zuständig sind.

Die Rolle und Verantwortung der Flaggenstaaten sind zentral, wenn es zur allgemeinen Förderung von Schiffssicherheit, Verschmutzungsvorsorge und fairen Bedingungen für alle Flaggenstaaten kommt, weil es immer Grenzen gibt, was wir tun können, um uns als Küstenstaaten zu schützen. Wir können Wegeführungssysteme verbessern, wir können Überwachungssysteme einrichten und so weiter, wie wir es in der Ostsee bereits gemacht haben, aber es gibt noch mehr zu tun für eine wirkliche Sicherheit.

Zu viele Flaggenstaaten verfahren nicht einheitlich, wenn es um die Durchführung der von dem IMO in Kraft getretenen internationalen Regeln geht. Dies ermöglicht den fortwährenden Betrieb von Substandardschiffen. Die endgültige Verantwortung für diese Situation liegt bei den Flaggenstaaten. Solange solche Schiffe weiter unterwegs sind, bestehen unnötige Risiken für die Sicherheit und das Leben von Mannschaften, Passagieren und die Meeresumwelt. Wir können keine Umweltverschmutzung oder Verlust an Leben erlauben, weil die schon vorhandenen internationalen Anforderungen einfach nicht eingehalten werden. Darüber hinaus ist die Situation auch nicht einfach. Einige Schiffseigentümer können ihre Ausgaben reduzieren, weil ihre Flaggenstaaten nicht fordern, dass ihre Schiffe und Mannschaften den international vereinbarten Anforderungen entsprechen. Die Konkurrenz im Seegütertransport ist gut, aber sie muss unter den gleichen Bedingungen ablaufen.

Was ich gerade erwähnt habe, erklärt grundsätzlich, warum die Rolle und die Verantwortung der Flaggenstaaten gestärkt werden müssen. Der maritime Handel vollzieht sich weltweit. Deshalb ist es das Ziel, eine einheitliche weltweite Durchsetzung von IMO-Instrumenten sicherzustellen.
Bevor ich zu den Initiativen komme, die Dänemark gegenwärtig übernimmt und unterstützt, lassen Sie mich einen wichtigen Punkt erklären. Zwei völlig verschiedene Gründe können pauschal festgestellt werden, um zu erläutern, warum Flaggenstaaten ihre internationalen Verpflichtungen nicht erfüllen:

Viele Flaggenstaaten *sind* aufrichtig, aber vielleicht nicht in der Lage, die Verfahren einzuhalten. Dies ist bei vielen Entwicklungsländern der Fall. Für diese könnten technische Kooperation und Unterstützung eine wichtige mögliche Lösung sein. Ein

Programm dafür besteht bereits bei der IMO. Das wirkliche Problem liegt jedoch bei jenen Flaggenstaaten, die nicht ehrlich sind. Solche Staaten könnten in der Lage sein, ihrer Rolle und ihre Verantwortung nachzukommen, aber sie wollen es nicht tun, denn es widerspricht ihren Interessen – Interessen, die höchstwahrscheinlich finanzieller Art sind.

Wie können die Probleme, die ich hervorgehoben habe, behoben werden? Wie können die Rolle und die Verantwortung der Flaggenstaaten weiter differenziert und gestärkt werden? Also, Dänemark - zusammen mit mehreren gleichgesinnten Flaggenstaaten - hat der IMO vor kurzem einen Vorschlag für die Entwicklung eines so genannten Flaggenstaatkodexes vorgelegt. Der Kodex definiert die Rolle und die Verantwortung eines Flaggenstaates. Er sollte anfangs freiwillig eingehalten werden, aber zu einem späteren Termin ein obligatorisches Instrument werden, möglichst in einer neuen Konvention. Dieser Vorschlag wurde während einer Sitzung des IMO *Subcommittee on Flag State Implementation* (FSI) im April dieses Jahres diskutiert. Der Vorschlag erhielt überwältigende Unterstützung von mehr als 30 Ländern. Selbstverständlich ist auch, dass Dänemark gern die Aufgabe übernommen hat, einen Entwurf des Kodexes für die Diskussion in der nächsten FSI-Sitzung im Frühjahr 2003 zu entwickeln. Die Kritiker könnten vielleicht behaupten, dass dieser neue Kodex nur noch ein weiteres Stück Papier sein wird oder dass einige Flaggenstaaten ihn ignorieren könnten, aber dieser Meinung kann ich nur teilweise zustimmen. Ich glaube, dass die einfache Tatsache seines Daseins helfen würde, um die Betriebsparameter für jene unehrliche Flaggenstaaten einzuengen. Aber die Kritiker haben dahingehend Recht, dass ein Instrument entwickelt und eingeführt werden sollte, um die Flaggenstaaten zu kontrollieren. Man könnte sagen, „die Kontrolleure kontrollieren". Deshalb unterstützt Dänemark aktiv einen bevorstehenden Vorschlag von Großbritannien für die Einführung eines „IMO Flag State Audit Systems“. Dieser Vorschlag wird vom Rat der IMO im Juni dieses Jahres diskutiert werden. Derzeit scheint es, dass dieser Vorschlag auch eine weitgehende Unterstützung erhält.

Das Ziel des Audit-Systems soll sicherstellen, dass Flaggenstaaten die IMO-Vorschriften, bei denen sie Vertragsparteien sind, eingeführt haben und für die volle Durchsetzung sorgen. Das System wird im IMO-Sekretariat verankert, aber die

Prüfer werden höchstwahrscheinlich von den Verwaltungen der Mitgliedsstaaten zur Verfügung gestellt. Zu diesem Zweck ist es notwendig, einen Standard zu entwickeln, damit die Prüfer feststellen können, ob die Flaggenstaaten ihre Verpflichtungen nachkommen. Dieser Standard soll sich auf den neuen „Flag State Code“ beziehen, um Konsistenz sicherzustellen.

Da die dänische Seefahrtsbehörde das Konzept eines IMO-Bestandsaufnahmesystems unterstützt, wird sie ihre eigene Medizin nehmen!
Deshalb entwickelt meine Organisation gegenwärtig ein „Flag State Audit System“ im nächsten Monat und wird eine interne Bestandsaufnahme durchführen. Dazu wird ein Bericht über die Leistung der dänischen Seefahrtsbehörde als eine Flaggenstaatverwaltung erarbeitet, um das Entwurfssystem zu testen. Die Ergebnisse werden mit mehreren gleichgesinnten Ländern geteilt und als Basis für weitere Entscheidungen dienen.

Bevor ich zum Schluss komme, möchte ich Ihre Aufmerksamkeit gerne auf eine andere interessante Initiative lenken: Am 10. - 11. Juli dieses Jahr veranstaltet die dänische Seefahrtsbehörde eine internationale Konferenz in Kopenhagen zum Thema „Quality Shipping". Die Konferenz beinhaltet drei Aspekte des *Quality Shipping*, die wir als äußerst wichtig erachten. Das heißt die Rolle des Flaggenstaates, den menschlichen Faktor und die vernünftige Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord.

Herr Vorsitzender, ich habe einige neue Elemente in die Diskussion über Schiffssicherheit eingebracht. Ich hoffe, dass ich dadurch zum Nachdenken angeregt habe, bezüglich der Frage, warum und wie die Rolle des Flaggenstaates gestärkt werden sollte. Und ich hoffe, dass Sie mit einigen meiner Ansichten übereinstimmen.
– Vielen Dank.

[1] Resolution von der 10. Ostseeparlamentarierkonferenz in Greifswald September 2001 übernommen

Diskussion

Jørgen Hammer-Hansen

Säuberung:
Die Säuberung der Küste infolge der Ölpest im „Grønsund" lag nicht in der Verantwortung der dänischen Seefahrtsbehörde. Jedoch, soweit wir informiert worden sind, ist die Reinigung zufriedenstellend ausgeführt worden.

Maßnahmen für die Wegeführung:
Dänemark und Deutschland haben die Betonnung im Verkehrstrennungsgebiet (TSS) südlich von Gedser und im Tiefwasserweg nordöstlich von Gedser erweitert, um den Tiefwasserweg 5 Seemeilen in das TSS zu erweitern. Es wird erwartet, dass das neue Wegeführungssystem im Mai dieses Jahres von der IMO genehmigt wird.

Flaggenstaaten- und Hafenstaatenkontrolle:
Die unter dem Paris MOU ausgeführte Hafenstaatenkontrolle hat ein sehr genaues und nützliches statistisches Material ergeben. Statistiken werden jedes Jahr herausgegeben und zeigen, welche Flaggen zum „weißen" Teil der Liste, dem „grauen" Teil der Liste beziehungsweise dem „schwarzen" Teil der Liste gehören. Diese Informationen werden im detaillierten Zielsystem als Anleitungen verwendet, so dass die Hafenstaaten direkt entscheiden können, welche Schiffe für eine geplante Inspektion ausgewählt werden sollen.

Das PSC-System ist gut, aber es ist grundsätzlich die Aufgabe des Flaggenstaates sicherzustellen, dass Schiffe unter seiner Flagge die Anforderungen einhalten. Die neuen Initiativen bezüglich des Flaggenstaates (des *Flag State Code* und des *Flag State Audit Scheme*) fügen eine neue Dimension für das PSC hinzu. Fristgemäß - und das bedeutet nicht in der unmittelbaren Zukunft - könnte es zu einer Entscheidung kommen, zum Beispiel, dass Schiffe unter der Flagge eines Staates, der es notorisch versäumt hat, seine Verpflichtungen zu erfüllen, in bestimmten Regionen unter dem Einlaufverbot der Häfen stehen werden. Auf diese Weise wird ein Werkzeug geschaffen, so dass die Hafenstaaten den Schiffszertifikaten von bestimmten Flaggenstaaten schließlich keine Anerkennung mehr schenken müssen.

Weltweite im Vergleich zur regionalen Regelung:

Wie bereits erklärt, unterstützt Dänemark die IMO in erster Linie zur Verwaltung der Schiffssicherheit und Verschmutzungsvorsorge. Das bedeutet jedoch nicht, dass es keine Rolle für regionale Organisationen wie der HELCOM gibt. Manche Initiativen sind wirklich rein regional in ihrer Wirkung, wie zum Beispiel die entworfenen Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit. Die HELCOM Kopenhagen Erklärung ist tatsächlich ein ausgezeichnetes Beispiel für die detaillierte Beschreibung einer Anzahl von relevanten Maßnahmen für regionale Entscheidungen, ohne die Rolle der IMO zu gefährden.

AIS:

Die Installation von AIS an Bord von Schiffen und einer Verknüpfung mit einer landesgestützten Überwachungsfunktion erleichtert die Entdeckung des vorsätzlichem Ölablassens, das heißt von Schiffen, die Öl und andere Schadstoffe trotz der internationalen Richtlinien ablassen. Das AIS übermittelt genaue Informationen über die Identität, Geschwindigkeit, Position, Ladung des Schiffes und so weiter an die Behörden und macht es viel leichter zu beweisen, dass ein gewisses Schiff zu einer gewissen Zeit an einer gewissen Position war (an der später eine Ölverschmutzung festgestellt wird).

Polnische Seefahrtsbehörde

Marcin Ochrymiuk: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ausgehend davon, dass es das Hauptziel der Anhörung ist, einen Überblick über den jeweiligen nationalen Status der Maßnahmen für Schiffssicherheit, insbesondere hinsichtlich der Durchführung des HELCOM-Kopenhagen-Abkommens durch die Vertragsparteien zu erhalten, möchte ich unsere Auffassung darlegen.

Polen hatte sich 1994 für die Mitgliedschaft in der EU beworben, die Beitrittsverhandlungen und die Vorbereitungen für diesen Prozess begannen 1998. Das Jahr 2004 wird als der Termin für den Beitritt in die EU vorgesehen. Polen hat bereits bestätigt, dass es zum Jahresende 2002 bereit sein wird, den *acquis communautaire* der EU zu übernehmen. Es wird die Beschlüsse und Entscheidungen der EU in den Bereichen Schiffssicherheit, Schadstoffkontrolle und -bekämpfung, direkt in das polnische Gesetz zum Zeitpunkt des Beitritts integrieren. Polen ist auch Vertragspartei der Helsinki-Kommission und spielt bereits eine bedeutende Rolle in den HELCOM-Aktivitäten zur Schiffssicherheit und zum Umweltschutz.

Um die Umsetzung des EU *acquis* im Bereich der Schiffssicherheit in die polnische Gesetzgebung zu erleichtern, wurde im Dezember 2001 die bilaterale Vereinbarung zwischen Polen und Großbritannien unterzeichnet. Diese setzt mehrere grundsätzliche Ziele voraus. Dazu gehört erstens die Stärkung der Verwaltungskapazität, um den *acquis communautaire* in den Bereichen Transport, insbesondere der maritimen Sicherheit, Umweltschutz, Verkehrssicherheit, soziale Gesetzgebung und Technologie umzusetzen. Zweitens sind die polnischen Rechtsinstrumente im Bereich der Schiffssicherheit dem EU-Standard anzunähern. Darüber hinaus speziell durch die

- Durchführung der EU-Richtlinien und -Gesetzgebung im Bereich der Schiffssicherheit in polnischen Gesetzen und Schaffung von Bedingungen für die praktischen Anwendungen im Gesetz,

- Stärkung der für die Kontrolle der Schiffssicherheit zuständigen Schifffahrtsbehörden, insbesondere der Überwachung, der Befolgung von

Vorschriften und Verordnungen, die die Schiffssicherheitsmaßnahmen bestimmen,

- Intensivierung der Flaggenstaatenkontrolle (FSC) und der Hafenstaatenkontrolle (PSC) beziehungsweise Verbesserung des Datenaustausches im Rahmen ihrer Aktivitäten,

- Durchsetzung von Verfahren für die Meldepflicht des Schiffsverkehrs für den Transport von Gefahrgütern,

- Entwicklung eines Passagierregistrierungssystems für Passagierschiffe.

Hinsichtlich der intensivierten Anwendung des Automatic Ship Identification Systems (AIS) wird die Entwicklung eines von den Erfahrungen und Kooperationen mit Anrainerstaaten abhängige polnisches AIS-Netz vorgesehen, dessen Fertigstellung und Integration in das Ostsee-Überwachungssystem Ende 2005 vorgesehen wird.

Polen ist Vertragspartei des HELCOM-Kopenhagen-Abkommens und unterstützt die Empfehlungen für eine obligatorische Lotsenannahme. Wir haben die Frage der Aus- und Fortbildung von Steuerleuten noch nicht in Betracht gezogen. Das neue Gesetz für die Schiffssicherheit ist ab 1. Januar 2002 in Kraft getreten. Hinsichtlich des Unfallmanagements wurden die polnische SAR- und die Ölbekämpfungsorganisation gemäß dieses Gesetzes verändert. Der polnische Ministerrat hat mit einem langfristigen Investitionsprogramm begonnen, das unter anderem den Aufbau von Ressourcen und die Basis für diese Aktivitäten einschließt. In Betracht gezogen wird auch die Unterstützung vom dänischen DANCEE-Programm für die Umstrukturierung des polnischen Notfallplans. Eine Einsatzbestimmung zwischen der polnischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland für die Kooperation und Bereitschaftskapazitäten für mögliche Seeunfälle und die Bekämpfung von Öl oder anderen Schadstoffen durch die verantwortlichen Dienststellen wurde am 20. November 2001 unterzeichnet.

Nationale Kompetenzen bei der Schadstoffbekämpfung in Küstennähe infolge der Emission von Schadstoffen auf See werden erfolgen nach einem nationalen

Notfallplan. Polen hat grundsätzlich alle relevanten HELCOM-Empfehlungen durchgesetzt, obwohl Einsatzschiffe für die Öl- und Chemikalienbekämpfung im westlichen Bereich der polnischen Küste noch fehlen.

Polen hat eine nationale website: http://www.ums.gov.pl/osc eingerichtet, in der Informationen über das HELCOM Ölbekämpfungshandbuch, den Meeresumweltschutz, SAR-Service und Gesprächspartner zu finden sind.

Das Problem der Kosten für die Schiffssicherheit und den Umweltschutz ist bisher nicht betrachtet worden.

Schwedische Seefahrtsbehörde

Johan Franson: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte eingangs erklären, dass ich die Auffassungen von Herrn Hammer-Hansen über Flaggenstaaten völlig teile. Es ist absolut notwendig, dass Flaggenstaaten ihre Verpflichtungen erfüllen. Schweden hat aktiv an der Arbeit für die Vorlage eines Kodexes für Flaggenstaaten und das vorgeschlagene IMO *Model Audit Scheme* teilgenommen und unterstützt alles. Dieser Vorschlag wird jetzt zur Genehmigung dem Rat der IMO vorgelegt.

Die Schifffahrt ist, wie andere Sprecher bereits erklärt haben, wirklich international. Wir können in vielen Bereichen Maßnahmen ergreifen, um die Schiffssicherheit im Ostseeraum zu verbessern, aber in einigen Bereichen sind wir von internationalen Regelungen abhängig. Wir können als Region keine Maßnahmen zum Beispiel in grundsätzlichen Angelegenheiten von Flaggenstaaten ergreifen. Schiffe, die in unsere Gewässer einlaufen, können auch viele andere Regionen befahren. Wir sind für unseren Handel von ihnen abhängig und wir müssen die Handlungen der IMO unterstützen, um sicherzugehen, dass die Einhaltung der bestehenden Regeln für Flaggenstaaten streng überwacht wird. Dadurch können wir auch Vorteile für unsere Region gewinnen.

Schiffe tragen Zertifikate, die vom Flaggenstaat oder von einer Klassifizierungsgesellschaft in seinem Namen ausgestellt werden. Die Zertifikate sind entsprechend den Bedingungen verschiedener Konventionen wie SOLAS, MARPOL und so weiter ausgestellt und müssen von anderen Vertragsparteien anerkannt und akzeptiert werden. Die Konventionen sorgen aber auch dafür, dass Flaggenstaaten Verpflichtungen haben. Sie sollten sich durch Umfragen und Durchsetzung vergewissern, dass die Schiffe unter ihrer Flagge die Anforderungen der Konventionen einhalten. Wenn die Schiffe die Anforderungen letztlich nicht einhalten, sollten die Zertifikate der zuständigen Flaggenstaaten nicht mehr anerkannt werden; diese Flaggenstaaten haben ihre Verpflichtungen nicht erfüllt. Ich glaube aber, dieses Ziel weltweit zu erreichen, wird viel Zeit in Anspruch nehmen.

Herr Vorsitzender, darf ich fortfahren und erklären, dass die ministerielle Erklärung

der HELCOM vom September letzten Jahres ein sehr wertvolles Dokument ist! Es gehört nicht zu meiner Aufgabe als Beamter, einen Kommentar darüber abzugeben, was die Minister über das Dokument gesagt haben, aber das Dokument ist trotzdem wertvoll, weil es sehr genau ist und auf den Punkt kommt. Die von Dänemark und Schweden bisher ergriffenen Initiativen sind in der Gemeinschaftsantwort zum Fragenkatalog aufgeführt worden. Lassen Sie mich bitte eine Angelegenheit hervorheben: Die Erklärung gibt an, dass wir den Datenaustausch von AIS-Transpondern zwischen den baltischen Ländern einführen werden. Wir werden die Überwachung von Schiffen durch AIS-Landstationen einführen und die gesammelten Daten austauschen. Das gibt uns zum ersten Mal die Möglichkeit, den Verkehr wirklich zu beobachten und die entsprechenden Maßnahmen zu ergreifen, falls wir etwas beobachten,was in Ordnung gebracht werden sollte. AIS ist nach meiner Meinung ein mit der Einführung des Radars vergleichbarer technologischer Sprung. Es verbessert die Navigationssicherheit, weil Schiffe eine sehr genaue Schiff-zu-Schiff-Kommunikation von relevanten Daten haben werden. In den Nachwirkungen vom 11. September sehen wir jetzt auch eine raschere Einführung von AIS auf Schiffen.

Letztendlich möchte ich, Herr Vorsitzender, ein besonderes Problem erwähnen. Wir haben Angst vor Katastrophen wie dem Zusammenstoß zwischen der „Baltic Carrier“ und der „Tern“ und wir tun alles, was wir nur können, um sie zu vermeiden. Aber wir dürfen auch nicht die tagtägliche Verschmutzung der Ostsee vergessen. Der größere Teil der Verschmutzung kommt aus Quellen vom Lande, hauptsächlich von Düngemitteln die in das Meer gelangen. Es gibt aber auch Einleitungen von ölhaltigem Abwasser und anderen Schadstoffen aus dem Schiffsbetrieb. Die Anzahl solcher Einleitungen nimmt laut Statistik der schwedischen Küstenwache zwar ab, aber sie sollte überhaupt nicht vorkommen.

Die HELCOM-Strategie und die europäische Richtlinie über Schiffsabfälle sollten, wenn richtig durchgeführt, Einleitungen verhindern, weil es nichts mehr in das Meer abzulassen gäbe, da die Schadstoffe hätten im Hafen entsorgt werden müssen. Die HELCOM-Strategie und die Richtlinie werden in allen baltischen Staaten nicht richtig umgesetzt. In Schweden haben wir es seit 1980 zur Verpflichtung gemacht, dass die Häfen den gesamten Schiffsabfall abnehmen. Die schwedischen Häfen klagen heute

- und das ist richtig so - dass ihre Kollegen in anderen Ländern der Ostsee keine Schiffsabfälle akzeptieren. Die Schiffe lassen folglich nur übermäßige Abfallmengen in schwedischen Häfen. Ich denke, dass die Parlamentarier versuchen sollten, politischen Druck in ihren Ländern auszuüben und die Einhaltung der Strategie und der Richtlinie durchzusetzen. – Ich danke Ihnen, Herr Vorsitzender.

Russisches Transportministerium

Aleksey Klyavin: Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Der Umweltschutz der Ostsee ist von großer Bedeutung, weil er für ausgewogene ökologische Bedingungen für die zukünftigen Generationen sorgt. Alle Ostseestaaten haben, so meine ich, eine sehr intensive und erfolgreiche Arbeit für den Schutz der Ostsee geleistet, aber es gibt dort immer noch viel zu tun. Wir halten die Ergebnisse der Kopenhagener Ministererklärung für einen großen Erfolg der Ostseestaaten. Sie haben uns ermöglicht, die geeigneten professionellen Lösungen für eine große Anzahl von komplizierten Fragen zu finden. Alle betroffenen Länder haben ihren guten Willen und ihre Bereitschaft zur gemeinsamen Kooperation bewiesen. Als Vertreter der Russischen Föderation, die zum ersten Mal an dieser Arbeitsgruppe teilnimmt, möchte ich einige Anmerkungen zu Themen und Definitionen machen:

Zum Ersten, die Schiffssicherheit hat eine breite Bedeutung und umfasst nicht nur die Navigationssicherheit, sondern auch andere Probleme, die sich auf menschliche Aktivitäten auf See beziehen. Dazu gehören auch illegale Einleitungen auf See, die Fischerei, Abwasser, Düngemittel, Wassersport und so weiter.

Eine weiterer Bereich steht auch unter dem Begriff „maritime Sicherheit“ (Terrorismus, blinde Passagiere, illegaler Rauschgifthandel), die gegenwärtig in London von der IMO, MSC bearbeitet werden. Dieser Bereich ist auch direkt mit den Problemen der maritimen Sicherheit verbunden, die wir hier und jetzt diskutieren sollen. Zum Beispiel soll die Einführung des AIS entsprechend amerikanischen Vorschlägen bei der IMO bis Ende 2004 vollendet werden. Das ist viel früher, als es durch internationale Konventionen vorgesehen wurde. Die Experten der internationalen maritimen Gemeinschaft diskutieren jetzt die Angelegenheit, um die beste Kosten-Effizienz-Lösung zu finden und ein jeweiliges internationales Instrument auszuarbeiten, um diese und andere Initiativen durchzusetzen. Meiner Auffassung nach müssen all diese Fragen durch die Arbeitsgruppe behandelt werden.
Die Schifffahrt ist tatsächlich die einzige Industrie, die praktisch keine Grenzen hat und grundsätzlich auf internationaler Ebene reguliert wird. Deshalb ist es unmöglich, verschiedene Anforderungen zum Beispiel für AIS oder elektronische Seekarten in

der Ostsee oder dem Mittelmeer zu stellen. Der weltweite Umfang der Schifffahrt und die Prioritäten der internationalen Gesetzgebung in diesem Bereich müssen deshalb immer berücksichtigt werden. Inzwischen bedeutet dies nicht, dass die Zusammenarbeit auf regionaler Ebene unmöglich ist. Im Gegenteil, wir haben viele sehr gute Beispiele für eine solche Kooperation und beste Praxis. Die Ostseestaaten haben zum Beispiel einen Gemeinschaftsantrag an die IMO gestellt, um die Verkehrsregelungen in den Zufahrten zur Ostsee zu erweitern. Russland, Finnland und Estland arbeiten zusammen, um ein gemeinsames VTMIS im Golf von Finnland einzurichten. Gerade im April diesen Jahres hat Russland in Kooperation mit Dänemark und Finnland die Gestaltung einer speziellen maritimen Einheit zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen vollendet, die jetzt unserer Meinung nach eine der leistungsfähigsten in der südlichen Ostsee ist. Russland hat eine sehr intensive und produktive Kooperation mit Schweden im ökologischen Bereich. Diese Liste von Gemeinschaftsinitiativen kann fortgesetzt werden. Wir unterstützen alle auf den Schutz der Meeresumwelt und die Erhaltung der Ostsee ausgerichteten Gemeinschaftsaktivitäten und freuen uns auf eine weitere fruchtbare Zusammenarbeit und auf gegenseitiges Verständnis, die darauf ausgerichtet sind, unsere gemeinsamen Probleme zu beheben. – Ich danke Ihnen sehr für Ihre Aufmerksamkeit.

Vors. **Dr. Henning Klostermann:** Ich hoffe, alle haben sich gut gestärkt, und ich bitte dann Herrn Arturs Brokovskis-Vaivods von der lettischen maritimen Administration, uns seine Ausführungen zu machen. Bitte schön, Sie haben das Wort.

Lettische Seefahrtsbehörde

Arturs Brokovskis-Vaivods: Ich danke Ihnen sehr, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. Es ist mir ein Vergnügen, an solch einer wichtigen Sitzung teilzunehmen. Ich freue mich sehr die Gelegenheit zu haben, um die Seefahrtsbehörde von Lettland zu vertreten. Unsere Verwaltung ist die zuständige staatliche Organisation für die Angelegenheiten, die wir hier heute erörtern.

Ich würde gerne einige Anmerkungen diesbezüglich hinzufügen, welchen Beitrag wir zur Verbesserung der Schiffssicherheit leisten können. Die jüngsten Entwicklungen in der Wissenschaft und Technologie könnten neue Fähigkeiten zur Verbesserung der Schiffssicherheit bringen und wir können sie jetzt verwenden.

Für Lettland kann ich berichten, dass unser hydrographisches Büro ein neues hydrographisches Vermessungsschiff mit moderner Sonarausrüstung hat. Das wird hydrographische Vermessungen entsprechend des IHO-Standards S-44 ermöglichen. Wir haben in diesem Jahr bereits eine neue Vermessung in der Irbe Meerenge ausgeführt, um die Vermessung der Seewege, die zu unseren größeren Häfen in Riga, Ventspils und Leipaja führen, zu vollenden. Einige neue Unterwasserhindernisse (keine großen Hindernisse für die bestehenden Seewege) sind entdeckt worden und die genauen Positionen von alten Hindernissen sind erneut festgestellt worden.

Wir sind auch bereit, in den kommenden Jahren eine gründliche Vermessung anderer Seewege in lettischen Gewässern auszuführen, um unsere Häfen von Ventspils und Leipaja mit dem Wegeführungsnetz zu verbinden, das von der HELCOM vor kurzem aufgenommen wurde.

Hinsichtlich der elektronischen Seekarten kann ich Sie heute informieren, dass die lettischen Gewässer umfassend von elektronischen Seekarten abgedeckt werden.

Die ausführliche Sammlung von elektronischen Seekarten gemäß IHO Standard 57 3.40. für die lettischen Gewässer geht voran. Diese schließt auch sieben Hafenbereiche mit ein. Der Mechanismus für die Anerkennung der elektronischen, statt auf Papier basierenden Seekarten ist in der nationalen Gesetzgebung noch nicht komplett. Wir haben aber vor, die Anforderungen in Kapitel 5 der SOLAS-74-Konvention durchzusetzen.

Wir unterstützen die Beschlüsse der Kopenhagener Erklärung für die Einrichtung eines landgestützten automatischen AIS und halten es für ein wirksames Instrument zur Verbesserung der Schiffssicherheit im Ostseeraum. Wir haben auch vor, ein auf dem bestehenden lettischen GMDSS-Netz basierendes AIS einzusetzen. Wir halten die Einführung des AIS vor dem 1. Juli 2005 für realistisch. Aber wir müssen auch anerkennen, dass die effektive Verwendung eines AIS ganz von der Anzahl der mit AIS-Transpondern ausgerüsteten Schiffe abhängig ist. Wie ursprünglich beabsichtigt, sollte das AIS die maritime Sicherheit verbessern und zur Vermeidung von Kollisionen auf See beitragen. Aber Schiffe ohne AIS-Transponder könnten in bestimmten Bereichen bei der Überwachung so gut wie unsichtbar sein. Das kann ein gefährlicher Faktor für die effektive Anwendung des AIS sein, da kleine Wasserfahrzeuge wie zum Beispiel Jollen, Fischerboote, kleine Hilfsschiffe und Schiffe der Flotte einen bedeutenden Anteil am Schiffsverkehr haben. Das sollte nicht übersehen werden. Auf jeden Fall würde AIS unter den gegenwärtigen Regeln von Schiffen auf VHF FM Frequenzen gesendet werden und dies erlaubt nur eine Reichweite von bis zu 30 Meilen vom Schiff zum Land. Wenn es unser Ziel ist, das AIS als ein Instrument für Sicherheit, Informationen und Datenaustausch im Ostseeraum anzuwenden, ist es vielleicht nicht zu spät, die Kenntnisse der Experten von Arbeitsgruppen zu nutzen. Sie könnten die Möglichkeiten für die Anwendung einer weitreichenden AIS-Verknüpfung mit Satelliten und den bestehenden globalen Zentralen für Schiffssicherheit überlegen. Solch ein Plan könnte lange dauern, aber die derzeitige Investition könnte sich für die Zukunft lohnen.

Das AIS ist natürlich ein sehr gutes und nützliches Instrument für die Überwachung des Schiffsverkehrs, selbst wenn es die kleineren Boote nicht erfassen kann. Deshalb ist es notwendig, ein effektives Finanzierungskonzept zu entwickeln, um die Kosten der Installation und Instandhaltung einer AIS-Landstation zu decken. Diese

zusätzlichen Kosten für die Schiffseigentümer, Hafenbehörden und Küstenwachen sollten abgedeckt werden.
Es kann auch sein, dass die Einführung von Hafengebühren akzeptabel ist, um die Schiffseigentümer für die Ausrüstung ihrer Schiffe mit AIS-Transpondern zu interessieren, bis die relevanten Regelungen der SOLAS-Konvention in Kraft treten. Andere günstige ökonomische Schritte werden vielleicht zukünftige sorgfältige Überlegungen fordern.

Lettland will das *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control* auch ratifizieren. Die Statistiken für das Festhalten an der PSC und unsere Kompetenz in der Ausübung der Hafenstaatkontrolle in lettischen Häfen werden wesentlich besser. Unsere PSC-Aufsichtsbeamten haben verschiedene Ausbildungskurse in den Nachbarländern besucht. Die letzten Kurse fanden in Schweden, den Niederlanden und Dänemark statt. Wir meinen, dass wir jetzt bereit sind, die Verantwortung für das Ausführen von Hafenstaatkontrollen anzunehmen. – Ich wiederhole den Dank der anderen Redner für Ihre Aufmerksamkeit. – Danke schön.

Norwegische Seefahrtsbehörde

Reidar Norheim: Ich danke Ihnen Herr Vorsitzender, geehrte Abgeordnete und Delegierte, meine Damen und Herren, ich darf zuerst unsere Dankbarkeit im Namen der norwegischen Seefahrtsbehörde für die Gelegenheit mit Ihnen während der internationalen Anhörung der Ostseeparlamentarierkonferenz über die maritime Sicherheit zu sprechen, erklären.

Ich habe bereits kurz und mit wenigen Worten auf die Probleme im Fragekatalog geantwortet und muss zugeben, dass sich alle auf zentrale Elemente der Schiffssicherheit beziehen. Uns interessieren auch die Fragen der Ausbildung und Fortbildung und wie die Qualifikation von Seeleuten verbessert werden kann, um einen Mindeststandard zu garantieren. Deshalb bin ich darum gebeten worden, auf diese Punkte heute hinzuweisen.

Die Lösung dafür ist einfach - die Einhaltung der überarbeiteten STCW-Konvention - durch die international anerkannten Mindestanforderungen und deren Durchsetzung. Um dieses Instrument wie beabsichtigt anzuwenden, ist es unbedingt nötig, dass alle Vertragsparteien den Artikel 1 der Konvention befolgen. Um der Konvention volle und umfassende Wirksamkeit zu geben, sollten sie die Erlaubnis für alle notwendigen Schritte haben, um sicherzustellen, dass Seeleute an Bord der Schiffe qualifiziert und geeignet sind, um ihre Arbeit mit Rücksicht auf die Sicherheit für Leben und Eigentum auf See und den Schutz der Meeresumwelt auszuführen.

Hinsichtlich der vorherigen Konvention ist mir ein Satz aufgefallen, den ich zitieren möchte: „zur Zufriedenheit der Verwaltung". Die STCW-78-Zeiten gehören der Vergangenheit an. Es gibt heutzutage einen gewissen internationalen Standard, der von allen Vertragsparteien der Konvention eingehalten werden muss.

Ich sollte diese Gelegenheit auch dazu nutzen, um Ihre Aufmerksamkeit auf die Situation in der norwegischen Handelsflotte zu lenken. Wir haben insgesamt 64.000 Seeleute, die an Bord unserer Schiffe arbeiten. 19.000 davon sind Norweger, die in zwei Gruppen geteilt sind: 15.000 arbeiten an Bord der so genannten *Norwegian Ordinary Register* und 4.000 arbeiten an Bord der so genannten *Norwegian*

International Register (NIS). Annährend 80 Prozent der Seeleute auf NIS-Schiffen sind Ausländer und dazu haben wir noch 24.000 Seeleute, die an Bord norwegisch kontrollierter Schiffe beschäftigt sind, das heißt auf Schiffen, die außerhalb Norwegens registriert sind. Bei solch einer Situation haben wir es als notwendig erachtet, besondere Aufmerksamkeit auf die Regelung 110 der Konvention - mit anderen Worten die Anerkennung von ausländischen Zertifikaten - zu richten.

Wir haben eine gewisse Anzahl von Arbeiterentsendestaaten, zum Beispiel die Philippinen, China, Indien, Kroatien, die Baltischen Staaten, Polen und Russland. Seit der Aufstellung des *Norwegian International Register* legen wir besonderen Wert auf die Aus- und Fortbildung von Seeleuten und noch spezifischer auf das frühere Kapitel 6 der Konvention gerichtet, weil es sich auch auf Notfälle, Sicherheit und andere bedeutende Fragen bezieht. Außerdem ist die Fähigkeit zu kommunizieren natürlich ein sehr wichtiger Sicherheitsaspekt und das erfordert eine gemeinsame Sprache, damit Seeleute aus verschiedenen Nationen sich mit ihren Kollegen an Bord des selben Schiffes verständigen können; mit anderen Worten Englisch, das für alle elementaren Zwecke gesprochen wird.

Wir haben jetzt unsere individuellen Berichte mit einer Beschreibung unserer Aus- und Fortbildung, Zertifizierung und Qualitätsnormensysteme bei der IMO eingereicht. Ich glaube, 118 Flaggenstaaten sind jetzt eingetragen worden oder stehen schon in der *White List* der IMO. Das bedeutet aber nicht, dass die Aufgabe jetzt beendet ist. Ganz im Gegenteil, die Arbeit geht weiter und jetzt ist die Zeit, unsere Bereitschaft und Kompetenz gegenüber unseren Verpflichtungen sowie unsere Entschlossenheit zu beweisen. Wir glauben sehr daran, wie der dänische Abgeordnete früher erklärt hat, dass die Arbeit durch die internationalen Instrumente der Weg zum Erfolg ist. Aber genauso wichtig ist die regionale Zusammenarbeit, die uns mit den internationalen Instrumenten verbinden.

Wenn ich mir im Namen der norwegischen Seefahrtsbehörde erlauben könnte, in die Zukunft zu sehen, würde ich gerne sehen, wie ein Regime innerhalb dieser Region Formen annimmt, in dem wir übereinstimmen könnten, dass eine abgeschlossene Ausbildung einer Region von anderen Ländern anerkannt werden sollte. Wir hatten vor einigen Jahren ein ähnliches Szenario. Die Anerkennung der Navigationshilfe

stand unter nationaler Zuständigkeit in den 1980ern. Dann ist uns plötzlich ein Licht aufgegangen und wir haben gelernt, dass Navigationshilfen wie das Radar, das in Deutschland bereits anerkannt wurde, automatisch an Bord dänischer, schwedischer und norwegischer Schiffe anwendbar war. Wir haben heute die folgende Situation: Obwohl norwegische Seeleute in Dänemark leben und bei dänischen bevollmächtigten und genehmigten Ausbildungsinstitutionen eine Schiffssicherheitsausbildung abschließen können, werden diese für den Dienst auf norwegischen Flaggenschiffen nicht anerkannt, es sei denn, dass sie die selbe Ausbildung in Norwegen abgeschlossen haben. Das ist absolut sinnlos.

Ich glaube, dass ich noch ein paar Minuten Sprechzeit habe, um noch ein anderes Problem, das uns betrifft, zu erwähnen. Das ist die einfache Tatsache, dass Seeleute aus der Europäischen Union, die meist einen europäischen nationalen Befähigungsnachweis besitzen, laut den entsprechenden gegenwärtigen EU-Richtlinien berechtigt sind, auf jedem Flaggenschiff innerhalb der EU zu arbeiten. Aber um auf anderen Schiffen zu arbeiten, müssen sie ein staatliches Dokument oder einen Befähigungsnachweis vorlegen. Der Staat – Dänemark, Norwegen, Schweden oder Deutschland und so weiter – muss dann ein Anerkennungszertifikat oder Erlaubniszertifikat ausstellen. Mit anderen Worten könnte ein Seefahrer eine ganze Palette von Zertifikaten besitzen.

Wird es zukünftig möglich sein, dass wir uns auf ein gemeinsames Zertifizierungssystem einigen, nach dem die Seeleute ein Zertifikat besitzen, welches auf jedem Schiff innerhalb der Region gültig ist? – Meinen Damen und Herren, ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Vors. **Dr. Henning Klostermann:** Recht schönen Dank, Herr Norheim. Damit haben wir die beiden letzten Beiträge der Expertenrunde abgeschlossen und können in die Diskussion eintreten. Ich bitte Sie bei dieser Diskussionsrunde ganz besonders noch mal darum, die Gelegenheit zu nutzen, auch Beiträge, die heute Vormittag gegeben wurden, Anregungen und Problembeschreibungen aufzugreifen und hier noch einmal in die Debatte mit einzubeziehen, auch aus den Problemen, die ich Ihnen vorher genannt habe, bezüglich der Nichtaufzeichnung der Beiträge. Gerade zum letzten Beitrag von Herrn Norheim, glaube ich, gibt es auch eine Reihe von Entgegnungswünschen, möglicherweise bereits auch in der Expertenrunde. Wir sind uns natürlich einig, dass die Situation, so wie sie historisch gewachsen ist, eigentlich untragbar ist in der Gegenwart, und dennoch, ich habe auch heute die Meinung gehört: Wir reden seit vielen Jahren über die gleichen Probleme in verschiedenen Gremien und die Frage ist, wann es echte Lösungsfortschritte gibt. Und deswegen möchte ich dies jetzt hier gleich noch einmal ansprechen, was die Ausbildung betrifft, und ich erwarte natürlich von Herrn Appave eine entsprechende Äußerung. Ansonsten steht es natürlich frei, wer jetzt das Wort ergreifen will. Sind Sie einverstanden? Möchten Sie jetzt gleich auf den Beitrag reagieren?

Dani Appave: Bevor die STCW-Konvention aufgenommen wurde, war die ILO die für die Ausbildung von Seeleuten verantwortliche Organisation und, wie Sie wissen, die STCW bezieht sich auf Seeleute, die Kontrollaufgaben an Bord von Schiffen ausüben. Gewöhnliche Seeleute, also die hier keine Beobachtungsfunktion haben, werden nicht ausreichend erfasst von der STCW. Das heißt, die ILO ist weiterhin interessiert. Und kürzlich hatte ich eine Reise zu den Philippinen und da habe ich mit den philippinischen Behörden diskutiert und später mit indonesischen Behörden, und zwar sehr ausgiebig, über die Länge der Ausbildungszeiten. Und beide Länder haben die Schwierigkeiten beschrieben, die sie haben, insbesondere, weil es Ausbildungsempfehlungen der ILO für die Schiffsindustrie gibt. Und was ergibt sich daraus? Das sind gegenwärtig nur gedankliche Anregungen für Sie, die sich hier in einer maritimen Region befinden. Die STCW beschäftigt sich detailliert mit dem Inhalt der Schulungsprogramme für Seeleute oder unterschiedlichen Ränge und um detaillierter vorzugehen. Diese Modellkurse der ILO haben also einen Lehrplan für die Ausbildung der unterschiedlichen Ränge und diese Modellkurse gehen fast ausnahmslos nicht weiter. Sie listen Themen auf, die erfasst werden sollten durch die

Ausbildung. Und sie sagen etwas über die Zeit bzw. wie lang die Ausbildung sein sollte.

Ich bin der Meinung, dass man hier erwägen sollte, auch die gewöhnlichen Seeleute einzuschließen, die vom STCW noch nicht erfasst werden von STCW. Aber wir müssen auch, wenn wir einheitliche Schulungen auf hohem qualitativen Standard wollen, einen Schritt weiter gehen und müssen detaillierte Lehrgänge erarbeiten, die die aktualisierten Schulungsmethoden einbeziehen, zum Beispiel computergestützte Methoden, um Lehrgänge zu erarbeiten, die Lehrer, Ausbilder einsetzen können, ohne dass sie weiterhin eine große Arbeit leisten müssen. Es wurde mir nämlich gesagt, dass die meisten Instrukteure auf den Philippinen oder auch anderswo Seeleute sind, die gerade von den Schiffen abgemustert haben und nur mit dem kommen, was sie in ihrem Kopf haben. Das, was sie brauchen, sind Trainingsunterlagen Unterlagen, die sie einsetzen können. Und dem könnten sie dann ihre Erfahrung hinzufügen und das würde die Grundlage für eine einheitlichere hoch qualitative Ausbildung auf der ganzen Welt bilden. Wir in der ILO haben Erfahrungen bei der Erstellung dieser Materialien, zum Beispiel auch in meiner Abteilung, wo wir Trainingsunterlagen für Arbeiter erstellt haben, die in Häfen arbeiten und besonders auf Container-Terminals. Vielleicht kennen einige von Ihnen diese Programme für Hafenarbeiter. Das sind gute Programme, die von Ausbildern eingesetzt werden können. Und zwar sehr einfach, und sie können dann die Qualität des Unterrichts verbessern. Das ist viel besser, als wenn sie diese Unterlagen selbst erstellen müssten. Ich denke, das sollte erwogen werden. Ich weiß, dass Norwegen zum Beispiel finanzielle Beiträge geleistet hat für entsprechende ILO-Initiativen. Ich denke, wir sollten einen Schritt weiter gehen und diesmal wirklich Unterrichtshilfsmittel bereitstellen für die Ausbildung von Seeleuten auf der ganzen Welt, und zwar zu geringen Kosten. 30 Einheiten vertreten 800 Unterrichtsstunden, das kostet eine halbe Million Dollar. Das heißt, eine Unterrichtseinheit kostet weniger als 10 Dollar, das heißt, es kostet dann weniger als ein Buch. Und wir sind wirklich der Meinung, dass diese Unterrichtshilfsmittel sehr nützlich sein würden und eine gute Investition darstellen würden. Und das ist auch im Rahmen des Machbaren im Ostseeraum, um solche Programme einzurichten, und ich stehe Ihnen gern zur Verfügung, wenn eines der Ostseeanrainerländer sich diese Erfahrung zu Nutze machen möchte. Ich schlage vor, dass wir dieses Programm für diejenigen Seeleute,

die noch nicht erfasst sind von der STCW, sozusagen als Test einführen und dann können wir mit der IMO diskutieren, das System auf alle Seeleute auszuweiten. – Danke schön.

Vors. **Dr. Henning Klostermann:** Danke sehr für Ihren Beitrag. Herr Stavad, bitte.

Abg. **Ole Stavad** (Dänemark): Das ist das erste Mal, dass ich das Vergnügen habe, hier auf der Seite der Parlamentarier zu sein. Und das ist natürlich klar, man beurteilt, welche Rolle wir spielen können gegenüber den Regierungen und der Sicherheit der Seefahrt. Und ich habe den meiner Meinung nach wirklich sehr interessanten Beiträgen zugehört, auch den Beiträgen nach der Mittagspause. Für uns zeichnet sich eine entscheidende Rolle ab, für uns, die wir die Parlamentarier sind. Ich möchte selbst dafür sorgen, unsere ILO-Konvention durchzusehen oder ob es nun andere Konventionen sind, um die es hier geht, um festzustellen, ob uns noch etwas fehlt, was wir nicht ratifiziert haben. Und damit könnten unsere Regierungen, unsere Minister verpflichtet werden oder wir könnten ihnen die Frage stellen, ob es hier Dinge gibt, Probleme gibt, die wir noch nicht zufrieden stellend gelöst haben. Denn es stimmt ja, was mehrere Redner zuvor gesagt haben: Es nützt nicht so viel, wenn wir richtige internationale Verträge schließen, wenn es nicht die entsprechende Nachsorge gibt und wenn man sich nicht an die Spitze stellt. Und auch was die Ostsee anbelangt, die Ostseeanrainerstaaten könnten hier eine Pionierrolle spielen, auch wenn wir nur eine Gruppe von Ländern sind, nämlich die Ostseeanrainerstaaten, wenn wir uns dann die Frage stellen, um welche Länder es sich hier handelt. Und wir, die wir hier am Tisch sitzen, auch unterstützt durch unsere Regierungen, wenn wir bereit sind, uns an die Spitze zu stellen, dann bin ich auch davon überzeugt, dass wir eine treibende Kraft sein können, was die gesamte Entwicklung der Schiffssicherheit und die Sicherheit des Schiffsverkehrs anbelangt was die Frage der Sicherheit der Arbeitnehmer, die Möglichkeiten der Ausbildung, betrifft die Möglichkeit, einen Durchbruch zu erzielen, so dass wir die Zertifikate gegenseitig anerkennen, die Ausbildung gegenseitig anerkennen, denn es ist ja wirklich richtig so, wie Sie es zum Ausdruck gebracht haben, es gibt zahlreiche Fragen, die wir immer noch nicht gelöst haben. Norwegen und Dänemark haben hier vor ein paar Jahren ein sehr abschreckendes Beispiel erlebt, als das Passagierschiff „Scandinavian Star“ brannte. Viele Menschenopfer waren zu beklagen. Und da war

die Sprache also wirklich ein entscheidendes Hindernis. Und wir haben eine sehr wichtige Rolle zu spielen, also was die Parlamentarier anbelangt und ich selbst habe an den HELCOM-Sitzungen der letzten Jahre teilgenommen. Was die Parlamentarier anbelangte, haben sie Initiativen vorgeschlagen, die dazu beigetragen haben, diese Dinge auch auf Regierungsebene durchzusetzen. Deshalb bin ich der Meinung, eine ordentliche Koordinierung zwischen Parlamentariern und Regierung ist notwendig. Und wir als Parlamentarier müssen dafür sorgen, dass die aktuelle Regierung in unserem Land ihre Verpflichtungen erfüllt. Minister haben ja immer sehr viel zu tun und wenn man sie nicht daran erinnert, dass es gilt, Aufgaben zu lösen, und das ja Aufgabe der Parlamentarier ist, dies zu tun, dann kann es bei den Ministern länger dauern, als es zweckmäßig ist.

Das heißt, ich möchte gerne die Gelegenheit nutzen, Herr Vorsitzender, wo wir uns ja jetzt dem Ende der Konferenz nähern, allen meinen herzlichen Dank auszusprechen, die sich nach Kopenhagen begeben haben. Wir haben uns sehr gefreut, hier die Gastgeberrolle zu übernehmen. Ich bin der Meinung, dass wir sehr interessante Vorträge gehört haben, die wirklich darauf hindeuten, dass wir eine treibende Kraft in der Ostsee spielen können und dass wir uns auf sehr viel mehr Elemente verständigen können, als uns trennen. Ich denke, das ist ein guter Ausgangspunkt für die weitere Arbeit und ich bedaure es sehr, dass es hier heute Vormittag einen technischen Fehler gegeben hat, denn ich kann dem Vorsitzenden nur zustimmen, dass wir so viele interessante Beiträge gehört haben. Es wäre wirklich sehr nützlich, wenn wir eine Zusammenfassung davon auch auf dem Papier zur Verfügung gestellt bekommen würden. Meinerseits herzlichen Dank und ich bin der Meinung, uns stehen interessante Aufgaben bevor.

Vors. **Dr. Henning Klostermann:** Vielen Dank, das war direkt vom Herzen geäußert. Ich möchte über Ihren Punkt noch einmal zum Ende der Sitzung diskutieren. Aber ich glaube, es gibt jetzt noch eine Bemerkung von Frau Fossli?

Grethe Fossli: Ich danke für die vielen interessanten Beiträge. Jetzt frage ich mich: Wie arbeiten wir weiter? Wie geht es weiter? Anfang Juli ist eine weitere Sitzung anberaumt und wenn wir hier ein optimales Ergebnis mit nach Hause nehmen sollen, dann brauchen wir die Unterlagen so schnell wie möglich, denn unsere Parlamente stehen vor der Sommerpause immer unter Zeitdruck. Ich weiß jedenfalls, wie es in Norwegen aussieht, da sind die Parlamentarier völlig überlastet. Wenn wir die Vorschläge rechtzeitig vorlegen würden, wäre das eine große Hilfe für uns. Und eine Frage: Wir haben die Resolution aus Greifswald vom September 2001 zum Thema „Maritime Sicherheit“. Könnten wir die nicht prüfen, um zu sehen, inwieweit hier noch Änderungen oder Verbesserungen möglich sind, so dass wir auch in der Praxis Fortschritte erzielen?

Vors. **Dr. Henning Klostermann:** Danke schön. Vielleicht an der Stelle gleich der Versuch einer Antwort auf das, was Frau Fossli gerade angemerkt hat. Auf unserer Sitzung in Helsinki, auf der zweiten Sitzung der Arbeitsgruppe „Maritime Sicherheit“ haben wir uns darauf verständigt, dass wir Parlamentarier, wie es Herr Stavad vorhin sagte, unsere Kontrollfunktion wahrnehmen und unsere Regierungen so weit wie möglich mit den Instrumentarien der Parlamente befragen, uns unterrichten lassen über den Stand der Umsetzung der Beschlüsse von Greifswald und Kopenhagen, also der beiden Deklarationen vom September 2001. Ich würde ganz gern einmal erfragen wollen, inwieweit die anderen Ostseeanrainerstaaten dazu Initiativen unternommen haben. Wir haben das bezeichnet als Statusberichte und diese Statusberichte wollten wir also, je nachdem, wie es möglich ist, einfordern. Ich kann Ihnen sagen, von der deutschen Seite gibt es eine Initiative im Bundestag in Berlin von zwei Teilnehmern, die auch heute hier sitzen, Frau Deichmann und Herrn Hiller, die interfraktionell, also fraktionsübergreifend eine Unterrichtung der Bundesregierung zu diesem Thema, nämlich Umsetzung der Deklaration von Greifswald und Kopenhagen, betrifft. Diese Unterrichtung wird Ende Mai, am 31. Mai, vorliegen und wir werden natürlich ganz schnell eine Übersetzung fertigen und dieses Papier wird auch einfließen in unsere Arbeit. Ich möchte mich an der Stelle

ganz herzlich für diese Initiative bedanken, zumal es über die Parteien hinaus ein einmütiges Auftragsvotum war. Es basierte auf einem Vorschlag, den wir in Helsinki als Anlage übergeben haben, kurzer Auftrag dieser Unterrichtung. In meinem Bundesland haben wir dieses getan mittels einer Anfrage an die Landesregierung und auch diese Anfrage wird sehr ausführlich beantwortet werden, auch zum Ende des Monats Mai. Des Weiteren ist vom Bundesland Mecklenburg-Vorpommern die Ergänzung des Rechtsgutachtens für die Ostsee und ihre Region in Auftrag gegeben worden und auch dieses Rechtsgutachten wird rechtzeitig vorliegen. Das heißt, zu unserer Sitzung in Rostock-Warnemünde am 8. Juli wird es einen Zwischenbericht dazu geben und im August dann den Abschlussbericht, auch das werden wir versuchen, zu übersetzen. Dann ist natürlich das heutige Material, das wir, zwar unter gewissen Schwierigkeiten, aber ich bin optimistisch, bekommen werden aufgrund der Aufzeichnungen, der Stellungnahmen und der erbetenen Ergänzungen. Auch dieses ist dann Bestandteil des Produktes. Und wir sollten versuchen, auf der Sitzung am 8. Juli, wie Sie es eben auch gesagt haben, eine Bilanz der Erklärungen, nämlich was ist umgesetzt, was ist nicht umgesetzt, was müsste korrigiert werden, was müsste ergänzt werden, der beiden Erklärungen, vorzunehmen. Alle diese Beiträge, die ich eben genannt habe, sollten, es ist eine etwas schwierige Aufgabe, ich gebe das zu, einfließen in ein Papier, das Auskunft gibt auf der nächsten Ostseeparlamentarierkonferenz in St. Petersburg am 30. September und 1. Oktober diesen Jahres. Es ist unsere Absicht, dass dieses Gesamtpapier dann schriftlich vorliegt. Wir haben ja die Aufgabe, einen Bericht für diese Arbeitsgruppe zu geben. Das heißt, es gibt noch einige Arbeit, die vor uns liegt. Es könnte auch sein, dass wir uns vielleicht zur Abstimmung der Standpunkte noch einmal kurz im August treffen, auch wenn dann Ferien für die Parlamente sind – in den meisten Parlamenten – aber im Interesse der Sache wäre es vielleicht angemessen. Also ich denke, wir müssen uns untereinander abstimmen, das ist sehr wichtig, dass wir dort nicht mit verschiedenen Meinungen und Äußerungen auftreten, sondern mit einer einheitlichen. Ich will es noch einmal aufgreifen, was hier von meinem Nachbarn Herrn Stavad gesagt wurde. Wir haben in der Tat eine Pionierrolle zu erfüllen oder wir können auch sagen, wir wollen die Ostsee als eine Art Modellregion betrachten. Und wenn wir das ernst nehmen, dann können wir durchaus mit den Instrumenten der Parlamente agieren, in denen wir a) kontrollieren und b) Druck ausüben auf unsere eigenen Regierungen, aber auch auf die internationalen Gremien. Und da

denke ich an die enge Zusammenarbeit mit HELCOM, die ich heute schon erwähnt habe, aber auch an die Europäische Union, ich denke an die IMO und neu in unserem Bunde ist die ILO – und das begrüße ich sehr. Diese Verbindungen, diese Vernetzungen brauchen wir. Auch in dieser kleinen Region Ostsee, was ist das schon weltweit, es ist ja nur ein kleiner Fingernagel auf dem Globus, aber wir haben eine Chance und diese Chance, denke ich, sollten wir auch nutzen. Und wenn wir die Ergebnisse unserer Zusammenkünfte in St. Petersburg auf den Tisch legen, dann können wir einen Schritt weiter sein und wir wissen auch, und deshalb sehe ich das auch sehr optimistisch, wir wissen auch, ausgelöst durch die Kollision „Baltic Carrier“ und „Tern“, aber auch beschleunigt durch den 11. September, durch äußere Einflüsse hat sich innerhalb der Denkweisen und des Denkverhaltens der Regierungen und Parlamentarier viel bewegt. Es ist eine Dynamik in diese Prozesse gekommen, die sich sehr positiv auswirken kann, und wir sollten alle Möglichkeiten der Kommunikation und Kooperation nutzen. Wir können nur eins, das auszubauen, was über Jahre in der Ostseeparlamentarierkonferenz aufgebaut wurde dank der Initiativen des Nordischen Rates und aller hinzugekommenen Mitgliedsstaaten oder Anrainerstaaten. Und wir haben die politischen Probleme doch grundsätzlich überwunden – warum sollten wir nicht auch die ökonomischen und die Sicherheitsprobleme, die uns noch im Weg stehen, überwinden? Also, ich sehe das schon als Prozess an, den man mittelfristig lösen kann, aber wir dürfen nicht erwarten, dass wir von heute auf morgen oder von diesem Jahr zum nächsten Jahr alle Sicherheitsprobleme gelöst haben. Auch da brauchen wir eine gewisse Zeitdauer. Ich denke, um das noch einmal aufzugreifen, wenn wir jetzt den nächsten Schritt gehen und das zusammentragen, was heute erörtert wurde, und ich habe heute eine Reihe von Initiativen notiert und eine Reihe von Übereinstimmungen, dann können wir auch das Papier von Greifswald qualitativ verbessern und wir können aktuell sein. Aus diesem Grunde haben wir auch die Experten heute gebeten, dass sie uns hier über den Stand der Diskussion neu berichten. Und wenn wir diesen Schritt zur nächsten Sitzung in Rostock getan haben, dann bleibt uns davon auch etwas übrig für die Erklärung, die an St. Petersburg kommt. Und ich bin sicher, heute sind schon einige Vorschläge gemacht worden, die wir dort aufgreifen können, wenn ich nur an die Ratifizierung der Konventionen der ILO denke, das ist etwas, das sollten wir schon einfordern von unseren Regierungen. Soweit ich weiß, die Konvention 147 ist wohl nur ratifiziert von Großbritannien und von Schweden. Die

anderen Ostseeanrainer sind also noch nicht im Boot. Und das wäre so ein Beispiel. Ich möchte an dieser Stelle aber erst einmal aufhören und möchte Sie auch bitten, dazu Stellung zu nehmen, seitens der Parlamentarier, inwieweit Sie für die nächste Sitzung bereit sind, auch zusätzlich Beiträge zu bringen. So, jetzt gibt es eine Wortmeldung! Herr Appave!

Dani Appave: Danke, Herr Dr. Klostermann. Ich möchte hier klarstellen, dass fast alle Länder, die heute hier vertreten werden, die Konvention 147 ratifiziert haben, aber das Protokoll der Konvention 147 ist nicht von allen ratifiziert worden. Herr Vorsitzender, wenn ich noch eine Information hinzufügen darf. Sie nannten den 11. September und wie Sie wissen, die Vereinigten Staaten haben zuerst der IMO und dann der ILO vorgeschlagen, die Situation zu überprüfen, was Dokumente der Seeleute anbelangt. Und das bezieht sich auf die ILO. Sie haben die Freizügigkeit ohne Visa, wenn sie an Bord gehen oder wenn sie abmustern in den Ländern, die die Konvention ratifiziert haben. Hier hat es in der ILO Diskussionen gegeben, die Konvention 108 zu überarbeiten. Wir sind der Meinung, dass ein solches Protokoll erfolgen sollte, aber ich denke, dass das mehr erfordert als einen Zusatz zu dieser Konvention, sondern es erfordert eine breite Revision dieser Konvention. Letzte Woche hat es bereits eine Sitzung dazu in Genf gegeben. Viele Länder hatten die Möglichkeit, ihre Position darzulegen und es sieht jetzt so aus, dass es einen Konsens gibt. Dass Änderungen vorgenommen werden durch die Annahme eines neuen Instrumentes, das im nächsten Jahr im Juni in der ILO angenommen wird. Und in diesem Prozess ist die Teilnahme der Ostseeländer sehr wichtig, denn wir müssen sicherstellen, dass Staaten ausländische Seeleute aufnehmen dürfen, mit der dazugehörigen Sicherheit, die diese Staaten fordern, aber auch, ohne dass die Freizügigkeit der Seeleute beeinträchtigt wird. Wir brauchen Seeleute, die an Bord gehen können, die an Land gehen können, um die Bemannung der Schiffe sicherzustellen, denn die Seeleute sind keine Gefangenen an Bord der Schiffe. Sie müssen ebenfalls die Möglichkeit haben, an Land zu gehen, sie müssen Abmustern, Anmustern und sie müssen die Möglichkeit haben, jederzeit ein Visum zu bekommen, also es darf kein Visum erforderlich sein, wenn sie an Land gehen. Ich denke, die Staaten dieser Region müssen ihren Stimmen Gehör verschaffen in dieser Angelegenheit. Das heißt, im Juni nächsten Jahres bedeutet das eine starke Vertretung auf der internationalen Arbeitskonferenz und es wäre sehr

wünschenswert, sehr wichtig, dass man diskutiert, nicht nur zwischen den maritimen Behörden und den Arbeitsorganisationen in den unterschiedlichen Ländern, sondern auch mit Verbänden der Reeder und den Organisationen der Seeleute auf nationaler Ebene. – Vielen Dank.

Vors. **Dr. Henning Klostermann:** Ich danke Ihnen. Ich glaube, dass Herr Hansen das Wort dazu haben möchte. Bitte, Herr Hansen.

Jørgen Hammer Hansen: Danke, Herr Vorsitzender. Nur ein kurzes Wort von mir. Das dänische Parlament hat die entsprechende Gesetzgebung abgeschlossen, so dass wir in sehr naher Zukunft die Konvention 147 sowie das Protokoll zur Konvention 147 und die Konvention 180 für Ruhezeiten und Arbeitszeiten für Seeleute ratifizieren können.

Vors. **Dr. Henning Klostermann:** Eine gute Nachrichten zu dieser Zeit und natürlich auch für diese Sitzung in Kopenhagen. Ich danke Ihnen. Gibt es weitere Kommentare? Herr Stavad.

Ole Stavad: Abschließend nur eine Bemerkung hier, denn ich bin etwas im Zweifel, ob nun auch die Zusammenfassung des Vorsitzenden die Schlussfolgerung enthielt, wenn wir Bilanz ziehen von Greifswald für HELCOM, dass wir auch versuchen, Bilanz zu ziehen, was die ILO anbelangt. Das heißt, was die zentralen ILO-Konventionen anbelangt, wie es hier mit der Ratifizierung steht, dass wir auch diesen Teil einbeziehen, denn das ist meiner Meinung nach ein wichtiger Teil, so wie das die Schlussfolgerung des Vorsitzenden auch schon zum Ausdruck brachte. Deshalb nur eine Aufforderung, dass wir das in die Bilanz einbeziehen, als einen natürlichen Ausgangspunkt für unsere weitere Arbeit.

Vors. **Dr. Henning Klostermann:** Sehr korrekt. Ich danke für den Vorschlag. Noch ist die Gelegenheit zu diskutieren. Ich wiederhole meine Frage von vorhin: Gibt es in anderen Parlamenten, außer den beiden, die ich genannt habe, noch Initiativen, um eine Art Statusbericht von den Regierungen zu erfragen? Oder ist das nicht der Fall? Also gehe ich davon aus, dass es in anderen Parlamenten Ähnliches nicht gibt. Wir haben eigentlich schon Teile von Schlussworten gehört.

Werte Kollegen der Parlamente und werte Experten, ich darf Sie einmal im Plural ansprechen. Dann möchte ich nicht noch ein neues Schlusswort beginnen, sondern davon ausgehen, dass der Geist, der uns hier in Kopenhagen empfangen hat, der gute Geist und die guten Bedingungen auch eine gute Basis sind für das weitere Zusammenarbeiten und eine Ermutigung und Ermunterung für uns Parlamentarier, dass wir unsere Stimme erheben und nicht mit den Augen nach unten schauen, sondern dass wir uns in gleicher Höhe wie die Regierung betätigen können und unserer Verantwortung bewusst werden. Und unsere Verantwortung heißt: Sicherer Seeverkehr in der Ostsee, eine geschützte Ostsee und die Verbesserung der ökologischen Bedingungen in der Ostsee. Wir haben heute auch von Problemen der Eutrophierung und anderen Dingen gehört und ich meine, weltweit gesehen sind wir vielleicht nur ein kleines Randmeer, aber wir haben wirklich, ich wiederhole das, die große Chance, hier vorwärts zu schauen und auch etwas zu vollbringen, wo andere Regionen in der Welt dann vielleicht sagen, guck an, die Ostseeregion ist nach vorn gekommen, ist progressiv in diesen Dingen und man kann etwas nachmachen. Dieses Modellartige ist uns erst im Laufe der Zeit gekommen und wir haben auch festgestellt, dass internationale Gremien, wie zum Beispiel die HELCOM auf uns aufmerksam geworden sind. Und das ist ein gutes Feedback für uns. Ich möchte also diesen Geist von Kopenhagen, den wir heute kultiviert haben, auch auf die Sicherheitskulturen für die Ostsee übertragen sehen und ich bitte Sie sehr, in den nächsten Wochen noch einmal zu überlegen, dies in erster Linie gerichtet an die Parlamentarier. Sollten Sie noch Vorschläge haben, dann senden Sie uns diese bitte so bald wie möglich. Und wir werden die Einladungen zum 8. Juli in Kürze versenden und darin auch den Ablauf der Tagung mitteilen. Richten Sie sich darauf ein, dass es in Rostock auch eine Exkursion gibt und dass wir möglicherweise noch einmal zwei prominente Vertreter dort hören können. Einen von der HELCOM, davon gehen wir aus, das ist dann der ehemalige Vorsitzende Herr Ehlers, und einen von der deutschen Bundesregierung, der Chef einer Kommission war, Herr Grobecker. Also wir werden versuchen, die beiden Herren zu bekommen, und wir werden auch eine Seeverkehrsleitstelle in Warnemünde besuchen können und einen Schlepper, der dort stationiert ist, und wir werden auch eine Simulationseinrichtung einer Fachhochschule besichtigen können, eine Simulationseinrichtung für Seeverkehr und Schiffsbewegungen. Das ist der Vorschlag. Also denken Sie bitte daran, dass Sie

dann auch dort den Tag benötigen, von früh bis spät. Es ist dann zwar ein bisschen südlicher gelegen, aber immer noch Ostseeküste, das ist wichtig. Ja, wenn es also hier nichts weiter hinzuzufügen gibt, von unserer Seite herzlichen Dank an die Experten, kommen Sie gut nach Hause, berichten Sie auch davon, was Sie hier erlebt haben, dass sich die Parlamentarier kümmern um eine gute Sache. Und meinen Kolleginnen und Kollegen Abgeordneten danke ich sehr für die Mitarbeit hier. Kommen Sie gut nach Hause, bis nach Norwegen, höre ich hier, bis ins Herz Russlands, und das sind schon Wege. Wir freuen uns auch, dass die Teilnahme hier heute so vielgestaltig war, und ja, dann bleibt mir noch ein herzliches Dankeschön an die Damen und den Herrn Dolmetscher in den Kabinen, etwas im Hintergrund, aber wichtig für uns hier, die sehr gut gearbeitet haben (Beifall). Schönen Dank. Dann möchte ich die heutige dritte Sitzung der Arbeitsgruppe schließen und an die Gastgeber noch mal ein herzliches Dankeschön und in erster Linie Henrik Hagemann und die auch Kollegen. – Vielen Dank! Bis zum nächsten Mal in Rostock!

Teil 2

Fragenkatalog und Stellungnahmen

„Maritime Sicherheit im Ostseeraum“

Internationale Anhörung

13. Mai 2002

10.00 Uhr

Europäische Umweltagentur

Kopenhagen

Fragenkatalog

I. Situation und Perspektiven der maritimen Sicherheit

1. Wie beurteilen Sie die gegenwärtige Situation sowie die Perspektiven für die Entwicklung der maritimen Sicherheit im Ostseeraum auf der Basis der HELCOM-Kopenhagen-Deklaration vom 10. September 2001 und der Beschlüsse der Europäischen Union?

2. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat in ihrem Weiß-Buch zur Europäischen Verkehrspolitik bis 2010 zum Thema „Eine neue Dimension für die Sicherheit auf See“ grundlegende Überlegungen für weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf See vorgelegt [KOM (2001) 370 endgültig]. Wie beurteilen Sie diese Vorschläge unter dem Aspekt einer weiteren Erhöhung der maritimen Sicherheit im Ostseeraum?

3. Was ist zum Aufbau von leistungsfähigen nationalen und auf See sowie in Häfen präsenten Coast Guards in den Ostseeanrainerstaaten erforderlich?

4. Welche Möglichkeiten sehen Sie bei der Zusammenarbeit, Vernetzung und ggf. Zusammenlegung von nationalen Küstenwachen sowie Organisationen zum Unfallmanagement und zur Schadstoffbekämpfung?

II. Hafenstaatkontrolle

1. Wie kann die Verschärfung der Hafenstaatkontrolle einschließlich der Sanktionsmöglichkeiten (Festhalten, Reparatur, Bußgelder etc.) in allen Ostseeanrainerländern erreicht werden?

2. Welche Verbesserungen der Hafenstaatkontrolle werden durch die Inkraftsetzung der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedsstaaten fahren [Hafenstaatkontrolle, KOM (2000) 142 endg.], erwartet oder sind bereits in der Praxis feststellbar?

3. In welchem Zeitraum erscheint es realistisch, dass in der Ostsee auf der Grundlage der gegenwärtigen Rechtsgrundlagen ein geltendes einheitliches Regime der Hafenstaatkontrolle erreicht wird?

III. Verstärkte Verwendung automatischer Schiffsidentifizierungssysteme (AIS)

1. Wozu soll AIS in den einzelnen Ostseeanrainerstaaten konkret genutzt werden - zur statistischen Erfassung des Verkehrs, zur Verkehrsüberwachung, ggf. zum Eingreifen bei Gefahrensituationen?

2. Wie kann eine schnellere und einheitliche AIS-Einführung in der Ostseeregion erreicht werden?

3. Sehen Sie Möglichkeiten, die vollständige Überwachung der Ostsee innerhalb des Seegebietes A1 durch AIS frühzeitiger als bis zum 1. Juli 2005 zu erreichen?

4. Inwieweit können Schwächen des AIS-Systems (Langfristigkeit der Ausrüstungspflicht, Ausrüstungspflicht nur für Schiffe größer als 300 BRZ, keine Autarkie) durch ein anderes, autark arbeitendes System (Weitbereichsradar) ausgeglichen werden?

IV. Lotsenpflicht

1. Wie ist der Stand der gegenwärtigen Erkenntnisse in Bezug auf die Nutzung von Lotsen und den dadurch erreichbaren Sicherheitsgewinn, d. h.:

   Wie viele Schiffe nehmen an welchen Stellen in der Ostsee einen Lotsen auf und wie viele fahren ohne Lotsen? Auf welche Flaggen verteilt sich dies mit welchen Anteilen? Warum fahren Schiffe ohne Lotsen? Handelt es sich bei diesen Schiffen ohne Lotsen um solche, die häufiger in diesem Gebiet fahren? Wären die bisherigen Unfälle auf der Ostsee, bei denen Schiffe ohne Lotsen beteiligt waren, mit Lotsen vermeidbar gewesen? Welcher Sicherheitsgewinn wird erreicht, wenn auf einem Tanker ein Lotse an Bord ist, auf einem potenziell kollidierenden Schiff allerdings kein Lotse?

2. Welchen zusätzlichen Sicherheitsgewinn würden Sie sich von der Einführung einer Lotsenpflicht erwarten? Welche Gründe sprechen darüber hinaus für oder gegen die Einführung einer Lotsenannahmepflicht?

V. Aus- und Fortbildung von Seeleuten

1. Wie beurteilen Sie den Ausbildungsstand auf den Handelsschiffen zur Verhinderung von Havariefällen (Brände, Ruderversagen, Maschinenausfall) und wie kann eine Verbesserung der Qualifizierung des seefahrenden Personals erreicht werden, um einen Mindeststandard zu garantieren?

2. Welche Möglichkeiten sehen Sie, das Qualitätsmanagement der Reedereien und Häfen zu verbessern?

VI. Unfallbekämpfungsmanagement

1. Werden die gegenwärtig von den Ostseeanrainerstaaten vorgehaltenen Einsatzmittel für Notfälle (Brandschutz, Kapazitäten für Notleichterungen und Schlepperkapazitäten für Notfälle) für ein effektives see- und landseitiges Unfallbekämpfungsmanagement als ausreichend angesehen?

2. Welche Maßnahmen werden für eine regionale Zusammenarbeit sowie für die gegenseitige und sofortige Unterrichtung und Unterstützung als notwendig angesehen, um eine möglichst hohe Einsatzbereitschaft in den Seegebieten zu gewährleisten, in denen ein rasches Eingreifen von äußerster Notwendigkeit ist, wie z. B. in den südöstlichen Teilen der Ostsee, im mittleren Ostseegebiet und im Finnischen Meerbusen?

3. Liegen Erkenntnisse darüber vor, in welchem Umfang die Ostseeanrainerstaaten ihre Fähigkeiten zu einem Einsatz so gestärkt haben, dass sie in der Lage sind, anderen Vertragsparteien Unterstützung und Zusammenarbeit auch bei Einsätzen längs des Meeresufers anzubieten? Gibt es insoweit zumindest bereits Planungen?

4. Welche über die gegenwärtigen internationalen Beschlüsse hinausgehenden Maßnahmen zur Verbesserung des Unfallmanagements werden als notwendig erachtet?

VII. Emissionen und Einleitungen von Rückständen aus dem Schiffsbetrieb

1. Werden die gegenwärtigen rechtlichen Vorgaben für eine wirksame Verhinderung der Emission von Öl und anderen Schadstoffen in die Ostsee als ausreichend erachtet? Wenn nein, welche weiteren Regelungen werden als notwendig angesehen?

2. Gibt es Erkenntnisse darüber, in welchem Umfang die gegenwärtigen Vorschriften umgesetzt werden, und wie können bestehende Umsetzungsdefizite minimiert werden? Welches sind die Ursachen für bestehende Umweltdefizite und wie können diese minimiert werden?

3. Mit welchen Maßnahmen kann die Umsetzung der vorhandenen Vorschriften durch wirtschaftliche Anreize, die den Umweltschutz im Schiffsverkehr unterstützen, gefördert werden? In welchen Ländern sind bereits entsprechende wirtschaftliche Anreize vorhanden und wie sind diese ausgestaltet?

4. Was halten Sie von einem „Memorandum of Understanding für einen umweltfreundlichen Schiffsverkehr in der Ostsee“, in dem die Ostseeanliegerstaaten völkerrechtsverträgliche Regeln für die Gestaltung ihrer Hafenordnungen vereinbaren, in denen sie verbindliche Standards für einen umweltverträglichen Schiffsbetrieb anstreben? Wie sollte ein solches „Memorandum“ gegebenenfalls ausgestaltet sein?

VIII. Kosten für Schiffssicherheit und Umweltschutz

1. Für die Schiffssicherheit und den Umweltschutz treten hohe Kosten für die Vermeidung der Ursachen, für die Begrenzung der Schäden und für die Beseitigung der Folgen auf. Wie hoch sind diese Kosten, wenn sie die notwendigen Vorkehrungen und Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt beinhalten und wenn sie Verhältnisse herbeiführen, die den hohen Anteil des menschlichen Versagens als Ursache für Schiffsunfälle entscheidend reduzieren?

2. Wie hoch schätzen Sie den zusätzlichen Investitionskostenanteil ein, wenn auf Seeschiffen die bestehenden technischen Möglichkeiten zur Vermeidung von Unfällen, zur Begrenzung der Schäden und zur Reduzierung der Unfallfolgen angewandt werden? Wie hoch schätzen Sie den zusätzlichen Anteil an den Frachtraten ein, der notwendig wird, um Schiffe zu betreiben, auf denen die bestehenden Möglichkeiten zur Schiffssicherheit und zum Umweltschutz ausgeschöpft werden?

3. Welche Möglichkeiten lassen sich denken, um die Kostenträger zu veranlassen, die zusätzlich notwendigen Kosten für Schiffe aufzubringen, die die bestehenden Möglichkeiten zur Schiffssicherheit und zum Umweltschutz anwenden?

4. Welche wirtschaftlichen Möglichkeiten gibt es, die Kosten für die Schadensbeseitigung bei Meeresverschmutzungen durch Schiffsunfälle vollständig auf den Verursacher umzulegen?

5. Wie lassen sich die Kosten auf die Verursacher umlegen, die für die öffentliche Hand durch die Vorsorgemaßnahmen zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen entstehen?

6. Wie hoch schätzen Sie die Kosten ein, die in der Seeschifffahrt dadurch eingespart werden, dass die Möglichkeiten zur Erhöhung der Schiffssicherheit nicht ausgeschöpft werden und dass die Schäden in der Umwelt nicht in der möglichen Weise vermieden werden oder durch andere zu tragen sind?

Stellungnahmen zum Fragenkatalog

IMO, London

W. A. O'Neil, Generalsekretär

I. Der gegenwärtige Status und Perspektiven der maritimen Sicherheit

I.1 Bewertung der gegenwärtigen Situation, basierend auf der HELCOM-Erklärung und der EU Beschlüsse:

Die IMO ist nicht in der Lage, eine Beurteilung der gegenwärtigen Situation, basierend auf der HELCOM-Erklärung und der EU Entscheidungen, abzugeben.

I.2 EU-Weißbuch für die europäische Transportpolitik

Dieses ist kein IMO-Dokument und wir sind zu diesem Zeitpunkt nicht in der Lage, es zu lesen.

I.3 Erfordernisse für eine wirksame Durchführung

Die IMO hat nichts mit Anforderungen für die Durchführung zu tun. Diese Angelegenheit ist die Aufgabe der nationalen maritimen Verwaltungen.

I.4 Möglichkeiten für eine Zusammenarbeit

Das ist ebenfalls nicht die Aufgabe der IMO. Die jeweiligen Staaten sollten die Möglichkeiten für eine Kooperation bewerten.

II. Hafenstaatenkontrolle

II.1 Verschärfung der PSC in den Ostseestaaten

Die Hafenstaatenkontrolle ist die Aufgabe des jeweiligen Hafenstaates und könnte durch regionale Vereinbarungen reguliert werden. Es gibt keine relevanten IMO-Bestimmungen, obwohl es sein kann, dass sich Staaten auf die IMO *Assembly Resolution* A.882 (21) (übernommen am 25. November 1999) beziehen möchten, wegen Änderungen der Verfahren für die Hafenstaatenkontrolle [Resolution A.7S7 (19)].

II.2 Ergebnisse der europäischen Richtlinie usw.

Die IMO kann hierzu nicht Stellung nehmen, weil sie globale Regelungen, Empfehlungen und Bestimmungen verabschiedet. Die IMO hat keine Überwachungsfunktion hinsichtlich der Durchführung ihrer Anforderungen.

II.3 Realistischer Zeitrahmen für die Durchführung eines einheitlichen PSC-Systems

Ein einheitliches System existiert bereits unter dem *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.* Fast alle Ostseestaaten sind Mitglieder des Paris MoU.

III. Verstärkte Anwendung des Automatischen Schiffsidentifizierungs-systems (AIS)

III.1 Durchführung des AIS im Ostseeraum

Im SOLAS Kapitel V (das neue Kapitel wird am 1. Juli 2002 in Kraft treten), Regelung 19 „*Carriage requirements for ship borne navigational systems and equipment*“, Absatz 2.4.5 steht, das:

AIS soll:

1. automatisch an entsprechend ausgestatteten Landstationen, anderen Schiffen und Flugzeugen Informationen über deren Identität, Art, Position, Kurs, Geschwindigkeit des Schiffes, den nautischen Zustandes und andere mit der Schiffssicherheit verbundene Informationen übermitteln,

2. solche Informationen automatisch von gleich ausgestatteten Schiffen erhalten,

3. Schiffe überwachen und aufspüren sowie

4. Daten mit Landstationen austauschen.

5. In Situationen wo internationale Vereinbarungen, Regeln oder Anforderungen für den nautischen Datenschutz erfordern, sollten die Anforderungen im Absatz 2.4.5 nicht angewandt werden.

6. AIS soll entsprechend den Richtlinien der Organisation angewendet werden.*

III.2 Beschleunigte Einführung von AIS im Ostseeraum

Das ist Aufgabe der jeweiligen Staaten.

III.3 Überwachung des AIS-Gebietes bis 2005

Das ist Aufgabe der jeweiligen Staaten.

---

* Siehe: Richtlinien für die Anwendung von AIS auf Schiffen - **Resolution A.917 (22) am 29. November 2001 übernommen: GUIDELINES FOR THE ONBOARD OPERATIONAL USE OF SHIPBORNE AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEMS (AIS)**

III.4 Ausgleich von Systemschwächen durch ein anderes System

Die IMO-Mitgliedsstaaten haben eine Regelung für Transportbediungen für AIS übernommen.
Vorschläge zur Nutzung von verschiedenen Systemen sollten der IMO für Diskussionen überreicht werden.

Es ist die Aufgabe der jeweiligen Staaten, dieses zu bewerten: Siehe unter IMO *Assembly Resolution* A.159 (ES.IV) *Recommendation on Pilotage*. *(Empfehlungen zur Lotsenannahme).* Die Resolution empfiehlt, dass Regierungen die Lotsenannahme in solchen Situationen organisieren sollten, wo sie wirksamer als jede andere Maßnahme ist, und für Schiffe bzw. Schiffsarten für die eine Lotsenannahme obligatorisch wäre.

IV. Lotsenannahmepflicht

IV.1 Gegenwärtiger Wissensstand über eine Lotsenannahmepflicht in der Ostsee

Die IMO hat keine Kenntnisse über eine Lotsenannahmepflicht in der Ostsee.

IV. 2 Die Vorteile der obligatorischen Lotsenannahme für die Schiffssicherheit

V. Aus- und Fortbildung von Seeleuten

V.1 Bewertung des Ausbildungsstandes auf Frachtschiffen

Die Bewertung des Ausbildungsniveaus ist die Aufgabe der jeweiligen Staaten.

V.2 Optionen für eine Verbesserung des Qualitätsmanagements für Reedereien und Häfen

Firmen sollten sich auf den *International Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention* (ISM Code) beziehen, der eine internationale Norm für eine sichere Leitung und Betrieb von Schiffen bzw. Verschmutzungsvorsorge festgelegt.

Die IMO hat keinen ähnlichen Kodex für Häfen übernommen

VI. Unfallbekämpfungsmanagement

Die IMO hat keine relevanten Informationen über Fragen zu diesem Abschnitt – die IMO hat keine verfügbaren Daten

VII. Emissionen und Einleitungen von Rückständen aus dem Schiffsbetrieb

VII.1 Gegenwärtige gesetzliche Maßnahmen

Die Ostsee ist als ein spezieller Seebereich unter MARPOL 73/78 in Anhang I (Öl); Anhang II (flüssige Chemikalien) und Anhang V (Abfall) ausgewiesen.

Die jeweiligen Staaten sollten bestimmen, ob diese Maßnahmen genügen.

VII.2 Grad der Durchsetzung von vorhandenen Regelungen

Es ist die Aufgabe der jeweiligen Vertragsparteien, die Regelungen zu den relevanten Konventionen (z. B. MARPOL 73/78) durchzusetzen. Die IMO hat keine Überwachungsrolle, sie erwartet aber, dass die Vertragsparteien jährliche Berichte über verhängte Strafen für Verstöße gegen die Regelungen vorlegen.

VII. 3 und VII.4 Maßnahmen für die Durchführung und ein MoU für die Ostsee

Es ist die Aufgabe der jeweiligen Staaten weitere Entscheidungen über Fortschritte in beiden Fällen zu erzielen.

VIII. Kosten für Schiffssicherheit und Umweltschutz

Die IMO hat keine Information über Kosten – die IMO hat nichts mit ökonomischen Kriterien zu tun.

Es kann sein, dass die Arbeitsgruppe mit der BIMCO konsultieren möchte. Sie ist eine nichtstaatliche Organisation mit beratender Funktion für die IMO.

The Baltic and International Maritime Council **(BIMCO)**
Bagsvaerdvej 161
DK-28SO Bagsvaerd
Denmark
Tel: 45 44 36 68 00
Fax: 45 443668 68
E-mail: mailbox@bimco.dk
Website: www.bimco.dk

Europäische Kommission

I. Situation und Perspektiven der maritimen Sicherheit

Eindeutig ist es, dass die Ostseestaaten, wie der Rest Europas vom Seetransport abhängig sind, und dass das auch in der Zukunft so bleiben wird. Der Seetransport ist eine umweltfreundliche Form des Transports; die Kommission hat das gefördert und wird eine modale Änderung zugunsten der Schifffahrt weiter fördern.

Die Zunahme des Transports von Gefahrgütern betont den Bedarf für einen hochqualitativen Seetransport, der umsetzbaren internationalen und regionalen Vorgaben entspricht. Die innerhalb der EU vor kurzem übernommenen oder bald übernommen werdenden Instrumente (in erster Linie die zwei „Erika"-Pakete) und die HELCOM-Aktivitäten sind in diesem Rahmen eindeutig, wichtig und gegenseitig ergänzend.

Hinsichtlich der EU-Maßnahmen wird gemeint, dass alle empfohlenen „Erika“-Maßnahmen einen wichtigen Beitrag zum maritimen Sicherheitsregime darstellen, der in Europa und darüber hinaus umsetzbar ist. Von besonderer Bedeutung und zukunftsweisend ist die Einrichtung einer Agentur für Schiffssicherheit und Umweltschutz, die die Möglichkeiten der Wirksamkeit der bisher übernommenen EU-Gesetzgebung umsetzt und beurteilt. Dies ist ein beachtenswerter Fortschritt.

II. Hafenstaatenkontrolle

Der in der Frage 2 erwähnte Vorschlag wurde von den EU-Institutionen am 19. Dezember 2001 beschlossen. Er muss in allen EU-Mitgliedsstaaten bis zum 22. Juli 2003 durchgeführt werden. Darüber hinaus will die Kommission sicherstellen, dass diese wichtigen Änderungen durch Kooperation mit den Beitrittsländern und dem Paris MOU für Hafenstaatenkontrolle über die EU-Häfen hinaus wirksam werden.

III. Verstärkte Verwendung automatischer Schiffsidentifizierungssysteme (AIS)

Die Regelung von AIS hat in den letzten Jahren beträchtliche Änderungen erfahren und bleibt immer noch in einer Änderungsphase. Teil eines Vorschlags der Kommission für ein Schiffsmeldesystem ist die Anforderung, dass alle in EU-Häfen einlaufenden Schiffe zu einem bestimmten Zeitpunkt mit AIS ausgerüstet werden sollen. Dies wurde vom Rat am 19. Dezember 2001 in seiner übernommenen Gemeinsamen Festlegung bestätigt.

Inzwischen haben die Diskussionen, als Teil der Gesamtdiskussion über Schiffssicherheit, wieder begonnen. Die IMO-MSC-Arbeitsgruppe erarbeitet gegenwärtig Pläne für die obligatorische Einführung der Ausrüstung mit AIS im Jahr 2004. Sollte dies akzeptiert werden, würde dieses Datum auch durch den oben genannten relevanten Bezug im Schiffsmeldesystem Anwendung finden.

V. Die Aus- und Fortbildung von Seeleuten

Die Qualifikationen von Seeleuten sind schon lange ein Problem für die europäische Kommission, wie die im Jahr 1994 übernommene Richtlinie für eine Mindestanforderung des Ausbildungsniveaus für Seeleute nachgewiesen hat. Sie hat eine der ersten von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich der Schiffssicherheit dargestellt. Seitdem hat sich die Kommission viel Mühe gegeben sowie die nautischen Institutionen der Nicht-EU-Mitgliederstaaten, die zu den hauptsächlichen Arbeiterentsendestaaten zählen, mehrmals besucht, um die entsprechende Umsetzung zu überwachen. Diese Richtlinie ist vor kurzem geändert worden und steht jetzt in Bezug mit der Richtlinie 2001/25/EC.

Die Kommission hat 2001 eine Mitteilung zur Ausbildung und Rekrutierung von Seeleuten [COM (2001) 188 final] übernommen. Die Europäische Kommission möchte mit dieser Mitteilung die Verminderung des Rückgangs der Anzahl von EU-Seeleuten unterstützen. Sie will die Hintergründe und möglichen Auswirkungen des Rückgangs auf die EU-Schifffahrtsgemeinschaft analysieren und notwendige Maßnahmen empfehlen, um das Ausmaß zu reduzieren. Das Europäische Parlament

und die EU Schiffsindustrie haben ihre Auffassungen bereits an die Kommission weitergegeben. Der Ministerrat muss diese noch eingehend prüfen.

Hinsichtlich der Qualitätskontrollen für Gesellschaften, hat der ISM-Code eine entscheidende Bedeutung und die EU hat ihn bereits vor der internationalen Frist für bestimmte Schiffe durch die Regelung 3051/95 umgesetzt. Die „zweite Phase" des ISM-Codes wird für alle Schiffsarten am 1. Juli 2002 in Kraft treten. Die Kommission ist entschlossen, den Kodex für alle in EU-Häfen einlaufenden Schiffe streng zu überwachen.

VI. Unfallbekämpfungsmanagement

Die Rolle der Europäischen Gemeinschaft hinsichtlich der Meeresverschmutzung basiert gesetzlich auf der Resolution Nr. 2850 vom 20.12.2000 des Europäischen Parlaments und des Rates für einen Gemeinschaftsrahmen zur Zusammenarbeit im Falle versehentlicher oder vorsätzlicher Meeresverschmutzungen. Dieser Rahmen ist für die Zeitspanne vom 1. Januar 2000 bis 31. Dezember 2006 eingeführt worden. Sein Ziel ist es:

a. Unterstützung und Ergänzung der Bemühungen der Mitgliedsstaaten,

b. zur Verbesserung der Einsatzfähigkeiten der Mitgliedsstaaten bei Unfällen beizutragen,

c. Stärkung und Erleichterung der Bedingungen für eine effektive gegenseitige Hilfe und Zusammenarbeit sowie

d. Förderung der Kooperation unter Mitgliedsstaaten, um das Prinzip des Entschädigungsausgleiches entsprechend zu garantieren, das der Umweltverschmutzer für den Schaden aufkommen soll.

Die Europäische Kommission – Generaldirektion Umwelt Einheit für Katastrophenschutz und Umweltunfälle – setzt mit Hilfe eines Managementausschusses für die Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit fest, durch:

A. Einen drei Jahre laufenden Plan, der Handlungen, Ausbildung, Austausch von Experten, Übungen, Pilotprojekten, Untersuchungen der Umwelt nach einem Unfall usw. einschließt.

B. Ein gemeinschaftliches Informationssystem mit der Absicht, Daten über die Bereitschaft und den Einsatz bei Meeresverschmutzungen auszutauschen.

C. Die Organisation von Notfalldiensten, inklusive eines 24-Stunden-Warnsystems bei Verschmutzungen, die Möglichkeit eine europäische Einsatzgruppe vor Ort zu senden, die Anschaffung von Satellitenabbildungen und die Koordinierung des Beobachtungseinsatzes.

Die Europäische Gemeinschaft spielt auch eine zentrale Rolle zwischen den Mitgliedsstaaten, als Vertragspartei für alle wichtigen regionalen Konventionen und Verträge für regionale Meere rund um Europa, inklusive der Helsinki-Konvention von 1992 zum Schutz der Ostsee.

Andere Informationen über Meeresverschmutzungen sind unter der folgenden Website für Katastrophenschutz und Umweltunfälle erhältlich:

http://europa.eu.int/environment/civil/index/htm

VII. Emissionen und Einleitungen von Rückständen aus dem Schiffsbetrieb

Die Kommission glaubt, dass Ergänzungen der internationalen Maßnahmen notwendig sind, um das Ablassen von Öl und anderen Substanzen auf See zu verhindern und hat deswegen 1998 Entsorgungsmöglichkeiten für Schiffsabfälle und Ladungsreste in den Häfen vorgeschlagen. Die Richtlinie wurde vom Parlament und dem Rat im November 2001 übernommen und soll von den Mitgliedsstaaten spätestens bis zum 28. Dezember 2002 umgesetzt werden.

Im Prinzip soll die Richtlinie die Verfügbarkeit von entsprechenden Abfallauffangeinrichtungen in alle EU-Häfen sicherstellen und Schiffe verpflichten, ihren Abfall an Land abzugeben. Die Richtlinie führt auch die Verpflichtung ein, dass Schiffe den Anlaufhafen von den zu entsorgenden Abfallmengen an Bord vor ihrer Ankunft benachrichtigen sollen. Dieses, verbunden mit häfengestützten Überprüfungen und entsprechenden Sanktionen, soll die Möglichkeiten für Kontrollen zur Einhaltung von internationalen Regeln deutlich verbessern. Jedoch verfügt die Kommission in dieser frühen Phase nicht über die konkreten Information, da die Richtlinie noch nicht in das jeweilige nationale Recht der Mitgliedsstaaten umgesetzt wurde.

Hinsichtlich der Maßnahmen gegen Schiffe, die vermutlich oder offensichtlich illegalen Abfall ablassen, begründet die oben genannte empfohlene Richtlinie ein gemeinschaftliches Verkehrsüberwachungs- und Informationssystem. Dieses verpflichtet die Mitgliedsstaaten, Informationen über Schiffe - z. B. Beweise oder Vermutungen über vorsätzliches Ablassen von Öl auf See - auszutauschen und jede entsprechende Inspektion auf solchen Schiffen auszuführen, wenn sie in einen EU-Hafen einlaufen. Die Kommission hat auch in der oben genannten Richtlinie eine Verpflichtung eingeführt, dass Schiffe Informationen über Ölteppiche weiterleiten sollen und dass die Behörden entsprechende Maßnahmen einleiten. Es ist vorgesehen, dass diese Anweisung offiziell vom Parlament und dem Rat in den kommenden Monaten übernommen wird.

Die Kommission überlegt gegenwärtig auch andere Möglichkeiten, um ein Überwachungssystem für Ölunfälle einzusetzen.

Hinsichtlich finanzieller Anreize, bevorzugt die Kommission solche Maßnahmen für eine Intensivierung des Meeresumweltschutzes. Eine Liste der vorhandenen Maßnahmen, die jedoch nicht unbedingt vollständig ist, ist vor kurzem vom japanischen Institut für Transportpolitikstudien zusammengestellt worden. Eine Kopie dieser Broschüre wird beigefügt.

1. Direktive 2000/59/EC vom Parlament und dem Rat vom 27. November 2000 für Hafenauffangeinrichtungen von Schiffsabfall und Ladungsresten (OJL 332 vom 28.12.2000)

2. Vorschlag für eine Direktive vom Parlament und dem Rat für die Einrichtung eines Gemeinschaftssystems für Datenaustausch, Überwachung und Wegeführung von Schiffsverkehr, OJC120E vom 24.04.2001

VIII. Kosten für Schiffssicherheit und Umweltschutz

Die Kommission ist der festen Ansicht, dass die Entschädigungskosten für Unfälle vollständig von den betroffenen Industrien getragen werden sollen. Deshalb hat sie die Schaffung des COPE-Fonds (auch im Erika-II-Paket enthalten) vorgeschlagen, der die Aufwendungen der Opfer der Ölverschmutzung decken sollte. Dieser hat sich aber aufgrund der beschränkten Finanzmittel unter dem internationalen CLC/IOPC-Fonds nicht erfolgreich bewährt.

In den oben genannten Hafenauffangeinrichtungen liegt die grundsätzliche Idee, dass die Kosten für die Aufnahme von Schiffsabfällen von den (potentiellen) Umweltverschmutzern, d. h. von den Schiffen und nicht von der Gesellschaft, gedeckt werden sollen. Artikel 8 der Richtlinie fixiert das Verursacherprinzip in diesem Zusammenhang.

Des weiteren hat die Kommission vor kurzem einen Vorschlag zur Wiederherstellung und zu den Kosten von Umweltschäden [COM (2002) 17 final] gemacht.

Internationale Arbeiter Organisation (ILO)

Die Stellungnahme zum Fragenkatalog basiert auf den Standpunkten der ILO und ihrer maritimen Aktivitäten, insbesondere zu den Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute. Zusätzliche Informationen über die aktuellen Entwicklungen der ILO-Aktivitäten im maritimen Bereich stehen ebenso zur Verfügung. Die Fragen, die aus dem Rahmen des ILO Mandats für die maritimen Industrien fallen, werden nicht beantwortet.

Situation und Perspektiven der maritimen Sicherheit

Um die maritime Sicherheit zu garantieren, sind anständige Lebens- und Arbeitsbedingungen für Seeleute an Bord aller Schiffe unentbehrlich. Die ILO Konventionen für die Schifffahrt sollen von den Staaten in der Ostseeregion ratifiziert werden. Die Bedingungen in diesen Konventionen sollten in die jeweilige Gesetzgebung aufgenommen und in der Praxis umgesetzt werden. Die Anwendung soll durch systematische Flaggen- und (teilweise) staatliche Kontrollen nachgeprüft werden.

Das bedeutendste Instrument der ILO ist die „Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (Nr. 147)“. Sie umfasst eine breite Reihe von Belangen, die z.B. die Arbeitsbedingungen in der Handelsschifffahrt betreffen, und ist auch ein relevantes Instrument in dem Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Auch wichtig ist das Protokoll zur 1996 übernommenen Konvention Nr. 147. Bis auf einen, haben alle Staaten im Ostseeraum die Konvention Nr. 147 ratifiziert, der verbleibende Staat soll diese auch ratifizieren. Das Protokoll wartet noch auf Ratifizierung von allen Staaten der Region. Die Ratifizierung aller Konventionen in den Anhängen von Konvention Nr. 147 und ihrer Protokolle soll auch erwogen werden, unter anderem die folgenden:

Minimum Age Convention, 1973 (No. 138),
Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention 1936 (No. 55),
Medical Care and Sickness Benefits Convention, 1969 (No, 130);
Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73);

Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970;
Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92);
Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No, 68)

Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22);
Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (No. 87);
Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1.949 (No, 98),
Accommodation. of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133}
Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No, 180)
Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (No, 108)
Workers' Representatives Convention, 1971 (No, 135)
Health. Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No, 164)
Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166

Die Möglichkeiten für die Zusammenarbeit und Netzwerkbildung bestehen, insbesondere im Bereich des Informationsaustausches (besteht schon mit dem Paris M.O.U. EQUASIS, etc.) aber auch in der Ausbildung von Schiffsinspektoren. Die ILO hat Lehrmaterialien für die Ausbildung vorbereitet, die für den Gebrauch in der Ostseeregion zur Verfügung stehen.

Hafenstaatenkontrolle

Die ILO will die Ostseestaaten fördern, nicht nur um das Protokoll zur Konvention Nr. 147, sondern auch gewisse wichtige und relevante Teile zu ratifizieren und sich auch eine einheitliche und systematische Durchsetzung dieser Instrumente anzunähern, sondern auch um die Hafenstaatenkontrolle in der Region zu verbessern. Eine einheitliche Ausbildung von Inspektoren wird zur Wirksamkeit der Prüfungen auch beitragen. Ein klares Verständnis der Kriterien für Nachprüfungen wird den Inspektoren mehr Zuversicht in der Anwendung von Sanktionen verleihen.

Zusätzliche Bemerkungen zu aktuellen Entwicklungen in der ILO

Konvention Nr. 180 und das 1996 Protokoll zur Konvention Nr. 147 erhalten eine ausreichende Ratifizierung, um in Kraft zu treten.

Das 1996‘er Protokoll zur Konvention Nr. 147 wird am 10. Januar 2003 in Kraft treten. Das Protokoll ist seit dem 1. April 2002 von Irland, Malta, Rumänien, Schweden und Großbritannien ratifiziert. Die 1996‘er Konvention (Nr. 180) über Arbeitszeiten von Seeleuten und Schiffsbesatzungen, die im Teil A der Anhangsergänzung zum Protokoll steht, wird am 8. August 2003 in Kraft treten. Sie ist seit dem 1. April 2002 von Irland, Marokko, Rumänien, Saint Vincent und den Grenadinen, Schweden und Großbritannien ratifiziert. Die Ratifizierung des Protokolls wird die Bedingungen für die Hafenstaatenkontrolle in Artikel 4. der Konvention Nr. 147 zu den Bedingungen der Konvention Nr. 180 erweitern.

ILO Übungshandbuch vollendet und im CD-ROM-Format erhältlich

Die ILO hat ihr *Training Manual for the Inspection of Seafarers' Living and Working Conditions on Board Ship* vollendet. Die Meinungen einer kleinen inoffiziellen Gruppe von Experten aus Dänemark, den Niederlanden, Großbritannien, der International Shipping Federation (B.F), der International Transport Workers’ Federation (I.T.F.) und dem ILO Sekretariat, wurden während der Vorbereitung der Schlussversion berücksichtigt. Auf Grund seines Umfangs wird das *Training Manual* nur in der englischen Sprache im CD-ROM Format veröffentlicht. Es läuft im Einzelbetrieb unter MS-WORD und Powerpoint und enthält umfassende Ressourcenmaterialien, Lernprogramme, Konventionstexte und andere Informationen zur Ausbildung von Staats- und Hafenstaatskontrollbeamten. Es wird Seefahrtsbehörden auf Anfrage zur Verfügung gestellt (siehe ILO-Kontaktinformationen am Ende dieser Anlage).

Veröffentlichung des ILO-Filmes "The Vital link"

Als Teil ihres „Decent Work in the Maritime Industry-Programmes“, hat die ILO ein Video namens „The Vital Link“, produziert. Der Film diskutiert die Arbeitsbedingungen auf See und erklärt, welche Vorteile die Ratifizierung und Umsetzung Arbeitsanforderungen der ILO haben. Der Film ist auf Videokassette und im CD-ROM Format erhältlich (wir hätten ihn aber, aufgrund der Kosten lieber nur im CD-ROM Format liefern sollen). Er könnte besonders wertvoll sein, wenn er mit dem oben genannten Übungshandbuch angewendet wird. Clips aus dem Video sind auf der

folgenden Internetseite zu finden:
www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/dwmi/products/vitallink.htm.

Die CD-ROM wird Seefahrtsbehörden auf Anfrage zur Verfügung gestellt (siehe ILO-Kontaktinformationen am Ende dieser Anlage).

Fortschritte in der Entwicklung einer konsolidierten maritimen Arbeitskonvention

Die ILO hat mit der Konsolidierung ihrer mehr als 50 maritimen Arbeiterkonventionen und Empfehlungen in einem einheitlichen Rahmeninstrument begonnen. Wegen der neuesten bedeutenden Entwicklung, wurde die erste Sitzung einer trilateralen Projektgruppe für maritime Arbeitsanforderungen vom 17. bis 21. Dezember 2000 in Genf abgehalten. Gemäß eines Vorschlages der Joint Maritime Commission während ihrer 29. Sitzung (Januar 2001) und einer Entscheidung des Lenkungsausschusses des International Labour Office während seiner 280. Sitzung (März 2001), hat die Projektgruppe die Entwicklung eines neuen Instrumentes in Erwägung gezogen. Das Instrument soll, so weit wie möglich, das Wesentliche der den verschiedenen aktuellen internationalen maritimen Arbeitsanforderungen vereinigen. Die Projektgruppe hat die Empfehlungen der Joint Maritime Commission für eine Konsolidierung der maritimen Arbeitsanforderungen gebilligt. Sie haben ihre ersten Stellungnahmen von mehreren Punkten über die Gestaltung des neuen Instrumentes dargelegt und haben auch weitere Empfehlungen für den Inhalt des Konzeptes unterbreitet. Darüber hinaus, haben sie eine trilaterale Teilprojektgruppe etabliert und Vorschläge für deren Aufbau und Aufgaben unterbreitet. Der Lenkungsausschuss hat während seiner 283. Sitzung (März 2002) die Empfehlungen der Projektgruppe gebilligt. Er hat bestätigt, dass die erste Tagung der Teilprojektgruppe vom 24. bis 28. Juni 2002 stattfinden kann und dass die zweite Sitzung der Projektgruppe vom 14. bis 18. Oktober 2002 abgehalten wird.

Entscheidung zur Vorbereitung eines Protokolls zur Konvention Nr. 108

Der Lenkungsausschuss der ILO hat während seiner 283. Sitzung entschieden, einen Punkt zur Intensivierung der Sicherheit für die Identifikation von Seeleuten auf die

Tagesordnung der 91. (2003) zur Übernahme des Protokolls der Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (Nr. 108) aufzunehmen. Das Protokoll wird möglicherweise seine eigenen Bedingungen für Hafenstaatenkontrolle enthalten.

Entscheidung zur Vorbereitung eines neuen Instrumentes für die Arbeitsbedingungen im Fischereibereich

Der Lenkungsausschuss hat während seiner 283. Sitzung entschieden, einen Antrag auf die Tagesordnung der 92. Sitzung (2003) der International Labour Office aufzunehmen. Der Antrag bezieht sich auf umfassende Arbeitsstandards im Fischereibereich. Die Entwicklung dieser Standards wird, wahrscheinlich später im Jahr 2002 oder 2003, eine Tagung von Experten und eine zweite Diskussion in der 93. Sitzung (2005) des International Labour Office erfordern.

Kontaktinformationen

Maritime Industries Team
Sectoral Activities Department
International Labour Office
4, route des Morillons
CH 1211 Geneva 22
Switzerland
e-mail: H:\DANI\ Baltic - Copenhagen ILO response:wpd

Gemeinsame dänisch–schwedische Stellungnahme infolge des „BALTIC CARRIER“-Unfalls zur Intensivierung der Schiffssicherheit und Schadstoffbekämpfung in der Ostsee

Die Gefahren für die Umwelt in der Ostsee wurde durch die Kollision zwischen „BALTIC CARRIER“ und „TERN“ am 29. März 2001 wiederholt bewiesen. Mehrere Initiativen wurden seit dem von verschiedenen Interessengruppen in die Wege geleitet, die auf die Intensivierung der Schiffssicherheit und Schadstoffbekämpfung im Ostseeraum abzielen. Für ihre Meerengen, Untiefen und Schärengebiete ist diese Region seit langem bekannt.

Die Bemühungen hinsichtlich dieser Ziele wurden insbesondere durch die 10. Parlamentarische Ostseekonferenz in Greifswald im September 2001 zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus hat die Helsinki-Kommission (HELCOM) schnell darauf reagiert und eine Sonderversammlung auf Ersuchen der dänischen Regierung am 10. September 2001 in Kopenhagen durchgeführt. Die für die Schifffahrt und die Umwelt verantwortlichen Minister von allen HELCOM[1]-Staaten nahmen an dieser Sitzung teil. Dort haben sie eine Erklärung verabschiedet, die mehr als eine Darstellung von politischen Meinungen ist. Sie enthält sehr präzise und konkrete Verpflichtungen.

Es ist bemerkenswert und sehr zufrieden stellend, dass die beiden Initiativen viele gemeinsame Eigenschaften aufweisen. Es bestätigt die Bemühungen für die Meeresumwelt in der Ostsee und die übereinstimmenden Meinungen, in dieser Sache und macht Fortschritte sehr viel glaubhafter.

Im folgenden Statement wird der Stand des weiteren Fortschritts seit der HELCOM-Kopenhagen-Konferenz dargestellt. Zwecks der Präsentation sind die verschiedenen Initiativen in mehreren allgemeinen Abschnitten gruppiert worden.

Verbesserung der Wegeführung im Ostseeraum

Tiefwasserweg nordöstlich von Gedser,

Dänemark und Deutschland haben die Betonnung in dem Verkehrstrennungsgebiet (TSS) ('South of Gedser') und dem Tiefwasserweg nordöstlich von Gedser neu gekennzeichnet, um den Tiefwasserweg fünf Seemeilen in dem TSS zu verlängern. Es wird erwartet, dass die neue Wegeführung im Mai 2002 von der IMO genehmigt wird.

Es wurde weiter vereinbart, dass Verkehrsleitzentrale (VTS) Warnemünde den Verkehr im TSS South of Gedser durch AIS-Informationen kontrollieren und überwachen wird. Deutschland wird für die Überwachung ein Schiff in der Region so lange stationieren bis genügend Schiffe mit AIS ausgestattet sind. Es damit gerechnet, dass die VTS-Zentrale-Travemünde auch durch AIS-Informationen eine ähnliche Aufgabe im Fehmarn-Sund erfüllen wird.

Östlicher Teil des Golf von Finnland

Eine Empfehlung, das TSS in der Nähe von Gotland und den Sommers-Inseln sowie die Einrichtung eines Tiefwasserweges innerhalb der zwei TSS-Gebiete zu verbessern, soll von der IMO im Mai 2002 übernommen werden.

---

[1] Dänemark, Deutschland, Polen, Russland, Litauen, Lettland, Estland, Finnland, Schweden.

Schwedischer Bereich

Schweden wird in der IMO im Juli 2002 einen Vorschlag vorlegen, um das TSS nahe der Insel Gotland zu verbessern und eine Wegeführung für beladene Öltanker mit einem Tiefgang über 13 Meter, die in Richtung Süden fahren, empfehlen.

Dänemark und Schweden haben sich geeinigt, die empfohlene Verkehrsführung auf beiden Seiten der Ausschließlichen Wirtschaftszone (EEZ) zwischen der Insel Bornholm und dem schwedischen Festland einzuführen. Diese Empfehlung wurde schon in nationale und internationale Seekarten eingefügt.

Golf von Finnland

Estland, Finnland und Russland werden der IMO bald einen gemeinsamen Vorschlag vorlegen, um das bestehende Wegeführungssystem zu verlängern und neue verbindliche Meldesysteme im Golf von Finnland einzuführen.

Lotsenannahme in der Route T und dem Sund

Dänemark, Estland, Finnland, Deutschland, Polen, Russland und Schweden haben de IMO einen gemeinschaftlichen Vorschlag vorgelegt, um den aktuellen Beschluss zu verbessern, indem für Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als 11 Metern (zurzeit 13 Meter) eine Lotsenannahme während der Fahrt durch die Route-T empfohlen wird. Darüber hinaus werden Schiffe gefördert, die neue und verbesserte Navigationstechnik während der Fahrt durch diese Meeresengen anwenden. Zu dieser neuen Technik, die in der SOLAS-Konvention eingeführt wurde, gehört auch das Electronic Chart Display and Information System (ECDIS). Die Ostseestaaten sind sich einig ein System einzurichten, wobei Schiffe, die von einem Hafen im Ostseeraum in Richtung der dänischen Meeresenge auslaufen, eine Erinnerung an die IMO-Richtlinien erhalten sollen. Der Hafenstaat wird dann eine Frühwarnung an die dänischen Behörden senden, um eine bessere Überwachung und/oder schnelle Reaktion zu ermöglichen. Die Verfahren sollen während der nächsten HELCOM-Tagung im Mai 2002 übernommen werden.

Verbesserte hydrographische Dienste und die Anwendung von elektronischen Seekarten (ENC)

Wiedervermessung von Hauptseewegen und Häfen

Dänemark, Deutschland und Schweden bereiten ein Projekt für die Wiedervermessung der Hauptseewege, inklusive der Route T und Hammer Gat, in der westlichen Ostsee vor. Das Projekt soll im April 2002 abgeschlossen und ab Januar 2003 eingeführt werden. Es ist anzumerken, dass Schweden in den Gewässern südlich der Inseln Öland und Gotland die erneute Vermessung bereits begonnen hat. Das Projekt umfasst auch die Region eines neuen, in Richtung des Golf von Finnland führenden Seeweges. Während der Vermessung wurde eine neue – und für tiefgehende Schiffe gefährliche – Untiefe entdeckt.

Elektronische Seekarten (ENC)

Die Haupt- und sekundären Seestraßen um Dänemark sind vom ENC bereits abgedeckt. Auch sind die wichtigen Seehäfen schon abgedeckt und die restlichen sekundären Seehäfen sollen vor dem Ende 2004 vom ENC abgedeckt sein. Schweden wird auch die ENC Abdeckung in seinen Gewässern vor dem Ende des Jahres 2004 haben.

Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)

Um die Anwendung von ECDIS zu fördern, hat Dänemark die IMO bereits in Kenntnis gesetzt, dass ECDIS auf dänischen registrierten Schiffen, unter gewissen Umständen, als gleichwertig wie auf Papier basierenden Seekarten akzeptiert wird. Im Zusammenhang mit der Durchführung des verbesserten Kapitel V des SOLAS-Abkommens im schwedischen Gesetz, wird auch Schweden die IMO informieren, dass ECDIS unter gewissen Umständen bei unter schwedischer Flagge fahrenden Schiffen als gleichwertig wie auf Papier basierenden Seekarten betrachtet wird.

Um die Anwendung von ECDIS zu fördern, hat Dänemark eine gemeinsame HELCOM-Auflage für die nächste Sitzung *des Port State Control Committee* unter dem Paris MOU vorbereitet, um die Hafenstaatenkontrollen von den auf Papier basierenden Seekarten zu intensivieren.

Fortgeschrittene Anwendung automatischer Schiffsidentifizierungssysteme (AIS)

Alle Ostseestaaten haben sich dazu bereit erklärt, AIS-Überwachungssysteme durch Landstationen vor dem 1. Juli 2005 einzurichten. Dänemark erwartet, dem vereinbarten Stichtag nachkommen zu können. Infolge der jüngsten Diskussionen in der IMO über eine beschleunigte Einführung des AIS auf SOLAS-Schiffen, erwägt Dänemark jetzt eine frühzeitigere Umsetzung des dänischen AIS-Überwachungssystem durch Landstationen. Schweden hat bereits seit ein paar Jahren AIS-Überwachungssysteme an seinen Küsten in Betrieb.

Die detaillierte Vorbereitung (unter schwedischer Leitung) der Einrichtung von nationalen AIS-Systemen, der gegenseitige Austausch und die Übertragung der AIS-Daten und die Erfassung von statistischen Informationen von Schiffen, die den Ostseeraum befahren, gehen gut voran.

Maßnahmen der Europäischen Kommission

Die Ostseestaaten haben unter Berücksichtigung der schon abgeschlossenen Verpflichtungen in der Kopenhagen-Erklärung entschieden, dass weitere Anstrengungen für die folgenden Punkte unternommen werden müssen:

* die Einrichtung der *European Maritime Safety Agency* sowie eine entsprechende Vereinbarung mit der HELCOM über technische Zusammenarbeit,

* die Vollendung eines europäischen MOU für den *Maritime Data Exchange*,

* Initiativen der Europäischen Kommission, die Beitrittsstaaten und Russland, zur Teilnahme an einem europäischen MOU for Maritime Data zu unterstützen.

Ausmusterung von Einhüllenöltankern

Die Ostseestaaten sind einverstanden, dass - gemäß der verbesserten MARPOL-Verordnung 13G - die Einhüllenöltanker, die berechtigt sind, ihre Flaggen zu tragen, keine weitere Betriebsgenehmigung nach dem Jahr 2015 erhalten werden. Darüber

hinaus werden sie nach 2015 die MARPOL-Verordnung durchführen und das Einlaufen von fremdflaggigen Einhüllenöltankern verweigern. Dänemark beabsichtigt diese Bedingung vor September 2002 umzusetzen. Auch Schweden wird wie Dänemark, gemäß dem Vertrag zwischen den Ostseestaaten für ein Verbot der Einhüllentanker und das Einlaufverbot in Häfen einführen.

Hafenstaatenkontrolle

Dänemark und Schweden führen die Hafenstaatenkontrolle gemäß der Richtlinie des Rates 95/2 I/EC durch und nehmen an der Weiterentwicklung des 1982 *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control* aktiv teil.

Selbstverpflichtung der Industrie

Die Vertragsparteien haben sich gemäß der HELCOM-Kopenhagen-Declaration (freiwillig) verpflichtet, Übereinstimmungen zu vier Punkten mit relevanten Interessen in der Industrie zu suchen:

* Anwendung des ECDIS
* Transport von Orimulsion in Doppelhüllentankern
* Lotsenannahme auf der Route T und im Sund
* Anwendung des Maritime Industry Charter on Quality

Interessengruppen der Industrie in Dänemark wurden hinsichtlich des Entwurfs einer Vereinbarung befragt. Nur wenige Einzelheiten warten jetzt auf Erledigung. Schweden hat bisher keinen Kontakt mit Interessengruppen der Industrie aufgenommen, hat jedoch vor, die Angelegenheit mit ihnen vor dem Jahresende abzuschließen.

Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA)

Im Rahmen der HELCOM SEA überlegen Dänemark und Schweden die Vorteile der Einrichtung von Regionen der Ostsee als PSSAs. Die Bestandsaufnahme von bestehenden maritimen Sicherheitsmaßnahmen (global, regional und national) wurde eingeführt und soll eine Basis für weitere Überlegungen bilden, hinsichtlich der Erforderlichkeit von zusätzlichen Maßnahmen und auch die Möglichkeit, diese durch

die Einrichtung von PSSAs zu fördern.

Systematische und aktualisierte Lenkung und Information zur Sicherung der Schifffahrt

Dänemark hat seit 1987 eine Broschüre aufgelegt, um die Schifffahrtindustrie über relevante Angelegenheiten der Seefahrt durch dänische Gewässer zu informieren. Infolge einer weitreichenden Veränderung der Broschüre im Jahr 2000, wird eine aktuelle elektronische Version im Internet kostenlos angeboten. Es wird derzeit entschieden, dass nur die elektronische Version zukünftig aktualisiert und veröffentlicht wird. Die elektronische Informationbroschüre für die Schifffahrt durch die Ostseeeingänge wird gemäß der Kopenhagen-Deklaration zurzeit verbessert, und eine elektronische Vernetzung soll eingerichtet werden. Die neue Version wartet auf eine Verbindung mit der HELCOM-Website und soll im Sommer 2002 fertig gestellt.

Die Förderung einer sicheren und umweltbewussten Kultur durch die Einrichtung eines einheitlichen Verfahrens für die Seeunfalluntersuchung

In Dänemark wird eine Novellierung der Verpflichtung zu Verbesserungen der *Ministerial Order on Investigation of Maritime Accidents* vorbereitet und so bald wie möglich beendet. Schweden führt bereits ein Gesetz für die Seeunfalluntersuchung bzw. für Schiffsunfälle durch. Dieses Gesetz berücksichtigt alle relevanten IMO- und EU-Verfahren.

Nothäfen

Die Ostseestaaten unterstützen aktiv die Initiativen der IMO, um die Kriterien und Richtlinien für die Einrichtung von Nothäfen einzurichten. Eine Übereinstimmung (für den Entwurf einer Richtlinie zur Schiffsüberwachung) wurde in der EU verabschiedet. Sie verpflichtet die Mitgliedstaaten, einen Plan für Schiffe in Seenot vorzubereiten.

Notfallkapazität

Diskussionen unter die zuständigen Behörden für die Feststellung einer ausreichenden Notfallkapazität (Brandbekämpfung, Leichterung und Schleppen) finden in Dänemark statt. Im Rahmen einer Kooperation im Bereich der unbeabsichtigten oder vorsätzlichen Meeresverschmutzung, bereitet Dänemark auch

eine nationale Website für das *EU Community Information System* vor.

Küstennahe Schadstoffunfallbekämpfung

Anhand der vorgelegten Informationen der Vertragsparteien hat die HELCOM-Kommission die HELCOM SEA im März 2002 beauftragt, die folgenden Sachverhalte weiter zu untersuchen:

* ihre Organisation zu Schadstoffunfallbekämpfung im Küstenraum
* Verordnungen und Angelegenheiten, die die Bereitschaft und Einsätze direkt betreffen
* die kompetenten, zuständigen Behörden

Weitergehende Zusammenarbeit

Dänemark und Schweden geben einer Kooperation zwischen den Ostseestaaten den Vorrang, um die Schiffssicherheit und Schadstoffunfallbekämpfung zu intensivieren. Das Angebot von Deutschland, zur Ausrichtung eines Workshop namens "*Environmental impacts due to the increased density of shipping in the Baltic Sea* ", der im März 2003 stattfinden soll, wird herzlich begrüßt.

Polen

Unter Berücksichtigung, dass es das Hauptziel der Sitzung ist, einen Überblick des jeweiligen nationalen Status der maritimen Sicherheit zu erhalten, insbesondere hinsichtlich der Durchführung des HELCOM-Kopenhagen-Abkommens durch die Vertragsparteien, nehmen zu folgenden Punkten wie folgt Stellung:

I. Situation und Perspektiven der maritimen Sicherheit

Polen hatte sich 1994 für die Mitgliedschaft in der EU beworben. Die Beitrittsverhandlungen und die Vorbereitungen für diesen Prozess wurden 1998 begonnen. Das Jahr 2004 ist als Termin für den Beitritt in der EU vorgesehen. Polen hat schon bestätigt, dass es zum Jahresende 2002 bereit sein wird, den EU *acquis* durchzuführen. Es wird die EU-Beschlüsse und -Entscheidungen in den Bereichen Schiffssicherheit, Schadstoffkontrolle und Schadstoffbekämpfung direkt in das polnische Gesetz zum Zeitpunkt des Beitritts integrieren.

Polen ist ebenso Vertragspartei der Helsinki-Kommission und nimmt bereits eine bedeutende Rolle in den HELCOM-Aktivitäten zur Schiffssicherheit und zum Umweltschutz ein.

Um die Umsetzung des *acquis* im Bereich Schiffssicherheit im polnischen Gesetz zu erleichtern, wurde Dezember 2001 eine bilaterale Verpflichtung zwischen Polen und Großbritannien unterzeichnet. Sie setzt mehrere grundsätzliche Ziele voraus, die folgendes beinhalten:

- Die Wirksamkeit der Verwaltung zu stärken, um den *acquis communautaire* im Transportbereich, insbesondere bei der maritimen Sicherheit, dem Umweltschutz, der Verkehrssicherheit, der sozialen Gesetzgebung und Technologie umzusetzen.

- Die polnischen Rechtsinstrumente zur Schiffssicherheit dem EU-Standard anzunähern.

und noch spezifischer:

- Umsetzung der EU-Richtlinien und EU-Gesetzgebung im Bereich der maritimen Sicherheit in polnischen Gesetzen und Bedingungen für eine praktische Anwendung im Gesetz zu entwickeln,

- Verstärkung der für die Kontrolle der Schiffssicherheit zuständigen Schifffahrtsbehörden, insbesondere der Überwachung, der Befolgung von Vorschriften und Verordnungen, die die Schiffssicherheitsmaßnahmen bestimmen,

- Intensivierung des Flaggenstaatenkontrolle (FSC) und der Hafenstaatenkontrolle (PSC) bzw. die Verbesserung des Datenaustausches im Rahmen ihrer Aktivitäten,

- Durchsetzung von Verfahren für die Meldepflicht beim Seetransport von Gefahrengütern,

- Entwicklung eines Passagierregistrierungssystems für Passagierschiffe.

II. Hafenstaatenkontrolle

Siehe oben

III. Verstärkte Verwendung automatischer Schiffsidentifizierungssysteme (AIS)

Ein von den Erfahrungen und gegenseitiger Zusammenarbeit mit Anrainerstaaten abhängiges polnisches AIS-Netz, dessen Fertigstellung für Ende 2005 vorgesehen ist, wird entwickelt und in das Ostsee-Überwachungssystem integriert.

IV. Lotsenpflicht

Polen ist Vertragspartei des HELCOM-Kopenhagen-Abkommens und unterstützt die entsprechenden Empfehlungen in diesem Zusammenhang.

V. Aus- und Fortbildung von Seeleuten

Noch nicht berücksichtigt.

VI. Unfallbekämpfungsmanagement

Das neue Gesetz zur maritimen Sicherheit ist am 1. Januar 2002 in Kraft getreten. Die polnische SAR und Ölbekämpfungsorganisation wurde gemäß diesem Gesetz verändert. Der polnische Ministerrat hat ein langfristiges Investitionsprogramm verabschiedet, dass unter anderem den Aufbau des Vorrats und Basis für diese Aktivitäten einschließt. Ebenso wird die Unterstützung des dänischen DANCEE-Programm für eine Umstrukturierung des Polish National Contingency Plan erwogen.

Eine Einsatzvereinbarung zwischen der polnischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland für eine Zusammenarbeit sowie Bereitschaftsaktivitäten im Falle von Seeunfällen und die Bekämpfung auf verantwortlichem Dienstniveau von Öl- oder anderen Schadstoffunfällen wurde am 20. November 2001 unterzeichnet.

VII. Emissionen und Einleitungen von Rückständen aus dem Schiffsbetrieb

Nationale Kompetenzen zur Schadstoffunfallbekämpfung in Küstennähe werden nach einer Überprüfung des National Contingency Plan zusammengefasst.
Polen hat alle relevanten HELCOM-Empfehlungen grundsätzlich umgesetzt, obwohl Einsatzschiffe für die Öl- und Schadstoffunfallbekämpfung im westlichen Teil der polnischen Küste noch fehlen.
Polen hat die national web page: http://www.ums.gov.pl/osc entwickelt, in der Informationen über dem HELCOM Bekämpfungshandbuch, Meeresumweltschutz, SAR Service und Gesprächspartner zu finden sind.

VIII. Kosten für Schiffssicherheit und Umweltschutz.

Noch nicht berücksichtigt.

Lettland

I. Situation und Perspektiven der maritimen Sicherheit

1. Wir betrachten die HELCOM-Kopenhagen-Erklärung vom September 2001 als ein effektives Instrument für die Verbesserung der maritimen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung im Ostseeraum. Die Verkehrsführung, Lotsenannahmepflicht durch die Ostseemeeresengen, Schiffsmeldesysteme, elektronische Seekarten und ECDIS-Verordnungen können relativ einfach eingeführt werden und wir sehe darin kein großes Hindernis. Zur gleichen Zeit, wird die Entwicklung eines einheitlichen AIS-Systems und die Erschaffung der ausreichenden Notfallversorgungen, Feuerbekämpfung, Notleichterung, Schleppen und Ölbekämpfung in Betracht genommen. Diese Ziele könnten wegen mangelnder Finanzen schwieriger zu erreichen sein und wir sind pessimistisch, dass wir sie in der nahen Zukunft erreichen werden, da sie bedeutende Investitionen erfordern.

2. Wir wissen nichts von diesen EC-Dokumenten und sind daher nicht in der Lage, eine Meinung abzugeben.

3. Die Kapazität und Wirksamkeit der Küstenwache soll verbessert werden und eine enge Kooperation mit den Küstenwachen aus anderen Ostseestaaten wäre herzlich zu begrüßen.

4. In Lettland ist die lettische Küstenwache für die MRCC und SAR Dienste zuständig. Die Maritime Administration Lettlands ist für das aktuelle Schiffsunfallmanagement und die Schiffsunfalluntersuchung verantwortlich. Es wird daher für uns notwendig sein, mehr Erfahrungen von den benachbarten Ostseestaaten zu gewinnen.

II. Hafenstaatkontrolle

1. PSC Angelegenheiten sind anhand des Paris MoU und aktuellen EC-Direktiven schon gut etabliert. Neue Sanktionen sind nicht notwendig.

2. Wir wissen noch nichts von den vorbereiteten neuen EC-Verordnungen und sind daher nicht in der Lage, eine Meinung abzugeben.

3. Wir halten die aktuelle einheitliche Organisation in Ostseehäfen für ausreichend, obwohl es immer möglich ist, weitere Verbesserungen zu machen.

III. AIS

1. Die schon erwähnten Vorhaben könnten relevant sein, aber wir halten die Möglichkeit für am Wichtigsten, dass Schiffe mit AIS-Ausstattung die Situation besser einschätzen und in der Lage sein könnten, sich schneller und effektiver zu manövrieren, um die gefährlichen Situationen und mögliche Unfälle zu vermeiden. AIS könnte auch effektiv zur Verbesserung der sicheren Schifffahrt in VTS-Regionen beitragen und würde auch als ein zusätzliches Werkzeug der VTS-Bediener und dem gemeinsamen Verkehr in diesen Regionen zur Verfügung stehen.

2. Diese Angelegenheit wird von einem Expertenausschuss unter der Schirmherrschaft der HELCOM-Kopenhagen-Deklaration betrachtet. Die Gruppe hat schon mehrere technische und gesetzliche Schwierigkeiten festgestellt und auch mehrere verschiedene Meinungen geäußert. Wir hoffen auf eine Lösung für diese Problematik.

3. Ein AIS-System könnte zu diesem Termin im Ostseeraum anlaufen, aber es gibt zurzeit noch keine konkrete Konfiguration dafür.

4. Wir stellen uns vor, dass das GALILEO-System, wie es von dem EC eingeleitet wurde, als eine neue technische Perspektive dienen könnte, um das AIS zu ersetzen oder zu ergänzen. Der Abdeckungsbereich für kleinere Schiffe (unter

300 BRT) und private Wasserfahrzeuge könnten auch durch diese neuen technischen Entwicklungen besser erreicht werden.

IV. Lotsenpflicht

1. Wir unterstützen die Lotsenannahmeinitiativen in den Ostseemeeresengen, obwohl wir uns, sie in offenen Meeresräumen einzuführen, sträuben. Wir empfehlen die Lotsenannahme für unsere Schiffe, haben sie aber zu keiner Pflicht gemacht.

2. Lotsenannahme ist keine definitive Lösung, um Unfälle zu vermeiden. Sehr schwere Unfälle können auch durch technische Ursachen passieren, wobei Lotsen nicht in der Lage sein würden, ein Problem zu beseitigen, wie es z. B. bei dem m/t “Baltic Carrier” – m/v “Tern” Fall am 28. März 2001 vorkam.

V. Aus- und Fortbildung von Seeleuten

1. Diese Angelegenheit ist wichtig und nicht nur für Frachtschiffe. Eine neue Fassung der STCW-Konvention wird reichen, um die Situation zu verbessern. Es handelt sich daher um eine weltweite Frage, denn Schiffe, die in Ostseehäfen einlaufen, werden als international betrachtet, insofern es die Flagge und die Staatsangehörigkeit der Besatzung betrifft.

2. Schiffsmanagement betreffende Angelegenheiten stehen unter dem ISM-Code, Hafenmanagementangelegenheiten werden aber von internationalen Instrumenten nicht zur Genüge abgedeckt und unterscheiden sich in verschiedenen Staaten. Daher könnte eine einheitliche Behandlung dieser Angelegenheiten in Ostseehäfen vielleicht erreicht werden, durch die Entwicklung und Einführung eines Port Safety Codes, der nach dem Vorbild des UK-Port-Safety-Code erarbeitet werden kann.

VI. Unfallbekämpfungsmanagement

1. Diese Frage wurde schon im Teil 1, Punkt 1 des Fragebogens beantwortet. Die Notfallmaßnahmen in Lettland bzw. auch in anderen benachbarten Staaten, sind nicht ausreichend. Wir sind auch nicht überzeugt, dass das Konzept eines hochspezifischen Eisbrecher-Bergungsschiffes, wie es vorgesehen wird, eine effektive Lösung ist.

2. Erst sollte ein mehrseitiger Einsatzbereitschaftsvertrag für SAR- und Bergungskooperation unterzeichnet werden.

3. Spezifische Informationen dazu stehen uns zurzeit nicht zur Verfügung.

4. Organisation von einheitlichen Ausbildungsprogrammen

VII. Einleitungen von Rückständen aus dem Schiffsbetrieb

1. Zusätzliche internationale Regelungen sind nicht notwendig, da die staatlichen Verordnungen in Lettland so entwickelt wurden, um die Richtlinien und Empfehlungen der HELCOM, EC und IMO Instrumenten anzupassen, (einige davon, z. B. TBT, Management von Ballastwasser, sind noch in der Entwicklungsphase).

2. Bessere Personalausbildung wäre eine Möglichkeit, wir berücksichtigen dies. Neue Technologien sind auch für die Entwicklung in den Vermessungs- und Überwachungsbereichen nötig. Es ist sehr schwierig festzustellen, wer die Verschmutzung auf See verursacht. Neue Technologien könnten eine Lösung für das Problem sein.

3. Das schwedische Vorbild scheint effektiv zu sein, aber andere Beispiele wären vielleicht auch so gut.

4. Wir wissen nichts von einem solchen MoU und haben daher keinen Kommentar dazu.

VIII. Kosten für Schiffssicherheit und Umweltschutz

1. Die Kosten der Vorbeugungsmaßnahmen für sichere Schifffahrt sind ziemlich hoch gewesen, aber wurden teilweise von EC-Geldern abgedeckt. Die Reinigungstechnik wurde auch durch Hilfe von Nachbarstaaten erworben, aber unsere Kapazitäten reichen zurzeit immer noch nicht aus und werden Erweiterungen brauchen.

2. Die notwendigen Investitionen für die Schiffserhaltung und die Ausrüstung gemäß den neuen Richtlinien machen große Fortschritte. Die IMO-Richtlinien werden daher durchgeführt. Die Fragen aber entstehen: Sind diese neuen Verordnungen wirklich so dringend? Sind sie kosteneffektiv und verbessern sie wirklich die Sicherheit?
   Die Schifffahrt ist schon von vielen Verordnungen schwer belastet. Das Regelungsverfahren nimmt schnell zu, aber wir müssen vorsichtig sein, dass wir nicht so viele Verordnungen haben, dass wir sie nicht mehr effektiv durchführen können.

3. Lettland führt die EC-Direktive für Hafengebühren auf getrennten Ballasttankern seit dem 24. März 1998 durch. Das schwedische Vorbild könnte auch angewendet werden.

4. Diese Lösung ist mehr gesetzlich als wirtschaftlich. Das heutige System der CLC und FUND-Conventions sowie die neue (aber noch nicht in Kraft getretene) HNS-Konvention sind gut etablierte Mechanismen, wenn die Sachschäden über dem Niveau der Versicherungsabdeckung liegen. Die kleineren Schiffe, die von diesem System nicht abgedeckt sind, sollen auch in Betracht genommen werden.

5. Die Frage der Übertragung von Kosten an Umweltsünder, könnte durch die Entwicklung von neuen Technologien für die Überwachung und Durchführung gelöst sein (siehe auch unser Kommentar in Teil VII. Punkt 2).

6. Wir sind noch nicht bereit, diese komplizierte Frage zu beantworten. Eine umfassende Wirtschaftsstudie könnte hier notwendig sein, um dies zu bewerten.

Norwegian Maritime Directorate
Reidar Norheim

I. Situation und Perspektiven der maritimen Sicherheit

1. Das Dokument wurde der NMD (Norwegian Maritime Directorate) nicht zur Verfügung gestellt.

2. dto.

3. außer dem Rahmen der NMD Verantwortung (fordert politische Betrachtungen)

4. Anhand der Erfahrungen unserer nationalen Küstenwache (Kystvakten) ist der NMD der Meinung, dass eine Zusammenarbeit mit allen zuständigen Behörden im Unfallmanagement und in der Schadstoffbekämpfung im Wesentlichen gut sind. Es wird angenommen, dass die gemeinsamen Einsätze in diesem Rahmen eine Koordinierungsorganisation brauchen.

II. Hafenstaatkontrolle

1. Durch Mitgliedschaft im Paris MOU und daher eine Vertragspartei des international anerkannten Instrumentes zu werden.

2. Direktive 95/21/EG hat Annäherungen in den Regionen harmonisiert, die im Dokument erwähnt werden.

3. Hier ist ein Kommentar zurzeit unmöglich. Die Mitglieder des Paris MOU kämpfen immer wieder, um ein gemeinsames Verständnis der internationalen Instrumente (SOLAS, MARPOL, STCW) zu erreichen.

III. Verstärkte Verwendung automatischer Schiffsidentifizierungssysteme (AIS)

1. Da AIS gemäß des SOLAS Kapitel V Forderungen obligatorisch werden wird, ist es anzunehmen, dass die Durchführung des AIS in den Ostseestaaten alle in diesem Kapitel erwähnten Zwecke gut anpassen wird.

2. zum Betrachten durch die Staaten im Ostseeraum

3. zum Überlegen von kompetenten Telekommunikationsbehörden im Ostseeraum.

4. unbekannt

IV. Lotsenpflicht

Noch nicht in Betracht genommen.

V. Aus- und Fortbildung von Seeleuten

1. Ausbildung für die Unfallvorbeugung (Brände, Ruderversagen, technische Pannen) wird nicht ausschließlich auf Seeleute oder Frachtschiffe gezielt. Verbesserungen in der Qualifizierung von Seeleuten könnten durch die international anerkannten Mindestanforderungen der STCW '95 Convention erreicht werden.

2. Durch Qualitätsanforderungen für Schiffe und Reeder durch den ISM (International Safety Management Code). Für Seehäfen durch ähnliche anwendbare Standards.

VI. Unfallbekämpfungsmanagement

1. zum Überlegen von benachbarten Staaten der Ostseestaaten

2. wie oben

3. wie oben

4. intensivierte regionale Kooperation in allen Bereichen/Aspekten des Unfallmanagements

VII. Einleitungen von Rückständen aus dem Schiffsbetrieb

1. Die gesetzlichen Bedingungen reichen aus. EU Mitgliedstaaten müssen die EU Directive on Port Reception Facilities zum 28. Dezember 2002 durchsetzen. Die Herausforderungen dieses Themas sind im Rahmen der bestehenden Gesetzgebungsregime gemeinsam durchsetzbar.

2. Einige Staaten (z. B. die Vertragsparteien der Bonn Agreement) arbeiten zusammen für die Durchführung. Die Staaten haben einen Vorteil durch diese Kooperation. Die von der Überwachung gewonnenen Erfahrungen und Ergebnisse, werden in der Bonn Agreement Region geteilt. Die Nordseestaaten haben sich, hinsichtlich Verletzung des MARPOL 73/78 schon geeinigt, ein Netz von Klägern einzurichten. So eine Zusammenarbeit ist zu Gunsten der Staaten in allen Regionen.

3. Norwegen hat eine umweltbestimmte Differenzierung der Tonnensteuer durchgeführt. Wir untersuchen andere Bereiche, in denen wir das Konzept anwenden können. Die Nordseestaaten haben sich eine Zusammenarbeit für diese Angelegenheit vorgestellt. Diese Art von Kooperation könnte auch im Ostseeraum eingeführt werden.

4. So ein MOU könnte eine gute Idee sein, wenn es eine Ergänzung zur IMO Verordnungen, die Kooperation im Paris MOU und die EU Verordnungsregime wäre. Norwegen reagiert positiv zu Initiativen, die auf die Verbesserung der Umwelt zielen, aber da wir nichts von diesem MOU-Inhalt wissen, ist es schwierig, ein feste Meinung dazu zu haben.

VIII. Kosten für Schiffsicherheit und Umweltschutz

Noch nicht in Betracht genommen.

Anlage 2

Maritime Sicherheit im Ostseeraum 2002

Endbericht

Des Ostseeinstituts für Seerecht und Umweltrecht der Juristischen Fakultät Rostock

im Auftrage des Landtages Mecklenburg-Vorpommern

von

Prof. Dr. Wilfried Erbguth (Gesamtleitung)

Dr. Uwe Jenisch, Kiel (Projektleitung und Bearbeitung)

Michael Herma, Rostock (Bearbeitung)

Maxi Keller (Recherchen und Manuskript)

Kiel und Rostock im August 2002

„Substandards will not be tolerated.“

(William O´Neil, Secretary General IMO
am 29.07.2002 anlässlich der Eröffnung
des XVI. Internationalen Lotsenkongresses
in Hamburg)

EINFÜHRUNG UND WESENTLICHE ERGEBNISSE 6

1. INTERNATIONALE REGELUNGEN/ ÜBEREINKOMMEN DER IMO 13

1.1. IMO-Übereinkommen in der Übersicht.....13

1.2. ISM Code/Internationales Sicherheits-Management System (2. Stufe).....14

1.3. Verschärfung der seerechtlichen Haftung.....17
1.3.1. Protokoll 1996 zum Haftungsbeschränkungs-Übereinkommen von 1976.....18
1.3.2. Ölhaftungssystem/ Ergänzungsfonds 19
1.3.3. Bunkerölhaftungs-Übereinkommen 20
1.3.4. Athener-Übereinkommen für Passagiere und Gepäck 21
1.3.5. HNS-Übereinkommen.....22

1.4. AIS und VDR Technik.....23

1.5. AFS-Übereinkommen 24

1.6. Ballastwasser Management.....28

1.7. Wrackbeseitigungs-Übereinkommen, Wreck Removal Convention (WRC) 30

1.8. PSSA-Richtlinie.....30
1.8.1. PSSA Wattenmeer.....31
1.8.2. PSSA Gebiete in der Ostsee.....33

1.9. Sonstige IMO Initiativen 33
1.9.1. Hafensicherheit - Port Security und Terrorismusbekämpfung.....33
1.9.2. Internationale Schifffahrtssprache.....40
1.9.3. Aufgaben der Flaggenstaaten 40

2. EU REGELUNGEN 42

2.1. ERIKA I-Paket 42
2.1.1. Richtlinie über Schiffsüberprüfungs- und –besichtigungsorganisationen..... (Klassifikationsgesellschaften-Richtlinie) 42
2.1.2. Richtlinie zur Hafenstaatkontrolle 44
2.1.3. Beschleunigte Einführung der Doppelhüllentanker 45

2.2. ERIKA II Paket.....47
2.2.1. Schiffsüberwachungs-Richtlinie 47
2.2.2. Errichtung eines zusätzlichen Entschädigungsfonds.....49
2.2.3. Europäische Maritime Sicherheits-Agentur EMSA 50

2.3. Andere EU Regelungen.....52
2.3.1. Schiffsentsorgung in den Häfen 52
2.3.2. Richtlinie über das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen 53
2.3.3. Richtlinie über Meldeformalitäten 55

2.3.4. Verordnung über den Seesicherheitsausschuss 56
2.3.5. Sicherheit von RoRo- und Fahrgastschiffen 57

2.4. Die Rolle der EU im maritimen Sicherheitskonzept 59

3. OSTSEE REGELUNGEN (HELCOM) 63

3.1. Ergebnisse der Sonderkonferenz der Verkehrsminister der Ostseestaaten .... vom 10.09.2001 und deren Umsetzung 63

3.2. Sonstige HELCOM-Aktivitäten 72

3.3. Überlegungen zu einer Internationalen Küstenwache im Ostseeraum 75
3.3.1. Zusammenarbeit der Grenzbehörden - Sicherheitspartnerschaft in der Ostsee ...76
3.3.2. Terrorismusbekämpfungsgesetz in Deutschland 78
3.3.3. Denkmodell Gemeinsame Küstenwache in der Ostsee 79

3.4. Umsetzung der HELCOM-Empfehlungen - 1. Ostseeschutz-ÄnderungsVO 83

4. NATIONALE INITIATIVEN/ SONSTIGE SCHIFFSSICHERHEITS- UND .... UMWELTASPEKTE 84

4.1. Neuregelung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG)/ .... 2. Seeschifffahrts-Anpassungs-Gesetz 84
4.1.1. Inhalt des neuen SUG 84
4.1.2. Vorgaben internationalen Rechts 88
4.1.3. SUG als Zustimmungsgesetz? 92

4.2. Umweltschutz- und Naturschutzrechte in der AWZ 94
4.2.1. Naturschutzprobleme und Meeresschutzgebiete 94
4.2.2. Marine Schutzgebiete im internationalen Recht 95
4.2.3. Europäische Initiativen in der AWZ 98
4.2.4. Nationales Naturschutzrecht in der AWZ 100

4.3. Offshore-Windenergie und Schiffssicherheit 103

4.4. Ökonomische Anreize für umweltfreundlichen Seeverkehr 106
4.4.1. Gebührennachlässe für SBT- und Doppelhüllentanker in europäischen Häfen 107
4.4.2. Green Award 108
4.4.3. Schwedisches System differenzierter Wasserstraßen- und Hafengebühren 110
4.4.4. Hamburger Modell 111
4.4.5. Lübecker Modell 113
4.4.6. Andere Hafengebührenermäßigungen 114

5. VERBESSERUNG DES MARITIMEN NOTFALLMANAGEMENTS 116

5.1. Ansätze für ein zentrales Notfallmanagement in Bundestag und Landtagen ...116

5.2. Havariekommando als Ergebnis der Projektgruppe Maritime Notfall .... Vorsorge 120
5.2.1. Kompetenzzentrum 121

5.2.2. Maritimes Lagezentrum 122
5.2.3. Havariestab/Führungs- und Durchgriffskompetenzen im Einsatzfall 122
5.2.4. Rechtliche Kritik an der Bund-Länder Vereinbarung Havariekommando.....125
5.2.4.1. Ausführung von Landesgesetzen durch den Bund? 126
5.2.4.2. Amtshilfe.....127
5.2.4.3. Organleihe 133
5.2.4.4. Resümee 139
5.2.5. Bund-Länder Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmut-.....
zungen 140

5.3. Notschleppkonzept 141

5.4. Konzept für Notliegeplätze.....142

5.5. Übungen 144

5.6. Maßnahmen in der Kadetrinne 145

5.7. Ausbildung und Training.....146

ANLAGEN 150

LITERATURVERZEICHNIS 152

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS 157

Einführung und wesentliche Ergebnisse

Das vorliegende Gutachten "Maritime Sicherheit im Ostseeraum 2002" ist eine weitere Fortschreibung und Aktualisierung des ursprünglichen Gutachtens "Rechtliche Beurteilung der maritimen Sicherheit unter besonderer Berücksichtigung der Interessen Mecklenburg- Vorpommerns"[1] und des Ergänzungsgutachtens zum gleichen Titel[2]. Das nunmehr vorgelegte Gutachten „Maritime Sicherheit im Ostseeraum 2002" berücksichtigt den zwischenzeitlich eingetretenen Sachstand bis zum Monat Juli des Jahres 2002.

Hinsichtlich Gliederung und inhaltlichem Aufbau folgt das Gutachten mit gewissen Abweichungen der im Auftrag vom 08.01.2001 vom Auftraggeber gewünschten Reihenfolge von Bearbeitungspunkten. Aus Gründen der inneren Logik der für die Schiffssicherheit verantwortlich handelnden Organisationen und zuständigen Gesetzgeber sowie Verwaltungsbehörden ergab sich eine Gliederung in folgender Reihenfolge:

1. Internationale Regelungen/ Übereinkommen der IMO
2. EU Regelungen
3. Ostsee Regelungen (HELCOM)
4. Nationale Initiativen/ Sonstige Schiffssicherheits- und Umweltaspekte
5. Verbesserung des Maritimen Notfallmanagements.

Drei wesentliche Ergebnisse und Empfehlungen werden in diesem Abschnitt am Anfang des Gutachtens zusammengestellt, während sich im weiteren Verlauf des Gutachtens am Ende der jeweiligen Abschnitte häufig eine Analyse und Bewertung mit ausführlichen weiterführenden Überlegungen findet, die durch *Kursivschrift* hervorgehoben sind.

Der Berichtszeitraum, den das vorliegende Gutachten darstellt, ist durch eine lebhafte und konstruktive Diskussion in den zuständigen Gremien, in der fachlichen Öffentlichkeit und in den Medien gekennzeichnet, die den Schluss zulässt:

---

1 Veröffentlicht in: Landtag Mecklenburg-Vorpommern, Maritime Sicherheit im Ostseeraum. Dokumentation der Arbeit des Landtages Mecklenburg-Vorpommern zum Thema "Maritime Sicherheit" im Rahmen der Ostseeparlamentarierkonferenz, Schwerin Dezember 2001, S. 279 – 452.

2 Vgl. a.a.O., S. 511 – 579, Text des Ergänzungsgutachtens 2001.

Das maritime Sicherheitsbewusstsein nimmt deutlich zu.

Im Deutschen Bundestag haben Abgeordnete von vier Parteien am 25.04.2002 mit einem gemeinsamen Antrag[3] die Bundesregierung aufgefordert, bis zum 31.05.2002 einen Bericht zur maritimen Sicherheit im Ostseeraum abzugeben. Der Bericht der Bundesregierung zur „Maritimen Sicherheit auf der Ostsee“ liegt seit dem 03.06.2002 vor[4]. Seine Erkenntnisse sind in diesem Gutachten in vollem Umfang berücksichtigt. Hervorzuheben ist an dieser Stelle die Aussage des Berichtes auf Seite 4, dass sich in der Ostsee nur 10 % der Schadstoffe auf die Schifffahrt beziehen, während ca. 90 % von Land aus geschehen. Ein Antrag des Abgeordneten *Wolfgang Börnsen* und anderer CDU-Abgeordneten mit dem Ziel “Bildung einer Leitstelle Seesicherheit”[5] wurde dagegen im Bundestag mehrheitlich abgelehnt.

Die fachliche Diskussion in der Schifffahrt, in der Verwaltung von Bund und Ländern und in den internationalen Gremien läuft auf breiter Ebene. Besonders hervorzuheben ist die Entschließung der am 3./4.09.2001 in Greifswald stattgefundenen 10. Parlamentarischen Konferenz über Zusammenarbeit im Ostseeraum[6].

Neue Übereinkommen, Richtlinien, Verordnungen und organisatorische Maßnahmen sind zu vermelden. In vielen Fällen stellen sich juristische Fragen im engen Zusammenspiel mit technischen Vorschriften und praktischem Verwaltungshandeln wie z.B. zum Datenschutz für das neue Automatische Schiffsidentifizierungs System AIS.

Erfreulich ist festzustellen, dass neue Regelungen in den internationalen und nationalen Gremien schneller als früher verhandelt und zum Abschluss gebracht werden. So entwickeln sich die neuen IMO Normen z.B. zur Hafensicherheit und Terrorismusbekämpfung sowie die EU Regelungen der beiden “Erika-Pakete” in erfreulichem Tempo. Positiv ist auch anzumerken,

---

3 BT-Drs. 14/5450 19.03.2001; BT-Drs. 14/8855 vom 23.04.2002; einstimmig am 25.04.2002 angenommen, Plenarprotokoll 14/233 vom 25.04.2002; Vgl. auch unter Ziff. 5.1.

4 BT-Drs. 14/9487 vom 03.06.2002; ebenfalls www.bmvbw.de/Anlage_9673/Bericht zur Maritimen Sicherheit auf der Ostsee.

5 BT-Drs. 14/8611 vom 20.03.2002; Bericht 233. Sitzung des Deutschen Bundestages, Plenarprotokoll vom 25.04.2002.

6 Abgedruckt in: *Landtag Mecklenburg-Vorpommern*, Maritime Sicherheit im Ostseeraum, Schwerin 2001, S. 607 ff.

dass das AIS System zur automatischen Schiffsidentifzierung unmittelbar vor der Anwendung steht, wobei die Ostsee zu den ersten Anwendungsregionen zählen wird.
Die Bundesregierung hat das Havariekommando als zentrale Führungsstelle für komplexe Schadenslagen auf den Weg gebracht und das Notschleppkonzept für Ostsee und Nordsee mit neuen Charterverträgen deutlich verbessert. Andere Beispiele für fortschrittliche Sicherheitsmaßnahmen sind im Gutachten herausgearbeitet.

Ein Engpass in der Umsetzung von Vorschriften ist die Dauer bei der Ratifikation und Inkraftsetzung von internationalen Vorgaben. Leider kam auch die Gründung einer die vielen Zuständigkeiten von Bund und Küstenländern zusammenzufassenden "Deutschen Küstenwache" nicht voran. Die maritime Sicherheitsausbildung, und darin eingeschlossen die Kenntnis der seerechtlichen Vorschriften zur Sicherheit auf See sind in Deutschland und mehr noch bei vielen anderen Flaggenstaaten verbesserungsbedürftig.

Trotz dieser Defizite gibt es durchaus positive Entwicklungen. Prägend für die Verbesserung der Schiffsicherheit in der Ostsee (und darüber hinaus auch für andere Seegebiete) sind die:

- Beschleunigung der internationalen Gesetzgebung in der IMO
- Hafensicherheit und Terrorismusbekämpfung auf See als Folgeprobleme des 11. September 2001
- Schiffssicherheit als neuer Schwerpunkt der EU Verkehrspolitik
- Schritte zur Umsetzung der Forderungen der Sonderverkehrsministerkonferenz der Ostseestaaten vom September 2001
- Erste Ergebnisse der deutschen Projektgruppe Maritime Notfallvorsorge.

Neue Gesetze, Vorschriften und deren Kontrolle sind wichtig. Damit eine Sicherheitskultur entsteht, sind zusätzlich das Umweltbewusstsein und das freiwillige Engagement der verantwortlich handelnden Person erforderlich.

Konkret kommt das Gutachten zu den nachstehenden zentralen drei Empfehlungen[7], für die politischer Handlungsbedarf besteht:

[7] In diesem Zusammenhang ist auch auf die Empfehlungen im Hauptgutachten, dort Ziff. 8, zu verweisen.

Empfehlung 1

Die Ratifikationsdefizite der Ostseestaaten bei wichtigen internationalen Übereinkommen sind abzubauen. Parlamente, Regierungen, Wirtschafts- und Umweltverbände müssen Druck ausüben, um möglichst viele vorhandene und neue Übereinkommen durch alle Ostseestaaten anzuwenden.

Begründung

Zwar gibt es einen erfreulich hohen Bestand an Übereinkommen, die schon heute alle Ostseestaaten ratifiziert haben, bzw. denen sie beigetreten sind. Dies gilt insbesondere für die Übereinkommen:

- IMO (Internationale Schifffahrtsorganisation)
- SOLAS (Schutz des menschlichen Lebens)
- SAR (Suchen und Retten)
- LL (Freibord)
- TONNAGE (Vermessung)
- COLREG (Kollisionsverhütung)
- CSC (Container Sicherheit)
- STCW (Ausbildung von Seeleuten)
- FAL (Erleichterung des internationalen Seeverkehrs)
- MARPOL (Meeresumweltschutz durch Schiffe)
- HELSINKI (Schutz des Ostseegebietes).

Zur Herstellung eines annähernd gleichen Sicherheitsniveaus in allen Ostseestaaten gilt es erhebliche Defizite zu überwinden, wie sich aus der nachfolgenden Tabelle ergibt.

Stand der Ratifikationen/
Beitritte zu wichtigen Übereinkommen der Schiffssicherheit in der Ostsee[8]

Übereinkommen	**Inernat. Kurzform**	**DAN**	**EST**	**FIN**	**DEU**	**LET**	**LIT**	**POL**	**RUS**	**SWE**
UN-Seerecht	LOS			+	+			+	+	+
Stockholm (RoRo)		+		+	+					+
Hafenstaat-kontrolle	PSC	+	(+)	+	+			+	+	+
Intervention		+		+	+	+		+	+	+
Ölhaftung	CLC	+	+	+	+	+		+	+	+
FONDS	FUND	+	+	+	+			+	+	+
Athen (Passagierhaftung)	PAL							+	+	
Haftungsbeschränkung 76	LLMC 76	+		+	+	+		+		+
Haftungsbeschränkung 96	LLMC Protokoll 96			+	+				+	
London Dumping	LDC	+		+	+			+	+	+
Vorkehrungen Ölschaden	OPRC	+		+	+					+
Bergung	SALVGE	+	+		+	+	+		+	+
Gefährliche Stoffe	HNS								+	
Bunkerölhaftung	BUNKER									
Anti-Fouling	AFS									

[8] Angaben gemäß „Updated inventory on existing maritime safety measures in the Baltic Sea area“, HELCOM SEA 5/2002 3.3/1 vom 26.04.2002 sowie eigene Nachforschungen. Die Tabelle enthält nur die wichtigsten Übereinkommen ohne deren Protokolle.

Empfehlung 2

Für Personal und Sachkosten sind zusätzliche Mittel bereitzustellen. Höherer Personalaufwand und höhere Sachkosten sind unvermeidlich, wenn Deutschland die Schiffssicherheit auf hohem Niveau weiterentwickeln und durchsetzen will. Dieser Aufwand entsteht für die Überwachung der fremden Schiffe als Hafenstaat im Rahmen der Hafenstaatkontrolle und der Verkehrsüberwachung (z.B. AIS) sowie als Küstenstaat für die Vorhaltung einer effektiven Küstenwache. Hinzu kommt eine optimale seemännische Aus- und Fortbildung einschließlich Trainingsaufgaben im Unfallmanagement.

Begründung

Das internationale Vorschriftenwesen (IMO und EU sowie HELCOM) zur Schiffssicherheit und seine Umsetzung auf Bundes- und Länderebene werden laufend umfangreicher. Der Personal- und Sachaufwand für Kontrollaufgaben steigt entsprechend. Für die Wahrnehmung der deutschen Interessen in den internationalen Organisationen ist besonders qualifiziertes Personal erforderlich. Auch auf die Länder- und Hafenbehörden kommen Kosten für Wasserschutzpolizei, Schadstoffbekämpfung und Hafensicherheit sowie für die Vorhaltung von Aus- und Fortbildungseinrichtungen zu. An diesen Aufgaben der Schiffsicherheit darf nicht gespart werden, wenngleich Synergieeffekte durch die Zusammenlegung von Bundes- und Länderdiensten (z.B. in einer zentralen Küstenwache) möglich erscheinen.

Empfehlung 3

Das Havariekommando ist weiter zu stärken und mittelfristig durch eine zentralisierte Deutsche Küstenwache zu ersetzen bzw. zu ergänzen. Das Weisungsrecht des Leiters des Havariekommandos ist ggf. auf der Grundlage einer Grundgesetzänderung auf Landesrechte zum Notfallmanagement auf See und in Häfen auszudehnen.

Die hoheitlichen maritimen Dienste des Bundes (Einsatzfahrzeuge des BMVBW, Bundesgrenzschutz-See, Seezoll, Fischereiaufsicht) sind in einer **Deutschen Küstenwache** unter der Zuständigkeit **eines** Bundesministers zusammenzufassen und einem einheitlichen Kommando sowohl für Routineaufgaben als auch für das Notfallmanagement zu unterstellen. Die entsprechenden Länderaufgaben sind in die Deutsche Küstenwache einzubinden. Das Aufgabenspektrum für Havariekommando und Küstenwache wird auf Hafensicherheit und Terrorismusbekämpfung erweitert.

Begründung

Das Havariekommando ist nur ein notwendiger erster Schritt in Richtung auf die Zusammenfassung aller Aufgaben des Notfallmanagements auf dem Wasser. Notfallmanagement und Schadstoffbekämpfung sowie Hafensicherheit und Terrorismusbekämpfung erfordern ein Höchstmaß an Effektivität bei der Aufgabenbewältigung. Statt zu kooperieren und zu koordinieren ist Führung gefordert, da es sich bei der maritimen Sicherheit ähnlich wie bei der Luftsicherheit letztlich um den **Schutz der Gesellschaft** handelt. Die Deutsche Küstenwache muss durch ihre Präsenz und Leistungsfähigkeit abschreckend gegenüber allen potenziellen Verstößen insbesondere von Schiffen unter sog. Billigflaggen wirken. Nur eine Zusammenfassung aller bestehenden maritimen Dienste garantiert eine ganzheitliche Aufgabenerfüllung im täglichen Routinebetrieb wie im Notfallmanagement. Kooperationsdefizite und Abstimmungsprobleme wird es bei einer derartigen Organisationsform nicht mehr geben.

Mit einer einheitlichen Deutschen Küstenwache sind zugleich Einsparungen verbunden, weil Verwaltungs- und Overheadkosten von Bundes- und Landesdiensten zusammengeführt werden.

1. Internationale Regelungen/ Übereinkommen der IMO

1.1. IMO-Übereinkommen in der Übersicht

Die Aktivitäten in der IMO haben an Momentum gewonnen. Arbeitsgruppensitzungen finden in kürzeren Abständen statt und haben umfangreichere Tagesordnungen. Diverse bestehende Übereinkommen werden überarbeitet (ISM Code, Haftungsübereinkommen, PSSA-Richtlinien). Neue Tatbestände wie z.B. Bunkerölhaftungs-Übereinkommen, HNS-Übereinkommen für Gefahrgutladungen, AFS Übereinkommen für schädliche Schiffsanstriche, Übereinkommen für Ballastwasser-Mangement und Wrackbeseitigung werden erstmalig kodifiziert.

Unter den Appellen zur Beschleunigung der IMO-Arbeiten sowie zur unverzüglichen Ratifikation bestehender Übereinkommen durch die Mitgliedstaaten ist insbesondere die **"Bergen Deklaration"** der 5. Internationalen Nordseeschutz Konferenz vom März 2002 zu nennen[9], die in ihrem Kapitel IV "Reducing the Environmental Impact from Shipping" eine gemeinsame Position der 9 Nordsee-Staaten und der EU in Fragen der Schiffssicherheit als politische Forderung formuliert und dabei auf eine schnellere Gangart drängt. Die nächste Nordseeschutzkonferenz 2005 in Schweden wird sich auf Fragen der Schiffsverschmutzung konzentrieren.

Die Anlage II des MARPOL Übereinkommens "Regeln zur Überwachung der Verschmutzung durch als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe" steht für 2004 zur Revision an. Es geht u. a. um strengere Einleitungsbeschränkungen für Chemikalien. Die MARPOL Anlage IV „Abwasser" wird kurzfristig in Kraft treten, sobald mit Norwegens Ratifikation der Schwellenwert von 50 % der Weltschifffahrtstonnage erreicht ist. Die MARPOL Anlage VI "Regeln zur Verhütung der Luftverschmutzung durch Schiffe" steht in Deutschland vor der Ratifikation und Umsetzung[10]. Für besondere Gebiete wie die Ostsee und die Nordsee wird der Schwefelgehalt im Treiböl dann auf 1,5 % begrenzt, während jetzt max. 5. % zulässig sind. In ca. zwei Jahren könnte diese Regelung international in Kraft treten, wofür die Ratifi-

---

9 Bergen Declaration of 20./21.03.2002 bestehend aus insgesamt 83 Forderungen zum Schutz der Nordsee und diversen Annexen, abgedruckt auch in HELCOM SEA 5/2002 2.5/1.

10 Entwurf einer Achten MARPOL-ÄnderungsVO ist in der Gesetzgebung. Auch die Nordsee Schutzkonferenz von Bergen hatte sich unter Ziffer 43 für das schnelle Inkrafttreten der MARPOL Anlage VI ausgesprochen. Die EU-Kommission hat die Mitgliedstaaten zur schnellen Ratifizierung aufgefordert.

kation von 15 Staaten mit 50% der Welthandelstonnage erforderlich ist. Bisher sind erst fünf Staaten beigetreten[11]. Alle EU Staaten bereiten jetzt diesen Schritt vor, und auch Panama prüft einen Beitritt. Sobald die Anlage VI international in Kraft ist, können sich die verschiedenen Ansätze für emissionsabhängige Hafengebühren und sonstige ökologisch gestaffelte Entgelte in der Praxis durchsetzen, die unter Ziffer 4.4 dieses Gutachtens erläutert werden.

Die EU möchte ihre Position in der internationalen Schiffssicherheit verstärken und bereitet ihren Beitritt zur IMO als Vollmitglied vor, da sie nur als Beobachter zugelassen ist[12]. Bisher ist die EU dort also nur über ihre Mitgliedstaaten vertreten. Seit dem 19.06.2002 steht die Mitgliedschaft auf der Tagesordnung des EU-Ministerrats, der noch keinen Beschluss fasste. Gleichzeitig strebt die EU die Mitgliedschaft in der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO an, weil auch dies im Interesse der internationalen Verkehrssicherheit liegt, die nach dem 11. September 2001 einen hohen politischen Stellenwert einnimmt. Die positive Rolle, die die EU in der IMO spielen könnte, wurde deutlich, als die EU Staaten kürzlich die beschleunigte Ausphasung der Einhüllentanker über die IMO erfolgreich veranlassten. Die Mitgliedschaft der EU setzt eine Änderung der IMO Satzung[13] voraus, da bisher nur Staaten und keine Regionalorganisationen Mitglied der IMO werden können.

1.2. ISM Code/Internationales Sicherheits-Management System (2. Stufe)

Mit der IMO Entschließung A.741(18) vom 04.11.1993 verabschiedete die IMO Versammlung vor nunmehr über acht Jahren den Internationalen Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes (ISM Code), der durch das neue Kapitel IX des SOLAS-Übereinkommens[14] unter der Überschrift “Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs” seit 1998 bindend[15] weltweit gilt.

---

11 Norwegen, Schweden, Singapur, Bahamas, Malawi; vgl. DVZ Deutsche Verkehrszeitung vom 27.07.2002.

12 White Paper on Common Transport Policy...; ESPO News Vol. 8.1, January 2002, S. 6, vgl. a. Ziff. 2.4.

13 Satzungsänderung erfordert 2/3 Zustimmung im Rat und Ratifikation der Mitgliedstaaten.

14 Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), BGBl. 1998 II S. 2579; auch CD-ROM 01-11-00 See-BG.

15 Während SOLAS Kap IX den ISM Code nur für anwendbar erklärt, findet sich der eigentliche umfangreiche Code als IMO Entschließung A.741(18) abgedruckt in deutscher Sprache einschließlich der ISM-Verwaltungsrichtlinien im BAnz. 1995 Nr. 53 S. 2732-2734 und in BAnz. 1995 Nr. 241, S. 12798.

Während SOLAS bisher in ständiger Weiterentwicklung hauptsächlich technische Vorschriften über Bauart, Ausrüstung und Behandlung der Ladung von Seeschiffen zum Gegenstand hatte, bringt der ISM Code Anforderungen an das Managementsystem des Schiffes (bordseitig) und der Reederei (landseitig). Er wendet sich also an die Menschen und schreibt organisatorische Maßnahmen der Betriebsführung, Ausbildung und Training im Bereich der Schiffssicherheit vor, die durch Zeugnisse (Zertifikate) nachzuweisen sind. Menschliches Fehlverhalten soll als Unfallursache möglichst verhindert werden. Tragender Gedanke ist dabei die Stärkung der unternehmerischen Eigenverantwortung im Sinne einer **Qualitätskontrolle.** Seit dem 01.07.1998 gilt der ISM Code in seiner ersten Stufe für alle Fahrgastschiffe, Tanker, Massengutschiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge. In dieser Stufe waren 6.500 Schifffahrtsunternehmen mit einer Flotte von ca. 19.000 Schiffen zu überprüfen und zu zertifizieren[16].

Am 01.07.2002 tritt[17] die zweite Stufe in Kraft, die den ISM Code auf alle anderen Schiffe über 500 BRZ Größe in der internationalen Fahrt ausdehnt. Damit unterliegen nun auch **in der Ostsee alle Trockenfrachter, Küstenmotorschiffe und sonstige Schiffe** (mit Ausnahme der Staats- und Kriegsschiffe) der ISM Qualitätskontrolle, wie sie im Wege der Hafenstaatkontrolle überprüft werden kann. Schiffe, die nach diesem Datum nicht über die vorgeschriebenen Zeugnisse verfügen, müssen mit schwerwiegenden Sanktionen wie z.B. Festhalten im Hafen rechnen[18].

Das Sicherheits Management System (SMS) zwingt zu einer Analyse des gesamten Bord- und Landbetriebes des Unternehmens, wobei mit Unternehmen sowohl Reederei, Eigentümer, Bareboat-Charterer oder sonstige Stelle oder Person gemeint ist. Das Sicherheits Management System erstreckt sich auf[19]:

- die Sicherheits- und Umweltschutzpolitik des Unternehmens,
- schriftliche Anweisungen und Verfahren der Arbeitssicherheit, Schiffssicherheit und des Umweltschutzes,

---

16 Deutsche Seeschifffahrt, Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder, 1/2002, 1 f.

17 SOLAS, Kapitel IX, Regel 2.

18 Vgl. Merkblatt der See-Berufsgenossenschaft, Ship Safety Division: “Das ISM System...” vom 21.12.2001.

19 Vgl. zum Folgenden Merkblatt der See Berufsgenossenschaft, ebd.

- definierte Verantwortungsebenen und Kommunikationslinien zwischen Schiff und Unternehmen,
- Verfahren für Unfallberichte,
- Verfahren für interne Systemkontrollen (audits) und deren Überprüfung durch die Geschäftsleitung,
- Bestimmung eines Durchführungsbeauftragten (designated person), der die Einführung überwacht, Verbesserungen umsetzt und Bindeglied zwischen Schiff und Geschäftsführung ist.

Wesentliche Festlegungen sind in einem Betriebshandbuch schriftlich zu fassen und fort zu schreiben.

Die externe Auditierung kann in Deutschland vom Germanischen Lloyd, Bureau Veritas oder Det Norske Veritas durchgeführt werden. Im Ausland sind die dortigen Klassifikationsgesellschaften zugelassen. Die Auditierung erfolgt in Form einer Bewertung der Dokumentation, Mitarbeiterbefragungen und Stichproben. Die eigentlichen Zertifikate erteilt für Schiffe unter Deutscher Flagge die See-Berufsgenossenschaft, Schiffsicherheitsabteilung. Der Reedereibetrieb bzw. das Unternehmen erhalten ein Document of Compliance (DOC) und Schiffe ein Safety Management Certificate (SMC).

Die ab 01.07.2002 umzusetzende 2. Stufe des ISM Codes - also die Zertifizierung aller übrigen Seeschiffe insbesondere der Trocken-Frachtschiffe und ihrer Reedereien - bedeutet weiteren Sicherheitsgewinn. Die Umsetzung des ISM Codes auf praktisch alle Handelsschiffe wird einige Zeit in Anspruch nehmen. Das ISM Verfahren verursacht Kosten, bietet aber auf Dauer durch Vermeidung von Schäden und Unfällen über niedrigere Versicherungsprämien und sichere Betriebsabläufe auch ökonomische Anreize. Die Befürworter erwarten eine deutliche Hebung des Umwelt- und Sicherheitsbewusstseins nun auch bei den Schiffen unter vielen sog. Billigflaggen. Kritische Stimmen gehen davon aus, dass 15-25% der Unternehmen am unteren Ende der Skala – also die sog. "Rosteimer" – die Vorteile des ISM Code nicht nutzen werden[20] *und über die Hafenstaatkontrollen und "schwarze Listen" vom Markt verdrängt werden müssen. Die Flaggenstaaten haben es in der Hand durch schnelle Zertifizierung ihrer eigenen Schiffe und Reedereien Maßstäbe zu setzen. Gleichzeitig können sie als Hafenstaaten durch Intensivierung der Hafenstaatkontrollen in ihren Häfen die fremdflaggigen Schiffe auf Ein-*

[20] Vgl. Deutsche Seeschifffahrt, 1/2002, 2.

haltung des ISM Codes überprüfen und damit die Sicherheitskultur durchsetzen. Dass der Personalaufwand und die Kosten dadurch steigen, ist unstreitig.

In der IMO wird derzeit diskutiert, ob die ISM Prüfungen zukünftig häufiger – z.B. jährlich – und ggf. zusammen mit den gesetzlich ebenfalls vorgeschriebenen Schiffsbesichtigungen der Klassifikationsgesellschaften durchgeführt werden sollten. Dieser Vorschlag, der offenbar aus Kreisen der Klassifikationsgesellschaften kommt, wird von den Reedern abgelehnt. Sie verweisen darauf[21], dass die Klassifikationsgesellschaften das Schiff (technisch) prüfen, während das ISM Verfahren eine Qualitätsprüfung der Geschäftspolitik und des Schiffsmanagements ist.

In der Tat dürfte hier ein Problem liegen, da zur Kontrolle des ISM Codes viele Klassifikationsgesellschaften berechtigt sind, die wie z.B. die italienische Gesellschaft RINA als sehr großzügig gelten und auffällig viele Unfallschiffe[22] zu ihren Kunden zählen. Die Qualitätskontrolle der Klassifikationsgesellschaften, also die "Kontrolle der Kontrolleure", ist deshalb Gegenstand der Klassifikations-Richtlinie der EU, die im Abschnitt über die EU Initiativen dargestellt ist.

An diesem Beispiel zeigt sich die Bedeutung eines raschen EU Beitritts möglichst vieler Ostseestaaten, denn auf dem Weg über die EU als Rechtsgemeinschaft wird die Qualität der Schiffssicherheit auf ein einheitliches Niveau gebracht.

1.3. Verschärfung der seerechtlichen Haftung

Die Erfahrungen der Staaten mit schweren Umweltschäden auf See verbunden mit hohen Aufwendungen für die Beseitigung der Umweltschäden auf See und an Land haben verschiedene Initiativen zur Verschärfung der seerechtlichen Haftung in Gang gesetzt. Auch diese Verhandlungen laufen in der IMO und werden von der EU und deren Mitgliedstaaten unterstützt. Soweit diese Vorschriften demnächst völkerrechtlich verbindlich werden, sind sie durch innerstaatliche Gesetzgebung (i. d. R. durch Ratifikation und Verordnungen/Ausführungsbestimmungen) umzusetzen.

---

21 Seeschifffahrt 2001, VDR Bericht, Hamburg 2001, S. 24.

22 Die Schiffe PALLAS, ERIKA und SEA SYMPHONY (RoRo Schiffsunfall in der Ostsee im Dezember 2001 wegen umstürzender LKW und ungesicherter Ladung) waren bei RINA im Bestand.

Derzeit laufen Vorbereitungen für

- eine nochmalige Aufstockung des Ölhaftungsfonds
- ein neues Bunkerölhaftungs-Übereinkommen,
- eine Verschärfung des Athener Übereinkommens für Personenschäden,
- ein neues Haftungsübereinkommen für Gefahrgut (HNS Übereinkommen),

die im Folgenden kurz vorgestellt werden sollen.

1.3.1. Protokoll 1996 zum Haftungsbeschränkungs-Übereinkommen von 1976

Vorab ist daran zu erinnern, dass Deutschland kürzlich das **Protokoll von 1996 zum Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976**[23] ratifiziert hat[24]. Dieses Übereinkommen beschränkt die Haftung des Reeders auf Höchstbeträge, die nach der BRZ Größe des Schiffes gestaffelt sind. So erhielt Deutschland z.B. von der Versicherung der "PALLAS" lediglich 3.3 Mio. DM auf der Grundlage des Abkommens von 1976, während nach dem Protokoll von 1996 rd. 8,4 Mio. DM fällig gewesen wären. Das Protokoll von 1996 erhöht die Haftungs- und Versicherungsbeträge um durchschnittlich das 2,4-fache. Allerdings sind 10 Ratifikationen/ Beitritte erforderlich, damit die Erhöhung in Kraft tritt. Neben Deutschland haben bisher die Russische Föderation, England, Finnland, Dänemark, Norwegen und Sierrra Leone ratifiziert. Nun ist zu hoffen, dass in schneller Folge weitere EU Staaten beitreten, damit die Schifffahrt sich auf die höheren Versicherungspflichten einstellt. Jedenfalls ist mit der deutschen Ratifikation die Empfehlung Nr. 26 aus dem Bericht der Grobecker-Kommission umgesetzt.

Dieser Tatbestand der noch unzureichenden Anzahl von Beitritten zum Protokoll von 1996 des Haftungsbeschränkungs-Übereinkommen von 1976 sollte Anlass sein, alle Ostseestaaten zur unverzüglichen Ratifikation aufzufordern, um für diese Region ein möglichst einheitliches Haftungsregime in der Schifffahrt zu schaffen. Von den Ostseestaaten fehlen noch Dänemark, Schweden, die drei Baltischen Republiken und Polen. Die 5. Internationale Nordsee Schutzkonferenz von Bergen, 20. bis 21.03.2002, hat auf deutschen Wunsch eine entsprechende Aufforderung in ihre Ministerielle Deklaration unter Ziffer 37 aufgenommen.

---

23 BGBl. 1986 II S. 786.

24 Deutsche Ratifikation zum Protokoll 1996, BGBl. 2000 II S. 790.

Erst wenn das Protokoll von 1996 in Kraft getreten ist, kann man realistischerweise an weiter angehobene Haftungsgrenzen denken. Das Protokoll sieht hierfür ein vereinfachtes Verfahren vor, indem mit qualifizierter Mehrheit im IMO Rechtsausschuss über Anpassungen der Haftungshöchstbeträge entschieden werden kann. Mit dieser Dynamisierungsmöglichkeit ist ein großer Fortschritt in den langwierigen Bemühungen auf dem Weg zu einer Schließung des Haftungsdilemmas in der Seeschifffahrt gelungen.

1.3.2. Ölhaftungssystem/ Ergänzungsfonds

Zum Haftungssystem für Öltanker, das im Hauptgutachten beschrieben wurde[25], gehören ein **Ölhaftungsübereinkommen**[26] mit Gefährdungshaftung und Versicherungspflicht sowie ein **Fonds-Übereinkommen**[27] für die Entschädigung derjenigen Schäden, die die Haftungsgrenzen des Ölhaftungsübereinkommens von derzeit 135 Mio. SZR = 197 Mio. € überschreiten. Im Herbst 2000 hatte die IMO bereits die Entschädigungssummen des International Oil Pollution Compensation Fund - IOPC Fund – um 50% von 135 Mio. SZR auf 202,5 Mio. SZR = 295 Mio. € erhöht. Diese Erhöhung tritt zu 01.09.2003 in Kraft und bedeutet eine zeitgemäße Anpassung an die gestiegenen Risiken in der Tankerfahrt.

Als Teil des ERIKA II Paketes[28] hatte die EU Kommission einen eigenen Verordnungsentwurf über die Errichtung eines zusätzlichen EU-Entschädigungsfonds vorgelegt, der im Jahre 2001 im Ministerrat und im EP praktisch scheiterte, weil man der Haftungsverschärfung innerhalb des IMO Systems den Vorzug geben wollte. Der Rat der EU Verkehrsminister verständigte sich darauf, die Haftungsverschärfung für Öltanker gemeinsam in der IMO zu verfolgen. Dieser Reformdruck zeigt jetzt erste Erfolge in der IMO.

Im Jahre 2003 ist mit einer Diplomatischen Staatenkonferenz zu rechnen, die ein neues Protokoll zum Internationalen Übereinkommen über die Errichtung des Internationalen Fonds für die Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden von 1992 verabschieden soll, das den be-

---

25 Vgl. Hauptgutachten Ziff. 3.2.2.2.2, S. 55 f; Haftungshöchstsumme derzeit 135 Mio. SRZ; je ein Sonderziehungsrecht (SZR) entspricht 1,40395 € am 15.05.2002.

26 Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden, BGBl. 1996 II S. 670.

27 Übereinkommen von 1992 über die Errichtung des Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden, BGBl. 1996 II S. 685.

28 Vgl. unter Ziff. 2.2.

stehenden Fonds, der von der Ölindustrie gespeist wird, um einen Ergänzungsfonds aufstoc??ken soll. Sein endgültiges Finanzvolumen bleibt den Beratungen der Konferenz vorbehalten.

Die ölimportierende Industrie, die erhebliche Kosten auf sich zukommen sieht, möchte die Schifffahrt an dem Ergänzungsfonds beteiligen. Die Schifffahrt ihrerseits hat eine freiwillige Erhöhung der Leistungen der P&I Clubs, also der Haftpflichtversicherungen der Schifffahrt, insbesondere für eine höhere Entschädigung bei Ölverschmutzungen durch kleinere Tanker angeboten. Auch hierzu sind die Beratungen der Diplomatischen Konferenz abzuwarten.

1.3.3. Bunkerölhaftungs-Übereinkommen

Im April 2001 hat eine Diplomatische Staatenkonferenz der IMO das neue **Übereinkommen über die Haftung von Bunkerölschäden**[29] verabschiedet und zur Zeichnung ausgelegt. Es führt eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung des Schiffseigners, Ausrüsters und Bereederers für Verschmutzungsschäden durch Bunkeröl und für Kosten der Beseitigung solcher Schäden innerhalb der Hoheitsgewässer und der AWZ der Vertragsstaaten ein[30]. Die geltenden Haftungsregeln für andere Personen, z.B. Charterer, auf der Grundlage nationalen Rechts[31] bleiben bestehen. Die Haftung gilt allerdings nur für Schiffe über 1000 BRZ und kann nach dem allgemeinen Haftungsbeschränkungs-Übereinkommen von 1976 durch Errichtung eines separaten Fonds beschränkt werden. Sobald das Protokoll von 1996 zu diesem Haftungsbeschränkungs-Übereinkommen[32] in Kraft tritt, wird sich die Haftungsbeschränkung für Bunkeröl nach dessen höheren Haftungsgrenzen richten.

Das Bunkerölhaftungs-Übereinkommen verpflichtet den Eigentümer, Ausrüster bzw. Bereederer, für alle Schiffe mit mehr als 1000 BRZ eine Versicherung mit direktem Anspruch gegen die Versicherung abzuschließen und nachzuweisen. Die Bescheinigung ist an Bord mitzuführen.

---

29 Draft International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution. Vgl. a. Wattenmeer International 2001, 19.

30 Vgl. hierzu Seeschifffahrt 2001, Bericht des VDR, Hamburg 2001, S. 20.

31 In Deutschland nach § 22 Wasserhaushaltsgesetz.

32 Vgl. hierzu oben Ziff. 1.3.1.

Das Übereinkommen tritt ein Jahr nachdem 18 Staaten, darunter fünf Staaten mit jeweils nicht weniger als 1.000.000 BRZ Schiffstonnage ratifiziert haben in Kraft, was frühestens in einigen Jahren der Fall sein dürfte.

Aus deutscher Sicht schließt dieses Übereinkommen eine wichtige Haftungslücke, die beim PALLAS Unfall deutlich wurde, als über 600 t Treiböl zu entsorgen waren, die von der beschränkten Reederhaftung nur zum Teil übernommen wurden. Moderne große Handelsschiffe können bis zu 8000 t Treiböl an Bord haben - und damit viel mehr als kleine Tanker als Ladung befördern. Eine Haftungslücke bleibt, denn Schiffe unter 1000 BRZ, wie z.B. kleinere Ausflugsschiffe oder Fischereifahrzeuge unterfallen nicht diesem Übereinkommen. Die Empfehlung Nr. 30 aus dem Bericht der Grobecker-Kommission ist damit im Prinzip umgesetzt. Die EU- und die Ostseestaaten sind aufgefordert, das Bunkerölhaftungs-Übereinkommen unverzüglich zu zeichnen und zu ratifizieren. Der EU Ministerrat bereitet die gemeinsame Ratifikation der EU Staaten vor, scheiterte aber bisher am Widerstand Belgiens und Österreichs. Neuerdings erhebt die EU-Kommission grundsätzliche Bedenken, weil es sich um ein sog. „Gemischtes Abkommen“ handelt; das (angeblich) nur von allen EU-Staaten und der Kommission gemeinsam unterzeichnet werden darf.

1.3.4. Athener-Übereinkommen für Passagiere und Gepäck

Hinsichtlich des **Athener-Übereinkommens von 1974 in der Fassung des Protokolls von 1990 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck über See**[33] hat der IMO Rechtsausschuss eine Diplomatische Konferenz für Oktober 2002 vorgeschlagen. Auch in dieses Übereinkommen soll eine **Pflichtversicherung** nach Vorbild des Ölhaftungs-Übereinkommens mit direktem Anspruch des Geschädigten gegen den Versicherer eingeführt werden. Darüber hinaus sollen die Anspruchsgrundlagen der Haftung zugunsten der Passagiere verschärft werden. Für schiffstypische Schäden (Untergang, Kollision, Strandung, Explosion, Feuer und Mängel des Schiffes) ist bis zu einer noch zu bestimmenden Schadenshöhe eine Gefährdungshaftung vorgesehen. Für darüber hinausgehende Personenschäden und andere Personen- und Gepäckschäden soll der Beförderer für vermutetes Verschulden mit der Möglichkeit der Entlastung haften. Die Haftungshöchstsummen für Passagier- und Gepäckschäden

[33] Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974/1990.

sollen in einem noch zu bestimmenden Umfang erhöht werden. Damit sind erheblich steigende Versicherungsprämien, für Personenfähren und für Kreuzfahrtschiffe zu erwarten.

Deutschland ist diesem 1987 in Kraft getreten Übereinkommen bisher nicht beigetreten, weil die Haftungshöchstsumme von 46.000 SZR pro Passagier als zu gering erachtet wurde. Deutschland forderte Haftungsbeträge in der Größenordnung von 320.000 DM. Wenn es auf der kommenden Konferenz - wie zu erwarten - eine deutliche Erhöhung der Haftungssummen gibt, wird auch ein deutscher Beitritt möglich. Es ist damit zu rechnen, dass das neue Übereinkommen zumindest in Europa umgehend zur Anpassung der nationalen Rechtsvorschriften führen wird. Die EU Kommission[34] hat ihrerseits erste Vorschläge gemacht, die eine verschuldensunabhängige Haftung bis zu 250.000 € pro Passagier mit Versicherungspflicht und Direktanspruch gegen die Versicherung vorsehen. Bei Verschulden des Versicherers soll die Haftung unbeschränkt sein.

Aus dem Kreise der Ostseestaaten sind derzeit nur Polen und Russland Vertragspartei.

1.3.5. HNS-Übereinkommen

Das 1996 in der IMO beschlossene **HNS-Übereinkommen[35] über Haftung und Entschädigung für Schäden im Zusammenhang mit der Beförderung von gefährlichen und schädlichen Stoffen auf See** soll das bestehende Abkommen über die Haftung für Ölunfallschäden (Tankerhaftung) ergänzen, indem auch für andere Gefahrgutschiffe als Tanker ein Entschädigungsfonds eingerichtet wird, der von den Empfängern – also den Importeuren - der Gefahrgutladungen zu finanzieren ist. Die Entschädigungsleistung soll auf 250 Mio. SZR pro Schadensfall begrenzt werden. Hier ergibt sich für die EU Staaten ein praktisches Problem, denn es muss aus Gründen der Wettbewerbsgleichheit ein einheitliches administratives Melde- und Erfassungssystem für die Gefahrgutladungen und zur Erhebung der Beiträge an den HNS Fonds geschaffen werden. Die Kosten des Systems könnten sich so auf den Endverbraucher auswirken.

Bisher haben nur Russland und Irland dieses Übereinkommen ratifiziert. Der EU Verkehrsministerrat beschäftigte sich zum wiederholten Male am 06.07.2001 mit der Dringlichkeit einer

---

34 Vgl. oben Ziff. 1.3.1.

35 Convention on Liability and Compensation for Damages in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances 1996, noch nicht in Kraft.

konzertierten Ratifikation durch die EU und deren Mitgliedstaaten. Das Vereinigte Königreich regte an, diese sollten sich ein Zieldatum für die Ratifikation, beispielsweise den Juni 2004, setzen. Das Problem bleibt vorläufig offen. Aber der Rat sprach sich für die Erarbeitung eines Zeitplanes zur schnellen Ratifikation aus. Diese Aufgabe wurde an den AStV (Ausschuss der Ständigen Vertreter, d.h. die ständige Arbeitsgruppe der EU Botschafter in Brüssel) delegiert. Mit Datum vom 22.11.2001 schlug das Ratssekretariat eine Entscheidung des Rates zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten vor, das HNS-Übereinkommen zu ratifizieren[36].

Somit hat die Empfehlung Nr. 28 aus dem Bericht der Grobecker-Kommission noch nicht zu dem geforderten Erfolg geführt, aber die Bemühungen laufen in der EU in erfolgversprechenden Bahnen.

1.4. AIS und VDR Technik

Ab 01.07.2002 greift die Pflicht des SOLAS-Übereinkommens[37], neue Tanker, Passagier- und Frachtschiffe mit dem **Automatischen Identifizierungssystem (AIS)** sowie mit dem Schiffsdatenschreiber (**Voyage Data Recorder VDR**), besser bekannt als “black box”, auszurüsten. Nach dem (noch) geltenden Zeitplan müssen schrittweise alle Seeschiffe über 300 BRZ bis 2008 mit AIS ausgerüstet werden. In der IMO laufen Verhandlungen, diesen Termin auf 2004[38] vorzuziehen. Eine verbindliche Aussage zu den endgültigen Terminen ist bis Ende 2002 zu erwarten. Die ersten Bestellungen für AIS Geräte gingen an die Leica Geosystems Marine GPS mit Sitz in Kalifornien und in Kopenhagen[39]. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Hamburg/ Rostock erteilt die technischen Zulassungen. Die Kosten pro AIS Transponder werden auf 10.000 € geschätzt. Deutlich preiswertere Geräte (und damit ein zusätzlicher Markt!!) sind für die Sportschifffahrt zu erwarten, für deren Zwecke Geräte in der Preisklasse von 2.000 € zu erwarten sind.

Hinsichtlich der VDR Geräte haben der schwedische Hersteller Consilium Navigation AB und der britische Hersteller Broadgate die Prüfverfahren für das VDR-Gerät beim deutschen BSH

---

36 Rat der EU 14376/01, MAR 114 vom 22.11.2001.

37 Neues Kapitel V des SOLAS Übereinkommens tritt am 01.07.2002 in Kraft.

38 AIS Einführung wird im Zusammenhang mit Hafensicherheit als sehr dringlich angesehen, vgl. unten Ziff. 1.9.1.

39 Schiff & Hafen 2/2002, 6.

durchlaufen[40] und dürfen eingebaut werden. Es handelt sich um ca. 12 Kg schwere Geräte, die z.B. auf dem Peildeck angebaut werden und von Tauchern nach einem Unfall geborgen werden können, um Aufschluss über die letzten zum Unfall führenden Schiffsmanöver zu geben. Der deutsche Hersteller Avecs in Fichtenwalde hat ein integriertes AIS/VDR Gerät entwic??kelt, das ebenfalls vom BSH zertifiziert wurde[41].

Rechtzeitig zur ab 01.07.2002 beginnenden Ausrüstungspflicht der ersten Schiffe mit AIS und VDR beginnt der Aufbau der Landinfrastruktur in Deutschland. Der BMVBW wird die Verkehrszentralen an den deutschen Küsten – in der Ostsee die Verkehrszentrale Rostock – mit einem Aufwand von insgesamt 12,5 Mio. € mit Empfangsgeräten ausrüsten[42].

Über die Einführung der AIS Technik in der Ostsee, d.h. das Thema IV der Sonderkonferenz der Ostseeverkehrsminister in Kopenhagen am 10.09.2001 informiert dieses Gutachten an anderer Stelle[43].

1.5. AFS-Übereinkommen

Internationales Übereinkommen über die Kontrolle von schädlichen Anti-Fouling Systemen von Schiffen (AFS)

Nach 13-jährigen Vorarbeiten, die von vielen Umweltorganisationen gefordert und unterstützt wurden, ist am Ende der Diplomatischen Konferenz vom 01. – 05.10.2001 in London das neue weltweite Übereinkommen zum Verbot von giftigen Schiffsanstrichen, die "International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001"[44] von 68 der anwesenden 75 Staaten[45] verabschiedet worden.

---

40 Schiff & Hafen 12/2001, 20.

41 Schiff & Hafen 4/2002, 15.

42 Schiff & Hafen 4/2002, 223; HANSA 2002 Nr. 7 S. 21 ff.

43 Vgl. unten Ziff. 3.1.

44 IMO, Adoption of the Final Act..."International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001"; AFS/Conf/26 vom 18.10.2001.

45 AFS/Conf/25 vom 08.10.2001.

Nachdem schon seit längerer Zeit giftige Unterwasseranstriche in Deutschland in die Sportschifffahrt verboten sind[46], hat sich nun auch in der internationalen Berufsschifffahrt die Erkenntnis durchgesetzt, dass die üblichen organozinnhaltigen (Tributylzinn TBT) Schiffsfarben zu schweren Schädigungen in der marinen Umwelt[47] führen.

Nach dem neuen, 21 Artikel, 4 Annexe und 2 Appendixe umfassenden Übereinkommen dürfen TBT-haltige Anstriche ab 01.01.2003 nicht mehr neu aufgebracht werden. Ab 01.01.2008 sind sie gänzlich verboten, d.h. sie müssen auf bestehenden Schiffen entfernt oder durch einen "sealer" versiegelt werden. Geeignete TBT-freie Schiffsanstriche mit einer Wirksamkeit bis zu 5 Jahren stehen seit einiger Zeit zur Verfügung, sind aber teurer als herkömmliche Anstriche.

Gemäß Art. 18 tritt das Übereinkommen 12 Monate nach der 25. Ratifikation/Beitritt bzw. Zeichnung in Kraft, vorausgesetzt, dass diese Staaten zusammen mindestens 25% der Weltschifffahrtstonnage repräsentieren. Deutschland und die EU-Staaten, die zusammen über 20% der Welthandelstonnage (mit den Beitrittsstaaten sogar 30%) repräsentieren, bemühen sich um eine zügige Ratifikation. Trotzdem sind Hoffnungen auf ein internationales Inkrafttreten schon in 2003 verfrüht. Gleichwohl strebt die EU ein vorzeitiges Verwendungsverbot bereits ab 01.01.2003 an. Sie ist in der Pflicht, schnellstmöglich eine Verordnung zur einheitlichen Umsetzung in den EU-Staaten vorzulegen und hat dies im Juli 2002 angekündigt[48]. Dies ist Voraussetzung für eine zügige Umsetzung in deutsches Recht noch in 2002.

Die im Übereinkommen festgelegten Termine beginnen mit dem Verbot zum 01.01.2003, auf das sich die Wirtschaft auf jeden Fall einstellen sollte. Mit der am Ende der Konferenz verabschiedeten Resolution 1 und einer Protokollerklärung des Exekutivsekretärs[49] werden die Staaten und die Industrie aufgerufen, die Verpflichtungen ab 01.01.2003 soweit wie möglich zu beachten, auch wenn das Inkrafttreten bis dahin nicht erreicht wird. In der rechtlich interessanten Protokollerklärung wird klargestellt, dass der Termin für das Verbot ab 01.01.2003 als

---

46 EU Richtlinie 89/677 EWG mit TBT Verbot für Schiffe unter 25 m Länge.

47 Möglicherweise über die Nahrungskette auch Auswirkungen auf das menschliche Hormonsystem, vgl. Wattenmeer International 4/2001, 12.

48 Proposal for a Regulation on the Prohibition of Organotin Compounds on Ships. COM (2002) 396 final vom 12.07.2002.

49 AFS/CONF/RD/2 vom 05.10.2001 und AFS/CONF/25 vom 08.10.2001.

rechtlich verbindliche Verpflichtung nicht einzuhalten ist, falls die Konvention bis dahin noch nicht in Kraft getreten sein sollte (womit zu rechnen ist). Aber es ist den Staaten freigestellt, durch eigene Gesetzgebung rechtzeitig zumindest für Schiffe unter eigener Flagge den Verbotstermin einzuhalten. Gegenüber fremden Schiffen dürfen die Staaten jedoch die Bedingungen des Übereinkommens nicht durchsetzen, solange dieses nicht in Kraft ist. Von einer rückwirkenden Kraft der Termine kann also keine Rede sein.

Gleichwohl stellt sich die Praxis auf die Neuregelungen ein. Wichtige Vertreter der Farbindustrie haben bekannt gegeben, ab Anfang 2003 keine TBT-haltigen Unterwasseranstriche mehr zu vertreiben. Ebenso haben Behördenfahrzeuge, die Deutsche Marine[50] und einige bedeutende Reedereien, z.B. in der Seetouristik, schon seit einiger Zeit auf umweltfreundliche Anstriche umgestellt.

Im Einzelnen enthält das Übereinkommen folgende operationelle Regelungen:
Nach Art. 3 gelten die Vorschriften für **alle** Schiffe und Plattformen, die unter der Flagge eines Vertragsstaates oder – ggf. auch unter einer fremden Flagge – aber unter der Zuständigkeit eines Vertragsstaates fahren. Außerdem sind alle sonstigen Schiffe erfasst, die einen Hafen, eine Werft oder einen Offshore-Terminal eines Vertragsstaates anlaufen. Mit dieser Regelung werden alle fremden Schiffe, die die Häfen eines Vertragsstaates anlaufen, zur Einhaltung dieses Übereinkommens gezwungen, selbst wenn deren Flaggenstaaten diesem Übereinkommen nicht beigetreten sind, denn diese Schiffe dürfen gem. Art. 3 (3) nicht gegenüber den Schiffen der Vertragsstaaten günstiger behandelt werden.

Art. 4 verbietet die Anwendung, Erneuerung, Installation oder den Gebrauch der in Annex 1 genannten organozinnhaltigen Anstriche, während Art. 5 die umweltfreundliche Entsorgung dieser Stoffreste im Gebiet der Vertragsstaaten fordert. Das Verbot neuer, d.h. anderer als organozinnhaltiger giftiger Anstriche kann gem. Art. 6 in einem besonderen Verfahren angenommen werden. Das Übereinkommen ist also auf inhaltliche Weiterentwicklung der Verbotsstoffe angelegt.

[50] Die Deutsche Marine kann nach § 24 Chemikaliengesetz mit Ausnahmegenehmigung TBT-Anstriche weiter verwenden, wenn es militärische Gründe gibt, z. B. für Uboote und Minensucher.

Schiffe über 400 BRZ, auf die das Übereinkommen Anwendung findet[51], sind nach Art. 10 und Annex 4 mit einem gültigen Zertifikat über den zulässigen Schiffsanstrich auszustatten und dürfen in allen Vertragsstaaten durch bestellte Besichtiger kontrolliert werden. Diese Inspektionen sind in Art. 11 grundsätzlich auf die Kontrolle des Zertifikats beschränkt, jedoch dürfen auch einfache Proben genommen werden, die die Außenhaut des Schiffes nicht beeinträchtigen. Erweiterte Inspektionen sind zulässig, wenn klare Gründe ("clear grounds") für eine Verletzung des Übereinkommens sprechen. Verstöße berechtigen dazu, das Schiff zu verwarnen, festzuhalten, auszuweisen oder von Häfen dauerhaft auszuschließen, falls das Schiff die Bedingungen nicht erfüllt. Außerdem sind alle Verstöße dem Flaggenstaat zu melden, der seinerseits nach Art. 12 dazu verpflichtet ist, Verstöße seiner Schiffe zu verfolgen und zu ahnden. Unberechtigtes Festhalten führt gem. Art. 12 zu Schadensersatzansprüchen.

In vier Resolutionen[52], die empfehlenden Charakter haben, spricht die Konferenz vom Oktober 2001 die Schritte zur Umsetzung des Übereinkommens an. Resolution 1 fordert die Staaten und die Industrie auf, die Termine zu beachten, den Beitritt zu beschleunigen und die Anstriche umzustellen. Resolution 2 mahnt die Erarbeitung von Leitlinien zur Umsetzung an, während Resolution 3 die Staaten auffordert, Zulassungsbedingungen und Register sowie harmonisierte Testmethoden zu schaffen. Die vierte Resolution fordert Kooperation bei der Entsorgung von Schadstoffen.

Damit ist angerissen, was die EU, die Vertragsstaaten und die Industrie an praktischen und administrativen Vorbereitungen treffen müssen. Es erscheint in hohem Grade fraglich, ob die diversen Leitlinien bis zum 01.01.2003 fertig gestellt und eingeführt werden können. In jedem Falle ist es wichtig, dass rechtzeitig Inspektoren bestellt und geschult werden, die tunlichst bei der ohnehin bestehenden Hafenstaatkontrolle (und nicht in zusätzlichen Institutionen) anzusiedeln sind. Auch müssen Sanktionsvorschriften für Verstöße (Bußgelder?) eingeführt werden. Es ist erforderlich, dass die EU eine einheitliche und wettbewerbsneutrale Umsetzung für ihre Mitgliedstaaten vorbereitet. Schließlich entsteht ein Markt für neue Produkte bei den Schiffsfarben und für die Überprüfung der korrekten Anstriche.

---

51 Das gilt auch für Schiffe von Nicht-Vertragsstaaten, vgl. Art. 3 (1) c dieses Übereinkommens.

52 Resolution A.928 (22) vom 29.11.2001; Texte der Resolutionen in AFS/Conf/25 vom 08.10.2001.

1.6. Ballastwasser Management

Der IMO Umwelt-Ausschuss (MEPC) arbeitet an einem Entwurf zum Ballastwasser Management, nachdem seit 1997 die IMO Resolution A.868(20) (unverbindliche) Leitlinien für Kontrolle und Management von Ballastwasser eingeführt hat. Das Problem des Ballastwassers liegt darin, dass die Schiffe bei Leerfahrten zur eigenen Stabilität Ballastwasser aufnehmen und häufig vor Ladungsaufnahme im weit entfernten Zielhafen auspumpen. Dadurch wird Meerwasser von Kontinent zu Kontinent transportiert. Ökologisch nicht angepasste Arten gelangen im Wege der "Bioinvasion"[53] in andere Seegebiete und stören dort das ökologische Gleichgewicht. Technische Möglichkeiten für Gegenmaßnahmen reichen von bioziden Innenanstrichen der Tanks über Chemiekalieneinsatz (Biozide) bis zum Fluten der Tanks mit Stickstoff, der alles Leben im Inneren der Tanks abtötet[54]. Filter, Bestrahlung und Tankwäsche werden ebenfalls diskutiert. Die Einführung dieser oder ähnlicher Maßnahmen bedeutet für die rund 33.000 Seeschiffe dieser Kategorien bauliche Veränderungen und Investitionen in erheblicher Höhe. Die als vorläufige Ersatzmaßnahme praktizierte Methode, das Ballastwasser mitten auf dem Ozean auszutauschen (sog. mid ocean exchange), löst die Probleme nicht und verlangt ebenfalls nach einer Regelung.

Auf der Grundlage eines Entwurfes für eine "**Draft International Convention for the Control and Management of Ships´ Ballast Water and Sediments**"[55] wird eine Diplomatische Konferenz für 2003 erwartet. Der aktuelle Konventionsentwurf schreibt Auffanganlagen in den Häfen, Ballastwasser Management Pläne für jedes Schiff, Überprüfung und Zertifizierung aller Schiffe über 400 BRZ, Inspektionen in fremden Häfen sowie Ballastwasserbehandlungssysteme mit 95-100% Abtötungswirkung vor, wobei offenbar noch keine klaren Vorstellungen über die Art und Wirkungsweise bestehen. Auch der Austausch des Ballastwassers auf See soll unter bestimmten Bedingungen zulässig bleiben. Für besonders gefährdete Seegebiete werden Sonderstandards diskutiert, deren rechtliche Vereinbarkeit mit dem Internationalen Seerecht zweifelhaft ist.

---

53 FAZ vom 21.01.2002.

54 FAZ vom 21.01.2002.

55 Harmful Aquatic Organisms in Ballast Water, MEPC 47/2 vom 30.11.2001.

Zur Vorbereitung gab es im März 2001 einen " International Ballast Water Treatment Workshop"[56] und im November 2001 einen Workshop bei der World Maritime University in Malmö, auf dem sechs "Pilotländer" ihre rechtlichen Überlegungen zur Regelung dieses Problems vorstellten[57]. Weiterhin gibt es eine IMO Korrespondenzgruppe, die Ballastwasser-Behandlungsstandards erarbeiten soll[58]. Für den **Ostseeraum** fand vom 22. bis 24.10.2001 in Tallinn ein "Baltic Regional Workshop on Ballast Water Treatment" statt, der die regionale Zusammenarbeit und das Problembewusstsein herstellen sollte[59]. Er endete mit einer Resolution dahingehend, dass im Rahmen der HELCOM Zusammenarbeit ein regionales Konzept für die Ostseestaaten zu entwickeln ist. Zu ähnlichen Ergebnissen kam der Nordic Ballast Water Summit vom 26.-29.01.2002 in Hövik, Norwegen[60].

Im Vorfeld der angekündigten Diplomatischen Konferenz lässt sich somit sagen, dass es erhebliche rechtlich-administrative Probleme gibt, die sich wie folgt skizzieren lassen[61]:

- es gibt unterschiedliche technische Lösungen, und völlig neue Technologien sind zukünftig zu erwarten, wobei es schwer fällt, konkrete technische schiffbauliche oder betriebliche Bedingungen zu definieren,
- ein zusätzliches Melde- und Dialogsystem zwischen Schiff und Hafen wird erforderlich,
- in den Häfen sind umfangreiche Auffanganlagen und Verfahren zur endgültigen Behandlung für große Wassermengen einzurichten,
- die Verantwortlichkeiten des Flaggenstaates und des Hafenstaates hinsichtlich der Kontrolle sind zu definieren und personell umzusetzen (Hafenstaatkontrolle?),
- Staaten mit einem föderativen Aufbau haben es bei der administrativen Umsetzung schwerer als zentralistische Staaten: in Deutschland ein Bund/Länder Problem,
- privatisierte Häfen und Ölterminals im Eigentum von privaten Firmen bedeuten eine weitere administrative Schwierigkeit,
- in regionalen Meeren wie z.B. der Ostsee ist eine einheitliche regionale Vorgehensweise sowohl aus ökologischen als auch aus wettbewerblichen Gründen dringend erforderlich.

---

56 Umfangreiche Unterlagen und Ergebnisse des Workshops in: MEPC 47/INF.5 (82 Seiten).

57 Harmful Aquatic Organisms in Ballast Water, The Legislative Review Project..., MEPC 47/INF.10 vom 21.12.2001.

58 MEPC 47/2/3 vom 30.11.2001.

59 MEPC 47/2/5 vom 07.12.2001.

60 HELCOM SEA 5/2002 INF.3 vom 18.03.2002.

61 Kursorische Problembeschreibung in MEPC 47/INF.10 vom 21.12.2001.

Wegen der vielen ungeklärten technischen Probleme ist nicht mit einem schnellen Inkrafttreten zu rechnen. Die 48. MEPC Sitzung im Oktober 2002 wird die Textentwürfe weiter ausarbeiten. Von regionalen Sonderregeln für bestimmte Seegebiete ist abzuraten, weil Schifffahrt und Hafenwirtschaft auf globale Märkte angewiesen sind. Ähnlich wie bei dem oben beschriebenen AFS-Übereinkommen über schädliche Schiffsanstriche und für die AIS Technik ist auch für das Ballastwassermanagement ein Markt für Geräte und Verfahren an Bord der Schiffe aber auch für die technische Überprüfung zu erwarten, auf den sich die maritime Industrie in den norddeutschen Ländern vorbereiten sollte.

1.7. Wrackbeseitigungs-Übereinkommen, Wreck Removal Convention (WRC)

Die seit längerem im IMO Rechtsausschuss (Legal Committee) andauernde Diskussion über ein Internationales Wrackbeseitigungs-Übereinkommen "Wreck Removal Convention WRC" wird voraussichtlich nach mehrfacher, von der HELCOM bedauerter[62] Vertagung erst in den Jahren 2004/5 in einer Diplomatischen Konferenz beraten und ggf. angenommen werden.

Auch von diesem zukünftigen Übereinkommen sollte eine "pädagogische" Wirkung ausgehen, die die Reeder daran hindert, das Eigentum und damit die Haftung für verunglückte Schiffe aufzugeben. Zumindest sollte es eine Versicherungspflicht zur Abdeckung der Bergungs- bzw. Beseitigungskosten des Wracks geben.

1.8. PSSA-Richtlinie

PSSA Gebiete (Particularly Sensitive Sea Areas) sind küstennahe Meeresgebiete, die aufgrund ihrer ökologischen, ökonomischen, kulturellen oder wissenschaftlichen Bedeutung und Verwundbarkeit durch schädliche Auswirkungen des Schiffsverkehrs eines besonderen Schutzes der Schifffahrtsorganisation IMO bedürfen[63]. Es handelt sich also nicht um eine Art Naturschutzgebiet, sondern um Seegebiete, die vor den Gefahren der Schifffahrt zu schützen sind. Seit 1991 gibt es IMO Leitlinien[64] für die Beantragung und Zulassung von PSSA Gebieten, von deren Möglichkeit bisher nur zweimal Gebrauch[65] gemacht wurde.

---

62 Summary Report on the Baltic Maritime Co-ordinating Meeting in Conjunction with MEPC 46, vom 22.04.2001.

63 Grundsätzlich zu PSSA Gebieten, vgl. Ergänzungsgutachten unter Ziff. 3.1.4., S. 18 ff.

64 Guidelines for the designation of special areas and the identification of particularly sensitive sea areas, A.720(17) und A.885(21).

65 Great Barrier Reef, Australien und Archipelago of Sabana-Camaguey, Cuba.

Wegen des zunehmenden Interesses der Staaten an PSSA Gebieten und nach längeren Vorbereitungen hat die IMO Versammlung am 29.11.2001 mit der Resolution A.927(22) neue "Guidelines for the Designation of Special Areas under MARPOL 73/78 and Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas" [66] angenommen, die ab Dezember 2001 die bisherigen guidelines von 1991 ersetzen. Im Vorgriff auf diese Neuregelung nahm das MEPC schon im November 2001 "im Prinzip" neue PSSA Gebiete für die Florida Keys und Malpelo Island an[67]. Die endgültige Bestätigung dieser Gebiete erfolgte in der 47. MEPC Sitzung im März 2002[68]. Die neuen PSSA Gebiete werden nach einheitlichen und verbindlichen Symbolen in Seekarten eingetragen.

Weitere PSSA Gebiete sind für das Trilaterale Wattenmeer der Nordsee und für Teile der Ostsee vorgeschlagen worden und werden derzeit von den jeweils dafür zuständigen Gremien geprüft und ggf. zu einem Antrag an die IMO verdichtet.

1.8.1. PSSA Wattenmeer

Die 9. Ministerkonferenz (Umweltminister) der Trilateralen Wattenmeer Konferenz hat am 31.10.2001 in Esbjerg u. a. unter Ziffer 65 und 66 beschlossen:

"To submit a trilateral application to the IMO for the designation of the Wadden Sea as a PSSA, as defined in the map in Annex 4, exclusively on the basis of existing measures in the field of shipping safety, access to harbours and the protection of the marine environment."

Wie aus der entsprechenden Karte 1 (vgl. Anlagen) ersichtlich ist, handelt es sich um die schon heute geschützten Teile der Wattenmeere vor den Küsten der Niederlande, Deutschlands und Dänemarks, also um den Gebietsbestand der Naturschutzgebiete und Nationalparke, die sämtlich innerhalb der 12 Sm Küstenmeergrenze liegen. Das Antragsgebiet liegt zu 60% in deutschen, zu 30% in niederländischen und zu 10% in dänischen Hoheitsgewässern. Dieses Wattenmeergebiet hat eine Größe von rund 9.500 km^2. In Deutschland und Dänemark

---

66 Resolution A.927(22) vom 29.11.2001, A22/Res. 927 vom 15.01.2002.

67 Anträge der USA, MEPC 47/8 vom 01.11.2001; sowie Antrag Kolumbiens für Malpelo Island.

68 MEPC 47/20 vom 18.03.2002.

sind die Flussmündungen bzw. die Zufahrten zu den größeren Häfen aus den Nationalparken ausgenommen und damit von dem IMO Antrag nicht erfasst.

Bemerkenswert an dem Ministerbeschluss ist die Aussage, dass das zukünftige PSSA Wattenmeer keine neuen Schutzmaßnahmen gegenüber den Gefahren der Schifffahrt ausweisen soll, weil es bereits ausreichende Schutzmaßnahmen gibt. Nur unter dieser Einschränkung waren die Verkehrsminister der drei Staaten zur politischen Zustimmung bereit, weil sie andernfalls Einschränkungen bei den seewärtigen Zufahrten der wichtigen Häfen der Nordsee befürchteten[69].

Zur Konkretisierung eines PSSA Antrages für das Wattenmeer arbeitet seit Januar 2002 eine Gruppe von Schifffahrts- und Umweltexperten der drei beteiligten Staaten. Sie haben die Aufgabe, nach dem Vorbild der jüngsten US Anträge und der neuen IMO guidelines sowie der dazu ergangenen Verwaltungshinweise[70] den Antrag zu formulieren und zu begründen. Folgende Struktur der Anträge ist einzuhalten:

- **summary** of the proposal,
- **description** of the area (geografisch, kartenmäßig),
- **significance** of the area (ökologisch, sozio-ökonomisch, wissenschaftlich),
- **vulnerability** to damage by international shipping activities (Analyse der Schifffahrtsrisiken), Wegeführung, Meldepflichten, Lotsenannahme, Einleitungsverbote,
- associated protective **measures** (bestehende und geforderte Maßnahmen wie z.B. Betriebsbeschränkungen, verbotene Tätigkeiten, soweit diese Maßnahmen in die Zuständigkeit der IMO fallen oder nach Art. 211 (6) Seerechtsübereinkommen zulässig sind),
- **implementation** (Bekanntgabe in Karten, Überwachung und Durchsetzung).

Der endgültige trilaterale Antrag zur Ausweisung des Wattenmeeres als PSSA einschließlich einer Liste der schon heute geltenden Maßnahmen und einer Karte liegt seit Juni 2002 vor[71].

---

69 Die 9. Trilaterale Wattenmeerkonferenz wurde durch diese von den Verkehrs- und Wettbewerbsinteressen durchgesetzte Einschränkung daran gehindert, die vollen Möglichkeiten eines PSSA Antrages auszuschöpfen, die u. a. Verkehrsbeschränkungen bis hin zu Sperrgebieten erlauben können. Auch sonst war die Konferenz nicht besonders erfolgreich, denn man konnte und wollte sich nicht darauf einigen, das Wattenmeer zum Weltnaturerbe bei der UNESCO zu erklären.

70 Guidelines gem. A22/Res.927 vom 15.01.2002 und "Draft guidance document for submission of PSSA proposals, submitted by the United States", MEPC 47/8/1 vom 10.12.2001.

71 MEPC 48/7/2 vom 28.06.2002.

Das niederländische Verkehrsministerium hat den Antrag in der 47. MEPC Sitzung vom 04. bis 08.03.2002 in London angekündigt, da die Niederlande derzeit in der trilateralen Wattenmeerkonferenz für drei Jahre den Vorsitz führen. Der Antrag soll in der 48. Sitzung im Oktober 2002 vorgelegt werden.

1.8.2. PSSA Gebiete in der Ostsee

Die Sonderkonferenz der Verkehrsminister der Ostseestaaten hatte am 10.09.2001 in Kopenhagen u. a. beschlossen, die Vor- und Nachteile einer Ausweisung von Teilen der Ostsee als PSSA zu prüfen. Dieser Prüfauftrag findet sich als Punkt VIII der Kopenhagener Erklärung[72]. Die entsprechenden Arbeiten einer Bestandsaufnahme der Sicherheitsmaßnahmen und Ermittlung eventueller Defizite haben begonnen. Die Darstellung dieser Arbeiten findet sich in diesem Gutachten im Abschnitt 3.1 “Ergebnisse der Sonderkonferenz der Verkehrsminister der Ostseestaaten vom 10.09.2001 und deren Umsetzung”.

1.9. Sonstige IMO Initiativen

1.9.1. Hafensicherheit - Port Security und Terrorismusbekämpfung

Nach den New Yorker Ereignissen des 11. September 2001 und dem beginnenden internationalen Kampf gegen den Terrorismus soll neben dem Luftverkehr auch der Seeverkehr besser abgesichert werden[73]. Naturgemäß setzen derartige Überlegungen im Hafen an, weil dort Schiffe, Passagiere und Ladung am stärksten gefährdet erscheinen, wenn man einmal von der (ebenfalls in manchen Seegebieten notorischen) Piratengefahr absieht.

Unter dem Stichwort **port security** hat die IMO am 20.11.2001 die Resolution IMO A.924 (22) zur Überprüfung von Maßnahmen zur Verhinderung von Terrorismushandlungen gegen Schiffe, Besatzungen und Passagiere verabschiedet. Wichtige Stichworte sind:

- beschleunigte Einführung des AIS-Systems, möglicherweise auch mit weitreichendem AIS (long range AIS),

---

72 Declaration on the Safety of Navigation ...adopted on 10 September 2002 in Copenhagen, HELCOM SEA 4/2001 2/1.

73 Hierzu: Warnungen vor Angriffen auf Öl- und Gastanker sowie Kreuzfahrtschiffe in FAZ vom 04.05.2002.

- Schiffssicherheitspläne, die über SOLAS Kapitel XI oder den ISM-Code verbindlich zu machen sind,
- Hafensicherheitspläne/Hafensicherheitsmanagement,
- Sicherheitsüberprüfung von Seeleuten,
- Vernetzung der Nachrichtendienste und Meldesysteme,
- Zugangskontrollen für Personen und Waren,
- Inhaltskontrolle von Containern und Ladung,
- Sicherheitszonen auf dem Wasser,
- Nutzung von Satelliten.

Die IMO wird im vom 09. bis 12.12.2002 eine internationale diplomatische Konferenz über maritime Sicherheit abhalten mit dem Ziel, das SOLAS-Übereinkommen mit entsprechenden verpflichtenden Regelungen zu ergänzen[74]. Angestrebt wird eine Ergänzung des SOLAS-Übereinkommens in den Kapiteln V und XI sowie die Verabschiedung eines neuen Codes zur Hafensicherheit ergänzt durch "guidelines" mit Empfehlungscharakter. In spätestens vier Jahren (2006) soll das neue Sicherheitssystem in Kraft sein, während zugleich eine vorzeitige Inkraftsetzung schon bis Jahresende 2004 diskutiert wird.

Auslöser dieser Beratungen sind die USA, deren Gesetzgebungsorgane und deren Coast Guard ein umfassendes Konzept erarbeitet haben. Die USA fordern u. a. die beschleunigte Einführung des AIS-Systems, eine bessere Überwachung der Schifffahrtswege, zwingend vorgeschriebene Sicherheitspläne für Schiffe, zwingende Sicherheitspläne für die Häfen, Einsetzung von Sicherheitsoffizieren, Zuverlässigkeitsprüfungen für Seeleute, stärkere Personenkontrollen im Hafenzugangsbereich und Risikoanalysen für alle Häfen. Insbesondere soll die Herkunft von Containern und ihrer Ladung leichter erkennbar gemacht werden („operation safe commerce"). Im Entwurf eines "Port and Maritime Security Act" will die USA die Sicherheitsüberlegungen im eigenen Land regeln. Außerdem gibt es in den USA Pläne, ausländische Häfen mit unzureichender Sicherheit auf eine "schwarze Liste" zu setzen und Schiffe, die aus diesen Häfen in die USA einreisen, einer besonderen Kontrolle zu unterwerfen, es sei denn, es wird eine Inspektion durch US-Dienste im fremden Hafen zugelassen[75]. Der Grund-

---

74 IMO News 2001, 19; IMO Circular Letter No. 2391 vom 19.06.2002.

75 Gedacht wird an US-Zollbeamte in fremden Häfen, vgl. ESPO-News 8.09 vom 11.06.2002.

gedanke ist, dass die Terroristengefahr und Massenvernichtungswaffen nicht auf dem Seeweg "importiert" werden dürfen. Seit kurzem gibt es erste Vereinbarungen zwischen den jeweiligen Zolldiensten über die Stationierung von US-Zöllnern in Singapur, Kanada, Russland, Frankreich (Le Havre), Belgien (Antwerpen) und Niederlande (Rotterdam)[76]. Für Hamburg und Bremerhaven werden Vereinbarungen vorbereitet. Die Aufgaben der US Zöllner beschränken sich auf Beratung und Informationsaustausch.

In den USA werden bereits heute erste Maßnahmen praktiziert, darunter ein Film- und Fotoverbot in Häfen, Finanzhilfen für die Häfen (Personalkosten), bewaffnete "sea marshalls" auf besonders gefährdeten Schiffen, 96 Stunden Anmeldepflicht für einlaufende Schiffe und Bewachung von Kreuzfahrtschiffen in den Häfen seeseitig und landseitig.

Die Vorschläge der USA, die den Beigeschmack eines nationalen Alleingangs haben, erzeugten zunächst Unruhe, zumal auch in Pressestimmen US-Kontrollrechte gegenüber fremden (europäischen Häfen) verlangt wurden. Zwischenzeitlich dürfte klarer geworden sein, dass die USA einen dreifachen Ansatz verfolgen:

- Einbringung nationaler Gesetze zur Hafensicherheit (und gleichzeitig)
- eine vertragliche Lösung innerhalb der IMO
- Vereinbarungen mit den wichtigsten Containerhäfen der Welt.

Auch besteht offiziell keine Absicht, nur noch zehn europäische Häfen als Abgangshäfen für Ladung in die USA zuzulassen. Stattdessen sollen internationale Sicherheitskriterien für Hochrisiko-Container mit einem pre screen-Verfahren (d.h. keine Kontrolle aller Container) erarbeitet werden[77]. Weiterhin ist ein Daten-Netzwerk zwischen den Hafengesellschaften zur Sicherheitskontrolle der Container im Gespräch.

Die intersessionale Arbeitsgruppe für Schiffssicherheit der IMO[78] tagte vom 11. bis 15.02.2002 in London, um eine Revision der IMO-Regelungen zur maritimen Sicherheit zu beraten. Die Arbeitsgruppe kam zu ersten Empfehlungen, die in der 75. MEPC-Sitzung im Mai 2002 weiter beraten wurden und im Dezember 2002 - nach Vorbereitung durch eine wei-

---

76 ESPO News 8.6 vom Juni 2002; Deutsche Verkehrszeitung DVZ vom 25.06.2002 und 16.07.2002.

77 ESPO News 8.2, Februar 2002.

78 Intersessional Working Group - ISWG - on Maritime Security, Report MSC 75/17/1 vom 25.02.2002 mit Annexen zur Änderung des SOLAS Übereinkommens und Entwürfen für den Inhalt der guidelines.

tere intersessionale Arbeitsgruppe vom 09.-13.09.2002 - der diplomatischen Konferenz zur Entscheidung vorgelegt werden sollen. Ab April 2002 begann eine außerordentlich breite, alle internationalen Schifffahrts- und Hafenorganisationen und viele Schifffahrtsnationen einbindende Diskussion zur Ausgestaltung der neuen Sicherheitscodes[79]. Angestrebt werden verbindliche Beschlüsse zur Änderung des SOLAS-Übereinkommens, insbesondere der Kapitel V und XI[80] und der Abschluss eines neuen „International Ship and Port Facility Security Code“ (ISPS Code) mit einem verpflichtenden Teil (A)[81] und einem empfehlenden Teil (B).

Die neuen Regelungsansätze gehen - soweit bisher erkennbar - in folgende Richtungen:

- **AIS-System**. Verbesserung der Schiff-Land-Schnittstelle durch Vorziehen der Ausrüstungspflicht mit AIS-Transpondern für Schiffe bis 50.000 BRZ auf den 01.07. oder 31.12.2004, bzw. für kleinere Schiffe bis 01.07.2006. Bisher war die Ausrüstungspflicht gestaffelt nach Größenklassen bis zum 01.07.2008 ausgedehnt. Die Reichweite der AIS Geräte soll räumlich erweitert werden und ein Verbot des Abschaltens ist einzufügen. Hierzu sind Änderungen des SOLAS-Übereinkommens in Kapitel V erforderlich.

- **Risikoanalysen - Vulnerability Assesment.** Schiffe, mobile Plattformen sowie Häfen müssen eine Schwachstellen- und Risikoanalyse (Gefährdungsanalyse) mit Sicherheitsplänen ausarbeiten. Für Fähr- und Passagierterminals bzw. für einzelne Hafenanlagen (facilities) sind Sonderregeln vorgesehen.

- **Sicherheitsbeauftragte** - Company Security Officers, Ship Security Officers –also spezielle Sicherheitsbeauftragte ähnlich den bisher schon üblichen Gefahrgutbeauftragten sind mit einem konkreten Aufgabenspektrum einzusetzen und zu schulen; auch das sonstige Personal muss für Sicherheitsaufgaben trainiert werden.

- **Schiffssicherheitspläne** - Ship and Mobile Offshore Drilling Unit Security wird in Form von Sicherheitsplänen mit Schutzbereichen, Beleuchtung, Inspektionspflichten, Alarm-

---

79 IMO MSC 75/17/ Nr. 1-40 ff. mit diversen Stellungnahmen, darunter ausformulierte Vorschläge für neue SOLAS Regeln u. a. von den USA, Liberia und Singapur.

80 Hierzu erste Formulierungsvorschläge in MSC 75 ISWG/WP 4 vom 14.02.2002.

81 Erste Textentwürfe in MSC 76/ISWG/2 vom 24.06.2002.

anlagen und entsprechender Ausbildung für alle Schiffe und für mobile Offshore-Öleinrichtungen vorgeschrieben einschließlich Fortschreibung und Genehmigung durch die zuständige Stelle.

- **Hafensicherheitspläne.** Port Facility Security schreibt für alle Häfen Sicherheitspläne vor mit u. a. Schutzbereichen, Zäunen und Schranken, Überprüfung des Personals, Zugangskontrollen, regelmäßiger Fortschreibung und Überprüfung, Genehmigung durch die zuständige Stelle.

- **Zugangskontrolle und Identitätsnachweise für Seeleute.** Schiffsbesatzungen, Besucher, Passagiere, Zulieferer und deren Gepäck und Fahrzeuge sind (im Rahmen der Sicherheitspläne) einer verschärften Kontrolle zu unterwerfen, Seeleute sind durch besondere Identitätskontrollen zu überprüfen, die die ILO vorbereiten soll.

- **Berichterstattung/ Informationsaustausch.** Reports of Unlawful Acts. Alle Unregelmäßigkeiten müssen gemeldet und zentral ausgewertet werden.

Eine derartige Sicherheitskonzeption für die Häfen (und Schiffe) erfordert eine enge und permanente Zusammenarbeit u. a. zwischen Hafenbehörden, allen Hafennutzern, Küstenwache, Polizei, Zoll, Ausländerbehörden, Feuerwehr, Krankenhäuser, Umweltbehörden in Gestalt eines "Hafensicherheitsausschusses" für jeden internationalen Hafen. Aus der Hafenwirtschaft kommt die berechtigte Anregung, zwischen umfassenden Hafensicherheitsplänen und Plänen für einzelne Terminals/Anlagen zu unterscheiden, da die Risikosituation durchaus unterschiedlich sein kann und große Hafenareale sowieso nicht absperrbar sind. In vielen Häfen gibt es auch heute schon für sensible Bereiche Sicherheitsvorkehrungen, die ggf. zu optimieren sind.

Die gewünschte Inspektion von Containern bringt enorme praktische Probleme mit sich. Wollte man alle Container kontrollieren, so müssten die Kontrollen am Ort der Verpackung beim Absender, auf dem Landweg und im Hafen, mithin auf der gesamten Transportkette greifen. Der Arbeitsaufwand und die damit verbundenen Kosten würden das Prinzip des freien Handels empfindlich stören. Somit bleiben wohl nur gezielte Containerkontrollen, Stichproben u. ä. möglich. Allerdings können die Begleitpapiere für Container, elektronische

Siegel an den Containern und X-Ray (Röntgen) Geräte interessante Lösungen des Problems bieten. Die deutsche Verkehrswirtschaft beginnt damit die praktischen Probleme des „gläsernen Verladers“ zu diskutieren[82].

Auch die EU-Kommission ist inzwischen in Fragen der Terrorismusbekämpfung für die Schifffahrt aktiv geworden. Für den Herbst 2002 hat sie eine eigene “Mitteilung” angekündigt. Die spanische Präsidentschaft, die im 1. Halbjahr 2002 den EU-Vorsitz führte, hat zum Kampf gegen den Terrorismus aufgerufen und verschiedene Ansatzpunkte definiert, die in der Ratsarbeitsgruppe “Verkehr” vertieft werden[83]. Die EU-Kommission klärt zusammen mit der Europäischen Seehafenorganisation ESPO zunächst, welche Ansatzpunkte bearbeitet werden müssen. Es gibt klare Stimmen, die einen EU-Alleingang ablehnen und stattdessen auf die internationale Regelung über die IMO vertrauen. Allerdings sieht die EU-Kommission mit gewissem Recht eigene Zuständigkeiten berührt, da die IMO im Hafen und an Land keine eigenen Rechte und Zuständigkeiten habe, denn sie beschränke sich auf die internationalen Vorschriften der Schifffahrt, die nur auf See gelten[84]. Im Rat der Verkehrsminister vom 19.06.2002 wurde daran appelliert, in der IMO solidarisch aufzutreten. Zugleich werden die Kontakte zwischen EU- und US-Behörden intensiviert, um eine EU-einheitliche Lösung der Container-Kontrolle im Handel mit den USA zu erreichen.

In jedem Fall macht die EU deutlich, dass Hafensicherheit in Europa ernst zu nehmen ist, dass neben Terrorismus auch andere Risiken wie illegale Wanderungen und Diebstahl in den Häfen zu bekämpfen sind, und dass alle neuen Maßnahmen wettbewerbsneutral für alle EU-Häfen gelten müssen. Neun seefahrende EU Staaten haben in der IMO gemeinsame Vorschläge unterbreitet, die u. a. auf schnelle, allgemein verbindliche und praktisch durchführbare Schritte drängen[85].

Nun bleibt abzuwarten, welche Konkretisierung die ersten Maßnahmenvorschläge in den Beratungen nehmen. Rechtlich bedenklich ist die vertiefte individuelle Zuverlässigkeitskontrolle aller Seeleute, da eine Verletzung des Persönlichkeitsrechts und des Datenschutzes vorliegen

---

82 Deutsche Verkehrszeitung DVZ vom 25.06.2002.

83 ESPO News Vol. 8.1, January 2002, 8.

84 ESPO News Vol. 8.1, January 2002, 5.

85 MSC 75/17/12 vom 12.04.2002.

kann. Hoheitliche Kontrolle auf fremdem Staatsgebiet (US-Zöllner in EU-Häfen) könnte ebenso wie Kontrollen von Schiffen auf Hoher See völkerrechtswidrig sein. Gegen eine beratende Rolle der US-Beamten dürfte nichts einzuwenden sein. Es handelt sich im Grunde um einen Austausch von Fachleuten und Daten, wie er auch sonst zwischen den Staaten üblich ist.

Eine praktische Schwierigkeit stellt sich für die deutschen Häfen, da lückenlose Absperrungen und Personenkontrollen für alle Kaiflächen (z.B. in den öffentlich zugänglichen Innenstädten unserer Häfen) einen unverhältnismäßigen Aufwand erfordern würden. Hier bietet es sich an, den Zugang zum Schiff (nicht aber zum Hafen) einzuschränken bzw. zu kontrollieren. In jedem Fall besteht ab sofort erhöhter Beratungsbedarf zwischen den Häfenträgern und den Regierungen von Bund und Küstenländern. Die Lösung der Hafensicherheitsprobleme kann nur in einem realistischen Kompromiss zwischen Kontrolle einerseits und Freizügigkeit von Personen und Waren andererseits liegen. Die Gründung einer Bund-Küstenländer Arbeitsgruppe zur Umsetzung der neuen Regelungen ist absehbar.

Häfen und Reedereien wird ein erheblicher Arbeits-, Organisations- und Kostenaufwand abverlangt. Absehbar ist vor allem ein zusätzlicher Bedarf an Fachpersonal und dessen spezielle Ausbildung und Fortbildung. Hinzu kommt Investitionsbedarf für Zäune, Kameras und elektronische Ausrüstungen. Vor einer Ausweitung von Gremien und Zuständigkeiten ist zu warnen. Im Kreise der Hafenbehörden, der (für die Gefahrenabwehr zuständigen) Innenministerien, der Hafenstaatkontrolle (Bund), des Zolls (Bund), der Küstenwachorganisation (Bund/Länder) und der Hafenwirtschaft muss eine praktisch vertretbare Lösung gefunden werden.

Für die Ostseestaaten bieten die Aufgaben der Hafensicherheit einen zusätzlichen Anlass für eine engere Zusammenarbeit der Hafenbehörden und der Sicherheitsbehörden. Zu der Idee einer Ostsee-Küstenwache[86] *besteht ein sachlicher Zusammenhang, denn alle Kontrollen der Schifffahrt, sei es das Meldesystem, sei es die Schiffssicherheit im Rahmen der Hafenstaatkontrollen, sei es die Überwachung der Kriminalität und der Terroristen laufen im Hafen zusammen und könne dort (besser als auf See) konzentriert durchgeführt werden.*

---

[86] Vgl. unten Ziff. 3.3.3.

Hafensicherheit und Terrorismusbekämpfung bieten schon wegen des Umfangs und der Schwierigkeit der neuen Aufgaben einen erneuten und dringlichen Anlass, in Deutschland eine leistungsfähige zentrale Küstenwache zu schaffen[87].

1.9.2. Internationale Schifffahrtssprache

Infolge einer deutschen Initiative hat die IMO im Dezember 2001 die sog. Standard Marine Communications Phrases (SMCP) verabschiedet. Die Erarbeitung von Standard Redewendungen für die Schifffahrt wurde notwendig, weil die Verständigungsschwierigkeiten multinationaler Besatzungen nicht nur untereinander, sondern auch im Verkehr mit anderen Schiffen und mit Landeinrichtungen wie Verkehrszentralen und Lotsen zu einem Sicherheitsrisiko wurden. Ausgehend von einem auf deutsche Initiative herbeigeführten Beschluss der IMO aus dem Jahre 1993 hat die deutsche Seite es übernommen, eine auf dem Englischen beruhende Arbeitssprache zu entwickeln. Das Projekt stand unter der wissenschaftlichen Betreuung von *Prof. Dr. Peter Trenkner* vom Fachbereich Seefahrt Warnemünde der Hochschule Wismar[88].
Die Standard Redewendungen sollen nun Bestandteil internationaler Übereinkommen und in die seemännische Ausbildung übernommen werden. Das « babylonische Sprachengewirr » wird allerdings nur langfristig zu überwinden sein. Der Luftverkehr ist in diesem Bereich der Schifffahrt weit voraus, während in Deutschland auch der Lotsendienst weiterhin in deutscher Sprache abläuft.

1.9.3. Aufgaben der Flaggenstaaten

Eine der Ursachen vieler Schiffsunfälle ist die bedauerliche Tatsache, dass viele Flaggenstaaten die Aufsicht über Schiffe unter ihrer Flagge nicht ernst genug nehmen. Deshalb haben die Verkehrsminister aus 22 Staaten, darunter Deutschland, im Januar 2002 auf einer Konferenz in Tokio ein gemeinsames Programm aufgestellt. Danach sollen sich die 160 IMO-Staaten, soweit sie Flaggenstaaten sind, einem externen Bewertungsverfahren ähnlich dem Audit-Verfahren der Luftfahrt unterwerfen[89]. In diesem Verfahren ist zu prüfen, ob die Staaten ihre Verpflichtungen bei der Umsetzung und Kontrolle internationaler Sicherheitsstandards erfüllen. In der IMO wird daher über ein flaggenstaatliches Bewertungsverfahren beraten, das wahr-

---

87 Vgl. unten Ziff. 5.

88 Marine Forum 2002 Nr. 4, 42.

89 Schiff & Hafen 3/2002, 12; Pressemitteilung des BMVBW vom 16.01.2002.

scheinlich zunächst freiwillig wäre. Ergebnisse liegen noch nicht vor. Die Ergebnisse der Hafenstaatkontrollen bestätigen eindrucksvoll, dass viele Flaggenstaaten ihren Pflichten nicht nachkommen. Dies gilt auch für die erforderlichen Ausbildungszeugnisse, die für alle Seeleute an Bord vorzuhalten und seit Februar 2002 Gegenstand der Hafenstaatkontrollen sind.[90] Der Vorsitzende des Pariser Memorandum of Understanding zur Hafenstaatkontrolle, das für 19 europäische Staaten und für Kanada gilt, hat als Jahresergebnis 2001 erneut tausende Mängel von defekten Rettungsbooten bis zum durchrosteten Schiffsboden festgestellt. Er rügte einige Flaggenstaaten, die „offenbar stärker an Gebühreneinnahmen als an Sicherheitsstandards interessiert seien“[91].

---

90 DVZ, Deutsche Verkehrszeitung vom 22.06.2002; Defizite, die in der Ostsee festgestellt wurden in: HELCOM Sea 5/2002 3.4/11 vom 10.05.2002.

91 Deutsche Verkehrszeitung DVZ vom 11.07.2002.

2. EU REGELUNGEN

Spätestens nach dem Untergang der "PALLAS" und der "ERIKA" wurde die Schiffssicherheitspolitik zu einem prioritären europäischen Thema. Schon vorher gab es eine Vielzahl von Regelungsansätzen, die im Hauptgutachten[92] angesprochen wurden. In relativ kurzer Zeit reagierten ab dem Jahre 2000 EU Kommission, Ministerrat (Verkehrsminister) und Europäisches Parlament (EP) mit jeweils drei Vorschlägen zu den sog. ERIKA I und ERIKA II Paketen sowie mit der beschleunigten Behandlung weiterer Richtlinien und Verordnungen zur Schiffssicherheit. Die EU entwickelt sich dabei zum "potenziellen Durchsetzungsdegen"[93] der IMO.

2.1. ERIKA I-Paket

2.1.1. Richtlinie über Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (Klassifikationsgesellschaften-Richtlinie)

Die "Klassifikationsgesellschaften-Richtlinie" 2001/105 vom 19.12.2001 [94] will durch Änderung der Vorgänger-Richtlinie[95] die Kontrolle über die nationalen Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (Klassifikationsgesellschaften), die für die technische Kontrolle der Seeschiffe in den EU Mitgliedstaaten zuständig sind, deutlich verschärfen und auf ein einheitliches Qualitätsniveau heben. Diese (dem TÜV vergleichbaren) Klassifikationsgesellschaften bestehen in den größeren EU Staaten wie Deutschland (Germanischer Lloyd), Frankreich (Bureau Veritas), England (Lloyds) und Italien (RINA) und sind von unterschiedlicher Zuverlässigkeit. Einige dieser Organisationen sind durch eine Häufung von Unfällen durch Schiffe unter ihrer Aufsicht unangenehm aufgefallen. Außerdem ist ein Trend bei Schiffseignern zum Ausweichen unter "bequeme" Überprüfungsorganisationen zu beobachten[96]. Dass die EU Ernst macht mit der „Kontrolle der Hafenstaatkontrolle" zeigt sich daran, dass sie

---

92 Dort Ziff. 3.2, S. 38 ff.

93 *Graf Vitzthum*, Schiffssicherheit als potenzieller Durchsetzungsdegen der IMO, Vortrag auf dem 9. Seerechtsgespräch in Rostock am 05. 11. 2001, Veröffentlichung im Druck.

94 Richtlinie 2001/105 des Europ. Parlaments und des Rates vom 19.12.2001 zur Änderung der Richtlinie 94/57 EG über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und –besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden, ABl. EG L 19/9 vom 22.01.2002.

95 Richtlinie 94/57 EG, ABl. L 319 vom 12.12.1994 S. 20.

96 Vgl. oben Ziff. 1.9.3.

Frankreich und Irland vor dem EuGH verklagen will, weil diese beiden Staaten die vorgeschriebene Kontrolle von 25% aller einlaufenden Schiffe nicht erreicht haben[97].

Die Richtlinie konnte Ende 2001 im Vermittlungsverfahren fertig gestellt werden und erschien am 22.01.2002 im Amtsblatt der EU. Wichtige Neuregelungen sind u. a.:

- die Anerkennung neuer Organisationen obliegt der EU Kommission (Art. 4),
- die anerkannten Organisationen werden regelmäßig überwacht und in einem Verzeichnis erfasst (Art. 4),
- bestehende Organisationen unterliegen ebenfalls der Überprüfung durch die Kommission (Art. 4),
- die Organisationen haften für Sach- und Personenschäden im Rahmen von Höchstgrenzen, die bei Tod durch Fahrlässigkeit auf 4 Mio. € und bei fahrlässigen Sachschäden auf 2 Mio. € begrenzt sind. Bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit haftet die Organisation in der Höhe, wie sie von einem Gericht festgestellt wird, also unbegrenzt (Art. 6),
- Organisationen, die bestimmte in einem Anhang festgelegte Kriterien nicht erfüllen, verlieren ihre Anerkennung (Art. 9),
- Hafenstaaten, die erhebliche Mängel an Schiffen feststellen, melden dies unter Angabe der für die Schiffszeugnisse verantwortlichen Organisation an die Kommission und an den Flaggenstaat (Art. 12),
- der Wechsel von einer Besichtigungsorganisation in eine andere ist meldepflichtig an das SIRENAC Informationssystem[98] und darf nur vorgenommen werden, wenn die abgebende Organisation alle Unterlagen (z.B. über fällige Besichtigungen) mitliefert (Art. 15).

Die Richtlinie wurde am 06./07.12.2001 im Rat der Verkehrsminister und anschließend im EP angenommen trat am 22.01.2002 mit ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der EU in Kraft. Die Staaten haben genau 18 Monate bis zum 22.07.2003 Zeit, um die Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur nationalen Umsetzung zu erlassen. Die Bundesregierung beabsichtigt diese Richtlinie mit der Vierten Schiffssicherheitsanpassungs-Verordnung noch in 2002 umzusetzen.

---

97 ESPO News 2002 Nr. 8.6 vom Juni 2002.

98 SIRENAC Système d´Information Relatif aux Navires Controllés in St. Malo, Frankreich.

2.1.2. Richtlinie zur Hafenstaatkontrolle

Die Richtlinie 2001/106 vom 19.12.2001 zur Hafenstaatkontrolle[99] will mit Änderung der schon bestehenden Richtlinie 95/21 EG [100] die Durchführung der Hafenstaatkontrolle in den Häfen der EU Staaten verschärfen und vereinheitlichen. Internationale Grundlage der Hafenstaatkontrolle ist das Pariser Memorandum of Understanding von 1982[101], nach dem sich inzwischen 19 Europäische Staaten zur technischen Kontrolle fremdflaggiger Schiffe, die in ihre Häfen einlaufen, verpflichtet haben. Die Kontrolle der Schiffe unter eigener Flagge ist bekanntlich über das Flaggenstaatsprinzip und die Klassifikationsgesellschaften ohnehin bereits vorgeschrieben[102]. Dass die EU die Kontrolle über die Hafenstaaten ernst nimmt, zeigt sich daran, dass sie Frankreich und Irland vor dem Europäischen Gerichtshof verklagen will, weil diese Staaten die vorgeschriebenen Kontrollen von 25% aller einlaufenden Schiffe nicht erfüllt haben[103].

Die neue Richtlinie ist im Januar 2002 im Amtsblatt der EU erschienen. Wichtige Neuregelungen sind u. a.:

- die Mitgliedstaaten müssen die erforderliche Zahl von Besichtigern bis zum 01.01.2003 aufstocken (Art. 4 und 7), wobei Rotterdam 6 Monate mehr Zeit eingeräumt wird,
- die Kontrolle von 25% der einlaufenden Schiffe wird durch Prioritätsfaktoren für Risikoschiffe und regelmäßige erweiterte Prüfungen z.B. für ältere Schiffe (Art. 5 und 7) so strukturiert, dass die Behörden in der EU mit einheitlicher Schärfe vorgehen,
- besonders auffälligen Schiffen, die unter der Flagge eines Staates auf der "schwarzen Liste" fahren, oder die innerhalb von 24 Monaten zweimal festgehalten wurden, kann der Zugang verweigert werden (Art. 7b),
- zu den Gründen des Festhaltens eines Schiffes zählt auch das Fehlen eines Schiffsdatenschreibers (voyage data recorder VDR oder "black box") für Schiffe mit mehr als 3.000

---

99 Richtlinie 2001/106 des Europ. Parlaments und des Rates vom 19.12.2001 zur Änderung der Richtlinie 95/21 EG zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle), ABl. der EG L 19/17 vom 22.01.2002.

100 ABl. L 157 vom 07.07.1995, zuletzt geändert durch Richtlinie 2001/106 EG.

101 Geltende Fassung in BGBl. 2000 II S. 892.

102 Vgl. oben Ziff. 1.9.3.

103 ESPO News 2002, 8.6 vom Juni 2002. Während Irland die 25% fast erreichte (21%), liegt Frankreich mit 9,6% weit zurück, obwohl gerade Frankreich nach dem ERIKA Unfall für eine verbesserte Hafenstaatkontrolle plädierte.

BRZ, sofern dessen Verwendung gem. Anhang XII der Richtlinie vorgeschrieben ist. In Anhang XII werden die Fristen der IMO über die schrittweise Ausrüstungspflicht aller Schiffe mit Schiffsdatenschreibern ab 01.07.2002 bis 01.01.2008 übernommen (Art. 9),

- umfangreiche Melde- und Informationspflichten sowie Registrierung aller Vorgänge in den Datenbanken SIRENAC und EQUASIS sind Pflicht (Art. 15.),
- schließlich sind die Staaten verpflichtet, bei ihrer innerstaatlichen Umsetzung der Richtlinie Sanktionen für Verstöße vorzuschreiben.

Die Richtlinie passierte am 06./07.12.2001 den Rat der Verkehrsminister, wurde anschließend im EP angenommen und trat danach mit der Veröffentlichung im Amtsblatt am 22.01.2002 in Kraft. Wie in allen diesen Fällen bleibt für die innerstaatliche Umsetzung durch die Bundesregierung (und die Länder) ein Zeitraum von 18 Monaten also bis zum 22.07.2003. Die Bundesregierung beabsichtigt diese Richtlinie mit der Vierten Schiffssicherheitsanpassungs-Verordnung noch in diesem Jahr umzusetzen. Die Kommission wird die Durchführung zum 22.07.2006 überprüfen, wobei insbesondere die Anzahl der Besichtiger und die durchgeführten Überprüfungen untersucht werden.

2.1.3. Beschleunigte Einführung der Doppelhüllentanker

Die Verordnung (EG) Nr. 417/2002 vom 18.02.2002 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates" ist im März 2002 im Amtsblatt[104] veröffentlicht worden. Sie gilt gem. Art. 13 ab dem 01.09.2002.

Doppelhüllentanker vermindern das Risiko von Schadstoffaustritten deutlich, ohne jedoch absoluten Schutz zu bieten. Als Teil des ERIKA I Paketes drängte die EU seit Ende 2000 erfolgreich auf deutlich kürzere Restlaufzeiten für die (alten) Einhüllentanker[105], die nach alter Rechtslage bis max. 2026 fahren durften. Die IMO reagierte sehr schnell und änderte in der 46. Sitzung des MEPC im April 2001 die Vorschriften des MARPOL Anlage I, wo in der Regel 13 G das Lebensalter der Einhüllentanker so verkürzt wird, dass ab 2003 bis 2015 schrittweise je nach Baujahr stillgelegt werden muss. Verschärfte Prüfungen nach dem sog. Zu-

[104] ABl. der EG vom 07.03.2002, L64/1.

[105] Vgl. Hauptgutachten Ziff. 3.2., S. 48 f.

standsbewertungsschema “Condition Assessment Scheme (CAS)” sollen den Wartungsstand der verbleibenden Einhüllentanker strenger als bisher kontrollieren. Nach einer Sonderklausel können die Staaten dafür optieren, in Ausnahmefällen bestimmte, dann noch nicht 25 Jahre alte Tanker bis 2017 weiter verkehren zu lassen. Diese Änderungen des MARPOL Übereinkommens treten planmäßig am 01.09.2002 weltweit in Kraft – also zum gleichen Zeitpunkt wie die EU-Verordnung.

Das verschärfte CAS Überprüfungssystem wird ab September 2002 weltweit verbindlich sein. Dazu richtet die IMO eine elektronische Datenbank ein und bereitet sich auf die administrative Überwachung dieser Vorschrift vor[106].

Die EU hat mit dieser Verordnung in 13 Artikeln die IMO Maßnahmen nun für den eigenen Zuständigkeitsbereich umgesetzt und die gestaffelten Stilllegungstermine für drei Kategorien von Tankern in den Art. 4 bis 6 definiert. In Art. 7 hat sie von der Option Gebrauch gemacht und erklärt, dass nach dem Jahre 2015 auch diejenigen Tanker, die ausnahmsweise bis 2017 weiter betrieben werden dürfen, nicht mehr in EU Häfen einlaufen dürfen, außer in Fällen eines Nothafens oder zur Reparatur (Art. 8). Für eventuelle nachträgliche Änderungen der Verordnung gilt ein vereinfachtes Änderungsverfahren gem. Art. 11. Die frühere Verordnung Nr. 2978/94, die u. a. eine Gebührendifferenzierung zugunsten von getrennten Ballasttanks einführte, wird gem. Art. 12 der neuen Verordnung zum 31.12.2007 aufgehoben, da die Frist für derartige Schiffe mit dem Jahre 2007 endet.

Da es sich bei dieser Regelung um eine Verordnung (und nicht um eine Richtlinie) handelt, gilt diese Verordnung unmittelbar in jedem Mitgliedsland ab 01.09.2002. Weitere förmliche Umsetzungsmaßnahmen auf nationaler Ebene sind nicht erforderlich (ggf. Erlasse?).

Die EU will zusätzlich eine Liste der “Schwarzen Schafe” unter den auffälligen Tankern und sonstigen Schiffen unabhängig von der Veröffentlichung der Richtlinien einrichten und ab Anfang 2002 im Amtsblatt veröffentlichen. Als potenziell unsicher angesehene Tanker werden den strengen jährlichen Kontrollen unterworfen. Während derzeit in der EU jährlich 10.000 bis 12.000 Schiffe routinemäßig untersucht werden, darunter 700 Schiffe in einer intensiven Untersuchung, sollen zukünftig bis zu 4.000 Tanker intensiv untersucht werden. Die

[106] MEPC 47/11/3 vom 07.12.2001.

Kommission erwartet, dass die 15 EU Staaten sofort mit der Umsetzung beginnen und Tanker-Inspektoren rekrutieren.

Daneben führt die Umweltorganisation GREENPEACE eine eigene "schwarze Liste" von etwa 700 bis 800 alten Schiffen, die jährlich weltweit außer Dienst gestellt werden müssten[107]. GREENPEACE schließt nach eigenen Angaben direkte Aktionen gegen diese Schiffe nicht aus[108].

2.2. ERIKA II Paket

2.2.1. Schiffsüberwachungs-Richtlinie

Der erste Vorschlag aus dem sog. „Erika II Paket" ist die „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75 EWG des Rates"[109]. Diese Schiffsüberwachungs-Richtlinie will, wie im Hauptgutachten[110] und im Ergänzungsgutachten[111] dargestellt, die vorhandenen Meldepflichten erweitern, den Datenaustausch verbessern, die AIS- und VDR – Geräteausstattung forcieren, Vorschriften für ein Auslaufverbot bei extrem schlechtem Wetter einführen, eine Seeunfalluntersuchung nach den Vorgaben des IMO Codes sowie die Vorbereitung von Notliegeplätzen für alle EU Staaten vorschreiben. Auf diese Weise werden die entsprechenden IMO-Regelungen schnell und energisch für die EU-Staaten verbindlich gemacht. Der Rat der Umweltminister hat diese Richtlinie am 25.06.2002 endgültig verabschiedet. Die Veröffentlichung im Amtsblatt wird kurzfristig folgen.

Gemäß Art. 29 der Richtlinie müssen die Staaten innerhalb von 18 Monaten die innerstaatlichen Verwaltungsvorschriften erlassen, die in diesem Falle recht umfangreich und kompliziert werden dürften.

---

107 Internet: www.greenpeace.org.

108 DVZ Deutsche Verkehrs Zeitung vom 14.02.2002.

109 KOM (2000) 802 endg. vom 08.12.2000.

110 Vgl. Hauptgutachten Ziff. 3.2.2.2.1.

111 Vgl. Ergänzungsgutachten Ziff. 3.2.6.1.

Die meisten Vorschriften der Richtlinie stießen bei Rat und EP auf breite Zustimmung. Dies gilt z. B. für

- die Verpflichtung aller Schiffe die Meldeverfahren, die Wegeführung und Verkehrslenkung, die automatischen Identifizierungssysteme (AIS bzw. VDR) zwingend zu beachten (Art. 4 – 8),
- die Gefahrgut- und Unfallmeldungen streng durchzuführen (Art. 12 ff),
- die Pflichten der Mitgliedstaaten zur Einrichtung der entsprechenden Landstationen und Bereitstellung des Personals (Art. 9), zur Kontrolle der AIS- und VDR Technik an Bord (Art. 10) sowie zur Durchführung von Unfalluntersuchungen gem. IMO Code (Art. 11),
- für die (sehr sinnvolle) Verpflichtung der Schiffe, das AIS System ständig eingeschaltet zu lassen (Art. 6 Abs. 2),
- die Pflicht der EU Staaten zur Einrichtung von Notliegeplätzen an den Küsten, wobei im konkreten Seenotfall die Genehmigung der zuständigen Behörde zu beachten ist (Art. 20).

Die Meinungsverschiedenheiten konzentrierten sich auf einige Seerechtsfragen. Ein Streitpunkt betraf die **Verkehrslenkung,** das sog. VTS (Vessel Traffic Management System). In Art. 8 werden die Schiffe, deren Bestimmungshafen ein Hafen in der EU ist, verpflichtet, die Verkehrslenkung nicht nur innerhalb des Küstenmeeres, sondern auch außerhalb d.h. in der AWZ zu beachten. Das Seerechts-Übereinkommen der Vereinten Nationen lässt verkehrsregelnde Maßnahmen nur innerhalb des eigenen Küstenmeeres der Staaten zu; außerhalb gilt die Freiheit der Schifffahrt (Navigationsfreiheit)[112]. Soweit Art. 8 der Richtlinie die Schiffe unter der Flagge eines EU Staates zur Einhaltung von Verkehrslenkung außerhalb der 12 sm Grenze des Küstenmeeres verpflichten will, ist dieses nur mit Zustimmung der betreffenden Staaten möglich. Eine solche Regelung kann aber immer nur inter partes gelten. Die Klausel in Art. 8b ist also völkerrechtlich äußerst bedenklich, soweit sie sich an Schiffe unter der Flagge eines Drittstaates wendet. Zulässig ist es jedoch, wenn in Art. 8 c Schiffe unter Drittlandsflagge, die keinen EU Hafen anlaufen wollen, sich also im Transit befinden, verkehrslenkende Vorschriften auch außerhalb des Küstenmeeres „so weit wie möglich“ einhalten sollen.

[112] Vgl. Art. 21 und 87 in Verbindung mit Art. 58 SRÜ.

Das **Auslaufverbot** bei außergewöhnlich schlechtem Wetter bietet ebenfalls rechtliche Probleme, weil in die Dispositionsfreiheit des Kapitäns eingegriffen wird. Die neue Regelung in Art. 18 verfolgt einen zweistufigen Ansatz. Bei „erheblichen Gefahren ...für Menschenleben...oder für ein Verschmutzungsrisiko“ können geeignete Maßnahmen bis hin zum Auslaufverbot ergriffen werden. Bei sonstigen (normalen) Gefahren soll es bei einer Empfehlung nicht auszulaufen bleiben. In Art. 18 Abs. 2 wird das Maßnahmenpaket wieder relativiert, denn weder das Auslaufverbot noch die Empfehlung „präjudizieren jedoch nicht die Entscheidung, die der Kapitän nach seinem fachlichen Urteil nach Maßgabe des SOLAS-Übereinkommens trifft“.

So bleibt letztlich unklar, wie dieser Artikel anzuwenden und durchzusetzen ist, zumal die Richtlinie keine Rechtsgrundlage für ein Auslaufverbot nennt. Die EU wäre gut beraten, solche missverständlichen Regelungen zu unterlassen.

Es bleibt ein weiterer wichtiger Aspekt ungeklärt, der die Akzeptanz und Praktikabilität der Richtlinie berührt. Es stellt sich die Frage, wie diese vielen neuen Meldepflichten mit den vorhandenen (alten) Meldepflichten koordiniert werden, ohne die Schiffsführung und die Landeinrichtungen zu überfordern. Bekanntlich gibt es neben der auf der EU Richtlinie 93/75 beruhenden Anlaufbedingungs-Verordnung[113] eine neue EU Melde-Richtlinie 2002/6[114] mit einheitlichen Formvorschriften. Zusätzliche Meldepflichten werden sich aus der Schiffsentsorgungs-Richtlinie[115] ergeben, nach der Schiffe ihren Entsorgungsbedarf vor dem Einlaufen melden müssen. Die nationalen deutschen Durchführungsbestimmungen sind im Bund-Länderverhältnis besonders sorgfältig zu beraten, damit Praktikabilität und Rechtmäßigkeit beachtet werden.

2.2.2. Errichtung eines zusätzlichen Entschädigungsfonds

Der Kommissionsvorschlag zur Errichtung eines zusätzlichen Europäischen Entschädigungsfonds zum Ausgleich von Ölverschmutzungsschäden (COPE Fonds) wurde kontrovers diskutiert. Der Vorschlag wird derzeit nicht mehr verfolgt, da sich eine weltweite Neuregelung im

---

113 Anlaufbedingungsverordnung (AnlBVO) vom 23.08.1994, BGBl. I S. 2246, zuletzt geändert am 18.12.2000 BGBl. I S. 1735.

114 Vgl. unten Ziff. 2.3.3.

115 Vgl. unten Ziff. 2.3.1.

Rahmen des Ölhaftungssystems der IMO abzeichnet[116]. Die Subsidiaritätsprüfung hat ergeben, dass eine regionale EU Regelung nur dann in Betracht kommt, wenn die von allen EU Staaten in der IMO unterstützte Anhebung der Haftungssummen im Internationalen Haftungssystem scheitern sollte. Die Vollversammlungen der IMO und des Internationalen Ölhaftungsfonds haben im November 2001 bzw. April 2002 eine Diplomatische Konferenz für Mai 2003 vereinbart, auf der eine (freiwillige) dritte Haftungsstufe zu beschließen wäre.

2.2.3. Europäische Maritime Sicherheits-Agentur EMSA

Der Verordnungstext für die rund 55-80 Mitarbeiter starke und mit einem jährlichen Budget von 7,6 Mio. € ausgestattete Europäische Maritime Sicherheits-Agentur ist im Rat der Umweltminister am 25.06.2002 verabschiedet worden, wobei der Sitz der neuen Organisation allerdings offen blieb. Zweck der Verordnung ist die Errichtung einer Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs, die für die Mitgliedstaaten und die Kommission das erforderliche Fachwissen und die technisch-wissenschaftliche Unterstützung im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit bereitstellen soll, was zu einem hohen, einheitlichen Sicherheitsniveau in den Bereichen Seeverkehrssicherheit und Verhütung von Verschmutzungen in der Gemeinschaft beitragen soll (Art. 1). Kontrollaufgaben in den Mitgliedstaaten (Art. 3) sind möglich. Die Agentur besitzt Rechtspersönlichkeit, wird von einem weisungsunabhängigen Exekutivdirektor geleitet (Art. 15) und kann regionale Zentren einrichten (Art. 5). Sie wird von einem Verwaltungsrat mit 2/3 Mehrheitsentscheidungen gesteuert, der den Exekutivdirektor ernennt und Arbeitsprogramme und Haushalt verabschiedet (Art. 10-14). Die Agentur nimmt innerhalb von 12 Monaten nach Inkrafttreten der Verordnung ihre Arbeit auf (Art. 23).

Das EP hat in seiner Sitzung vom 11. bis 14.06.2001 dem Entwurf mit einer Reihe von Änderungen zugestimmt, die der Rat weitgehend übernahm. Zu den Änderungen zählen die Einführung des Umweltschutzes unter den Zielen der EMSA, die Stärkung der Rechte der Staaten bei Kontrollen und die Einführung unangemeldeter Kontrollbesuche.

Als relativ schwach erscheinen die Aufgaben der Agentur, Art. 2 nennt "unterstützende Aufgaben" gegenüber der Kommission, "Zusammenarbeit" mit den Mitgliedstaaten bei der Ausbildung und der Suche nach technischen Lösungen, "erleichterte Zusammenarbeit" bei dem

[116] Vgl. Ziff. 1.3.2.

neuen Überwachungs- und Informationssystem, bei der Untersuchung von Seeunfällen und beim Datenaustausch. Exekutive Aufgaben fehlen. Stattdessen bleibt der Eindruck einer ausgelagerten "Denkfabrik" der Kommission.

Zum Sitz der EMSA gibt es noch keine Entscheidung. Portugal (Lissabon), Griechenland (Piräus), Italien (Genua) und Frankreich (Nantes) sowie Spanien haben sich um den Sitz bemüht. Die politische Entscheidung obliegt den EU Gipfelkonferenzen. Der EU Gipfel unter belgischem Vorsitz in Laeken am 14.12.2001 konnte keine Einigung über die rund zehn verschiedenen, neu zu gründenden EU Agenturen finden, unter denen sich auch eine von Italien beanspruchte Lebensmittelagentur mit Sitz in Parma befindet. Über diese wurde besonders intensiv gestritten, was einen Konsens über die anderen Agentursitze verhinderte. Der nächste Gipfel wird gegen Jahresende 2002 in Dänemark stattfinden, sodass möglicherweise die Sitzentscheidung auf einer Gipfelkonferenz in diesem Ostseestaat fällt.

Die Bundesregierung ist stark daran interessiert, den Sitz der ebenfalls neuen Europäischen Agentur für Flugsicherheit EASA für Köln zu gewinnen[117] und hat daher den Sitz der EMSA nicht aktiv verfolgt, obwohl Lübeck, Emden und andere Standorte Interesse bekundet hatten. Die EASA mit einem Etat (2004) von 29 Mio. € und 200 Mitarbeitern hat große praktische Bedeutung für die Luftfahrtindustrie und den Luftverkehrsmarkt. Sie soll u. a. gemeinsame Regeln für die Zertifizierung und Wartung von Luftfahrtprodukten festlegen und deren Anwendung überwachen. Damit wird diese Behörde verantwortlich für die Zulassung von Flugzeugen. Außerdem soll sie die technischen Vorschriften harmonisieren und für den Umweltschutz zuständig sein. Die EASA wird also - anders als die EMSA - eine exekutive Einrichtung mit weitreichenden Kompetenzen. Die Verkehrsminister haben am 19.06.2002 die Errichtung der EASA im Prinzip beschlossen. Die endgültige Sitzentscheidung liegt bei den EU-Staats- und Regierungschefs[118].

Der Wunsch nach einem deutschen Sitz der EMSA sollte nicht voreilig aufgegeben werden. Auch der Sitz von einem der nach Art. 5 möglichen "regionalen Zentren" könnte für deutsche Standorte z.B. an der Ostsee und für die Ostseeregion interessant sein. In der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der FDP heißt es u. a.: "Sofern sich im Verlauf der

---

117 Deutsche Verkehrs Zeitung DVZ vom 10.01.2002.

118 Mitbewerber für Köln ist Amsterdam, FAZ vom 20.06.2002.

Behandlung des gegenwärtigen Standortpaketes eine realistische Chance ergibt, die EMSA nach Deutschland zu holen, wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass die vorliegenden deutschen Standortangebote ...berücksichtigt werden."[119] und weiter: *"Sobald bekannt ist, ob (regionale) Zentren vorgesehen sind und welche Aufgaben und Anforderungen von derartigen Einrichtungen zu erfüllen sind, werden diese Informationen an diejenigen Städte bzw. Bundesländer übermittelt, die sich als Agenturstandort angeboten haben".*
Neuerdings scheint wieder offen zu sein, welche Aufgaben die EMSA übernehmen soll, da nun auch Aspekte der Hafensicherheit[120] *und Terrorismusbekämpfung in den Vordergrund treten, für die bisher eine Verwaltungsstruktur fehlt*[121].

2.3. Andere EU Regelungen

2.3.1. Schiffsentsorgung in den Häfen

Schätzungen gehen davon aus, dass jährlich ca. 70.000 Kubikmeter Müll von Schiffen allein in die Nordsee entsorgt und erhebliche Mengen Öl und ölhaltige Gemische eingeleitet werden, die im normalen Schiffsbetrieb, also nicht im Zusammenhang mit Unfällen entstehen[122]. Für die Ostsee dürften geringere Abfallmengen, zugrunde zu legen sein. Hinzu kommt die Belastung der Meere durch Schiffsabwasser aus Maschinenräumen, Kombüsen und Unterkünften. Zwar sind Nordsee und Ostsee im Rahmen des MARPOL-Übereinkommens als "Special Area" ausgewiesen, in denen Öl und Schiffsmüll nicht eingeleitet werden dürfen, aber viele Schiffe ignorieren diese Regeln oder entsorgen illegal.

Die Richtlinie 2000/59 über Hafenauffanganlagen und Ladungsrückstände[123] tritt zum Jahresende 2002 in Kraft. Bis dahin müssen die EU-Staaten den Anschluss- und Benutzungszwang für alle Schiffe, die dazugehörige Gebührengestaltung und die Hafenabfall-Bewirtschaftungspläne in nationales Recht umsetzen. Dies geschieht in Deutschland durch Verordnungen des

---

119 BT-Drs. 14/8467 vom 12.03.2002 (Kleine Umfrage der FDP).

120 Vgl. oben Ziff. 1.9.1.

121 ESPO News 2002 Nr. 8.6 vom Juni 2002.

122 Thema Europa, Verkehr und Umwelt, Strategien für ein nachhaltiges Verkehrssystem in Europa, Fraktion der Sozialdemokratischen Partei Europas (SPE), 2002, S. 42.

123 ABl. EG L 332/81 vom 28.12.2000, vgl. auch Hauptgutachten Ziff. 3.2.1.

Bundes[124] und Verordnungen oder Gesetze der norddeutschen Küstenländer[125]. Da der Betrieb der Häfen Länderzuständigkeit ist, liegt die Hauptlast der Umsetzung und des späteren Entsorgungsbetriebes bei den Hafenbetreibern und den Ländern. Die Aufgaben des Bundes beschränken sich auf internationale Melde- und Kontrollaufgaben.

Das neue System der Schiffsentsorgung wird die bisherigen illegalen Öleinleitungen in Ostsee und Nordsee deutlich reduzieren, da zukünftig grundsätzlich jedes Schiff vor dem Auslaufen aus einem EU-Hafen entsorgen muss (Ausnahmen für Fähr- und Linienschiffe, die die ordnungsgemäße Entsorgung in einem der angelaufenen Häfen nachweisen müssen). Zugleich entstehen administrativer Aufwand in den Häfen und Kosten für die Schifffahrt[126].

2.3.2. Richtlinie über das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen

Zweck der "Richtlinie 2001/96 vom 04.12.2001 zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen"[127] ist es, die Sicherheit von Massengutschiffen zu erhöhen, die Umschlagsanlagen zum Laden oder Löschen anlaufen. Dabei soll das Risiko übermäßiger Belastung und mechanischer Beschädigung durch unsachgemäße Beladung vermieden werden, denn in der Vergangenheit sind Massengutschiffe wiederholt wegen falscher Beladung auseinander gebrochen und gesunken[128]. Mit der Richtlinie werden der IMO BLU Code (Bulk and Unloading Code[129]) und die SOLAS -Regel VI/7 in der 1996 geänderten Fassung in das Gemeinschaftsrecht eingeführt.

Die Richtlinie gilt für alle Massengutschiffe unabhängig davon, welche Flagge sie führen und für alle Umschlagsanlagen auf dem Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten, die für das Be- und

---

124 Dritte SchiffssicherheitsanpassungsVO vom 24.08.2001 BGBl. 2001 I S. 2276 sowie Entwurf der Vierten SchiffssicherheitsanpassungsVO.

125 In MVP: Entwurf Schiffsentsorgungsgesetz vom 14.12.2001.

126 Vgl. unter Ziff. 3.2.

127 Text in ABl. der EU L 13/9 vom 16.01.2002.

128 In 20 Jahren gingen 170 Massengutschiffe mit 1300 Besatzungsmitgliedern verloren, Hamburger Abendblatt vom 12.06.2006.

129 IMO Resolution A.862(20) vom 27.11.1997.

Entladen von Massengutschiffen ausgerüstet sind. Die Richtlinie hat u. a. folgende wesentliche Bestandteile:

- Anforderungen an die Betreiber der Anlagen, für die Umschlagsvorgänge verantwortliche Vertreter zu benennen und deren Zuständigkeiten gegenüber dem Kapitän festzulegen,
- Aufstellung von Eignungsanforderungen für die Schiffe und Umschlagsanlagen,
- Einführung von harmonisierten Verfahrensweisen im Zusammenwirken zwischen Schiff und Umschlaganlage, einschließlich Informationsaustausch und Lade- bzw. Löschplan,
- Betreiber der Anlage müssen ein zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem gem. ISO 9001-2000 anwenden,
- Berechtigung der Behörden, das Laden und Löschen bei Gefahr anzuhalten,
- Meldepflichten bei fälligen Reparaturen,
- Berichterstattung der Mitgliedstaaten über die Umsetzung.

Die Richtlinie verbessert also die Sicherheit von Massengutschiffen, die wesentlich von der richtigen Beladung und Gewichtsverteilung im Schiff abhängt. Dies hat auch für die Ostsee mit ihrem hohen Anteil von Massengutverkehren (z.B. Kohle, Baustoffe) Bedeutung. Die Richtlinie wurde am 16.01.2002 im Amtsblatt der EU[130] veröffentlicht. Die Staaten müssen die Richtlinie bis zum 05.08.2003 in nationales Recht umsetzen. Die Bundesregierung beabsichtigt die Richtlinie noch in diesem Jahr mit der Vierten SchiffssicherheitsanpassungsVO umzusetzen. Auch auf die Länder kommen damit neue Aufgaben zu.

Die Umschlagsanlagen und ihre Betreiber z.B. in Wismar und Rostock müssen sich auf höheren Personalaufwand einstellen. Auf die zuständigen Behörden kommt Mehrarbeit zu. Der Bund und die Länder müssen z.B. durch Verordnung die Aufgaben den zuständigen Behörden zuweisen und deren Arbeit überwachen. Es dürfte sich anbieten, alle derartigen Aufgaben bei der Hafenstaatkontrolle zu konzentrieren.

[130] ABl. EU L 13/9 vom 16.01.2002.

2.3.3. Richtlinie über Meldeformalitäten

Die EU-Richtlinie vom 18.02.2002 über "Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft" dient dem Ziel, die von der IMO gem. Übereinkommen zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (IMO FAL-Übereinkommen vom 09.04.1965) empfohlenen Standardformulare[131] für die An- und Abmeldung in den Häfen der EU einheitlich und verbindlich einzuführen und auf unterschiedliche nationale Formulare zu verzichten. Die Richtlinie, die auch die Küstenschifffahrt in der EU attraktiver machen soll, fand im Rat der EU Verkehrsminister am 06./07.12.2001 und im EP breite Unterstützung und wurde am 09.03.2002 im Amtsblatt der EU veröffentlicht[132]. Sie tritt am Tag der Veröffentlichung in Kraft. Die Mitgliedstaaten haben jedoch gem. Art. 7 Zeit bis zum 09.09.2003 für die Erarbeitung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

Die Richtlinie bedarf der innerstaatlichen Umsetzung durch die Bundesregierung, die hierzu die Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz ändern wird. Sobald sich das neue System in allen EU Häfen und möglichst auch in denen der Beitrittsstaaten durchsetzt, wird eine gewisse Vereinfachung für Kapitäne und Landdienststellen eintreten, indem das Meldeverfahren für fünf Bereiche standardisiert abläuft:

- Allgemeine IMO Erklärung über das Schiff,
- IMO Erklärung über die Schiffsvorräte,
- IMO Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung,
- IMO Besatzungsliste,
- IMO Fahrgastliste.

Im Hinblick auf grenzpolizeiliche Kontrollerfordernisse wird den deutschen Interessen durch eine Protokollerklärung der Mitgliedstaaten Rechnung getragen, nach der in der IMO eine Ergänzung der Fahrgastliste um Angaben über Art und Anzahl der Identitätspapiere veranlasst werden soll.

---

131 Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, FAL Convention, BGBl. 1967 II S. 2434 und BGBl. 1984 II S. 938; in Kraft für 83 Staaten; unter den Ostseestaaten fehlen lediglich Estland und Litauen.

132 Richtlinie 2002/6/EG vom 18.02.2002 über Meldeformalitäten..., ABl. EG L 67/31 vom 09.03.2002.

Damit das neue Meldesystem in der gesamten Ostsee gilt, sind Estland und Litauen als die letzten noch fehlenden IMO Vertragsstaaten in der Ostsee aufgefordert, dem IMO FAL-Übereinkommen von 1965 beizutreten. Wie auch Estland bereits 1992 sind Lettland und Litauen 1993 bzw. 1995 Mitglieder der IMO geworden. Da liegt es in der Logik der Dinge, dass diese beiden Staaten auch dem IMO FAL-Übereinkommen beitreten, wie es Lettland 1998 vollzog. Dasselbe Ergebnis würde aber auch erreicht werden, sobald diese Staaten im Zuge des EU Beitritts diese Richtlinie übernehmen, da die zu verwendenden Meldeformulare im Anhang der EU Richtlinie vorgeschrieben sind. Die Bundesregierung wird diese Richtlinie mit der Vierten SchiffssicherheitsanpassungsVO bzw. durch Ergänzung der AnlaufbedingungsVO[133] umsetzen.

2.3.4. Verordnung über den Seesicherheitsausschuss

Der Verordnungsvorschlag[134] über den "Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Umweltverschmutzung durch Schiffe...", der sog. **COSS-Auschuss**, will die in verschiedenen älteren Richtlinien[135] jeweils vorgesehenen Ausschüsse in einem Seesicherheitsausschuss zusammenfassen und so das Know-how bündeln und die weitere Aktualisierung der Verordnungen und Richtlinien erleichtern, indem die Übernahme neuer internationaler Vorschriften beschleunigt und vereinfacht wird. Der Rat der Verkehrsminister vom 25./26.03.2002 erzielte Einigung zum gemeinsamen Standpunkt.

Der neue Seesicherheitsausschuss, der gem. Art. 3 der Verordnung aus Vertretern der Mitgliedstaaten besteht, kann erhebliche Bedeutung gewinnen für die Weiterentwicklung und ständige Aktualisierung des EU Schiffssicherheitsrechtes. Wenn die Maßnahme einen Sinn haben soll, dann müssen auch die neuen Verordnungen und Richtlinien des ERIKA I und ERIKA II Paketes unter die Zuständigkeit dieses Seesicherheitsausschusses gestellt werden.

---

133 BGBl. 1994 I S. 2246.

134 KOM (2000) 459; BR-Drs. 651/00 vom 16.10.2000.

135 Richtlinie 93/75 über Mindestanforderungen an Seeschiffe; Richtlinie 94/57 über Klassifikationsgesellschaften, Richtlinie 94/58 über Mindestanforderungen an Seeleute sowie die Verordnungen Nr. 613/91 über Umregistrierung von Schiffen, Nr. 2978/94 über die Vermessung von Ballasträumen auf Tankschiffen und Nr. 3051/95 über sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen.

Die norddeutschen Küstenländer sollten im Einvernehmen mit der Bundesregierung mindestens einen Sitz im Seesicherheitsausschuss beanspruchen.

2.3.5. Sicherheit von RoRo- und Fahrgastschiffen

Die Kommission hat am 25.03.2002 eine Mitteilung zur Erhöhung der Sicherheit von Fahrgastschiffen in der Gemeinschaft vorgelegt, die u. a. einen "Richtlinienvorschlag über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro Fahrgastschiffe" sowie einen "Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 98/18 vom 17.03.1998 über Sicherheitsvorschriften und –normen für Fahrgastschiffe" enthält[136]. Inoffiziell werden diese Vorschläge bereits „ERIKA III Paket" genannt.

Die Richtlinie verstößt allerdings in der aktuellen Fassung des Art. 3 gegen geltendes Völkerrecht, worauf die deutsche Verhandlungsdelegation stets hinwies[137]. Art. 3 verpflichtet ausdrücklich auch RoRo-Fahrgastschiffe unter der Flagge von Staaten außerhalb der EU zur Einhaltung der erhöhten Stabilitätsanforderungen. Dies widerspricht dem UN Seerechtsübereinkommen[138] und dem SOLAS Übereinkommen[139]. Diese Rechtsfrage ist noch nicht gelöst. Vor einer Umsetzung dieser Vorschrift in nationales Recht ist unbedingt zu warnen. Es würde sich um den wohl ersten ernsten Fall einer Abweichung der EU vom Grundsatz der Vertragstreue gegenüber höherrangigem Völkerrecht im Seerecht handeln. Es geht um das Prinzip, ob weiterhin verbindliche Standards durch die Vereinten Nationen und die IMO mit Wirkung für und gegen alle Flaggen vereinbart werden oder ob regionale Standards gelten sollen.

Der erstgenannte Vorschlag soll die Stabilitätsanforderungen des für acht Nordsee- und Ostseestaaten (Dänemark, Deutschland, Finnland, Irland, Niederlande, Norwegen, Schweden, England) geltenden Stockholmer-Übereinkommens[140] mit seinen Vorschriften zum Schutz der

---

136 Mitteilung der Kommission 2002/0074 (COD) vom 25.03.2002; BR-Drs. 321/02 vom 15.04.2002.

137 Rat der EU 9664/02 vom 07.06.2002.

138 Art. 217 Abs. 3 und Art. 21 Abs. 2 SRÜ verpflichten die Staaten die international anerkannten Zeugnisse, Regeln und Normen anzuerkennen.

139 SOLAS Regel I-19, Pflicht zur Anerkennung gültiger Zeugnisse des Flaggenstaates.

140 Stockholm Übereinkommen von 1996 (als Reaktion auf das ESTONIA Unglück), IMO Circ. No. 1891 vom 29.04.1996.

unteren Decks gegen eindringendes Wasser[141] auf die gesamte EU ausdehnen. Alle Neubauten müssen demnach ab 01.10.2004 die erhöhten Stabilitätsanforderungen gegen eindringendes Wasser auf den Ladedecks erfüllen. Ältere Schiffe erhalten eine Übergangsfrist bis Oktober 2010 oder müssen bis 2015 aus dem Verkehr genommen werden.

Die Richtlinie verstößt allerdings in der aktuellen Fassung des Art. 3 gegen geltendes Völkerrecht, worauf die deutsche Verhandlungsdelegation stets hinwies[142]. Art. 3 verpflichtet ausdrücklich auch RoRo-Fahrgastschiffe unter der Flagge von Staaten außerhalb der EU zur Einhaltung der erhöhten Stabilitätsanforderungen. Dies widerspricht dem UN Seerechtsübereinkommen[143] und dem SOLAS-Übereinkommen[144]. Diese Rechtsfrage ist noch nicht gelöst. Vor einer Umsetzung dieser Vorschrift in nationales Recht ist unbedingt zu warnen. Es würde sich um den wohl ersten ernsten Fall einer Abweichung der EU vom Grundsatz der Vertragstreue gegenüber höherrangigem Völkerrecht im Seerecht handeln. Es geht um das Prinzip, ob weiterhin verbindliche Standards durch die Vereinten Nationen und die IMO mit Wirkung für und gegen alle Flaggen vereinbart werden oder ob regionale Standards gelten sollen.

Ziele des zweiten Vorschlags sind Verschärfungen zum Schutz behinderter Fahrgäste, zur Einbeziehung der inländischen Passagierverkehre und bauliche Verbesserungen durch Änderung der bestehenden Richtlinie 98/18 über Sicherheitsvorschriften und –normen für Fahrgastschiffe. Zusätzlich stellt die Kommission ihre Forderungen zur Reform der Haftung von Personenschäden (Athener-Übereinkommen[145]) vor. Die Kommission schlägt erhöhte Haftungsgrenzen, obligatorische Versicherung und einen Direktanspruch des Geschädigten gegen die Versicherung vor. Sie erwartet diese Änderungen von der laufenden Novellierung des Athener-Übereinkommens in der IMO und möchte danach umgehend eine einheitliche Umsetzung in der EU vorschreiben.

---

141 Schwimm- und Manövrierfähigkeit muss bis 4 m Wellenhöhe garantiert sein, während SOLAS nur 1,5 m Wellenhöhe vorschreibt.

142 Rat der EU 9664/02 vom 07.06.2002.

143 Art. 217 Abs. 3 und Art. 21 Abs. 2 SRÜ verpflichten die Staaten die international anerkannten Zeugnisse, Regeln und Normen anzuerkennen.

144 SOLAS Regel I-19, Pflicht zur Anerkennung gültiger Zeugnisse des Flaggenstaates.

145 Zum Athener Übereinkommen vgl. oben Ziff. 1.3.4.

Die weitere Beratung zu diesem Vorschlagsbündel ist abzuwarten. Vorschläge, die in erster Linie auf den häufig besonders riskanten Passagierverkehr des Mittelmeeres abzielen, bringen auch für die Ostsee Verbesserungen, indem alle Ro-Ro Fähren, Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und Kreuzfahrer erfasst werden, die Häfen der EU anlaufen. Die Vorteile für behinderte Fahrgäste und die einheitliche Haftung sind in jedem Falle zu begrüßen, auch wenn sie Kosten auslösen. Erneut wird an diesen Vorschlägen deutlich, dass nicht immer alle Ostseeanlieger gemeinsam agieren. Das Stockholm-Übereinkommen über die Sicherheit von Fährschiffen gilt zwar für acht westeuropäische Schifffahrtsländer, nicht aber für Russland, Estland, Lettland, Litauen und Polen.

Der Rat der Verkehrsminister kam am 19.06.2002 zu diesen beiden Vorschlägen zu einer „Allgemeinen Ausrichtung". Die Stellungnahme des EP ist der nächste Schritt.

2.4. Die Rolle der EU im maritimen Sicherheitskonzept

Die vorangehenden Ausführungen verdeutlichen den hohen Grad der Verrechtlichung der Schiffssicherheit in der EU. Dennoch können internationale Schiffssicherheitsnormen nur effektiv wirken, wenn sie einer einheitlichen, an Effektivitätsmaßstäben ausgerichteten Implementierung unterliegen. Denn neben dem Charakter der IMO-Codes als soft-law und der Uneinheitlichkeit maritimer Verwaltungs- und Infrastrukturen führen Kooperationsdefizite zu einer heterogenen und lückenhaften Anwendung internationalen Rechts. Die EU hat daher maßgeblich zur Implementierung internationalen Regelwerkes beizutragen. Diesem Beitrag korrespondiert in der Regel ein weites Umsetzungsermessen internationaler Normen, wie z.B. der SOLAS-Regulation II-1/12(5) für doppelte Schiffsböden bei Passagierschiffen. Die zuständige Stelle kann nach dieser Vorschrift erlauben auf doppelte Schiffsböden zu verzichten, "if [it is] satisfied that the fitting of a double bottom […] would not be compatible with the design and proper working of the ship". Hier kann die implementierende Stelle von einem weitgehenden Ermessen Gebrauch machen. Aufgrund derartiger Ermessensspielräume verwundert es nicht, dass der Grad der Umsetzung unter den IMO-Mitgliedstaaten stark variiert. Diesen Defiziten sucht die EU durch Verbindlichmachung und gemeinschaftsweit einheitlicher Umsetzung des internationalen Regelwerkes abzuhelfen, z.B. mit der Richtlinie über Sicherheitsvorschriften und Normen für Fahrgastschiffe.[146] Die Implementierung internatio-

[146] Richtlinie 98/18/EG und ihre Verschärfung vgl. oben Ziff. 2.3.5.

naler Standards wird darüber hinaus durch die EU auch gegenüber Drittlandschiffen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle sowie gegenüber Schiffen, die sich vor den Küsten der EU auf Durchfahrt befinden, forciert. Beispielhaft dafür steht die dargestellte Verschärfung der Hafenstaatkontrolle durch das erste Erika-Paket sowie die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr im Zuge des zweiten Erika-Pakets. Dieses fördert zugleich den Ausbau der maritimen Infrastruktur durch Verkehrsregelungs-, Berichts- und Managementsysteme.

Eine weitere nicht unbedeutende Rolle kommt der EU im Rahmen der Koordinierung des mitgliedstaatlichen Vorgehens in der IMO zu. Das Gewicht, das die EU-Mitgliedstaaten bei Konzertierung besitzen, wurde auf der 46. Sitzung des Marine Environment Protection Committee der IMO beim Durchsetzen des vereinfachten MARPOL-Änderungsverfahrens für die Einführung von Doppelhüllentankern deutlich. Auch die im Oktober 2000 beschlossene Anhebung des unter der Ölhaftungsübereinkommen und dem IOPC-Fund zu zahlenden Schadenersatzes um 50% wäre ohne Koordinierung im EG-Rat schwerlich möglich gewesen. Letztlich versucht sich die EU an einer institutionellen Verankerung ihrer Aktivitäten. Durch die Gründung der Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr (EMSA) und der Bereitstellung der Datenbank EQUASIS gewinnt die EU an Gewicht hinsichtlich der Schiffssicherheit in europäischen Gewässern.

Zugleich kommen der EU Vorteile ihrer Supranationalität zu Gute. Mit Art. 211 EGV verfügt sie in Gestalt der Kommission über das zentrale Überwachungsorgan für die mitgliedstaatliche Umsetzung, Einhaltung und Anwendung der europäischen Schiffssicherheitsstandards, mithin über ein Instrument zur Erfüllungskontrolle.[147] Dieses kann die EU mittels der Hafenstaatkontrolle sogar auf Drittstaaten ausdehnen. Auch Erfüllungshilfe kann Brüssel leisten. Diese setzt beim Flaggenstaat an und kann so eine Lücke zur Hafenstaatskontrolle schließen. Letztere genügt gleichwohl nicht Ausflaggungen in so genannte „flags of convenience“ umfassend zu bekämpfen. Innergemeinschaftlich leistet die EU Erfüllungshilfe durch Unterstützung bei der Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften. Die EU-Agentur EMSA könnte die willkommene Rolle als regionale Ergänzung des globalen Flag State Committee der IMO übernehmen.

[147] Gemäß Art. 228 Abs. 2 EGV kann der EuGH sogar Zwangsgelder gegen einen Mitgliedstaat verhängen.

Das Potential der EU, selbstregulierende Kodizes durch steuerliche Anreize, differenzierte Hafengebühren[148] und verbesserten Informationsaustausch zu fördern, unterstreicht ihre Rolle im maritimen Sicherheitskonzept. Reicht private Regulierung nicht, kann die EU hoheitlich nachhelfen. Der Verlust der Anerkennung etwa würde für eine Klassifikationsgesellschaft ihr faktisches Aus bedeuten. Eine regelungswissenschaftlich interessante Mischform zwischen hoheitlicher Verhaltenssteuerung und unternehmerischer Eigenverantwortlichkeit – Stichwort: Sicherheitspartnerschaft Staat/Reederei/Schiff – ist die Einbeziehung des ISM-Codes in die Melderichtlinie.

Dennoch bleibt zu berücksichtigen: Die Kompetenzen der EU im maritimen Sicherheitsgeflecht sind begrenzt. Hafenstaatbehörden oder ihre Zuständigkeiten und Verfahren kann die EU nicht ohne weiteres regeln. Unterschiedliche Verwaltungstraditionen und -strukturen[149] kommen hinzu, gerade im Bereich der Seeverkehrssicherheit. Einige Staaten haben zivile Verwaltungen, andere militärische, und Bundesstaaten mit föderalen Strukturen und kommunaler Selbstverwaltung sind zusätzlichen Problemen ausgesetzt.

Gegen eine stärkere Stellung der EU bei der Durchsetzung von internationalen Sicherheitsstandards spricht auch, dass im Rat kein formalisiertes Verfahren für ein abgestimmtes Vorgehen im Rahmen der IMO besteht. Zudem ist die Kompetenzverteilung zwischen der EG und den Mitgliedstaaten bei Abschluss und Umsetzung internationaler Übereinkommen zur Schiffssicherheit nicht eindeutig; im Rahmen gemischter Abkommen steht nicht fest, wer intern für die Umsetzung zuständig ist. Durch interne Reibungsverluste könnte die EU extern sogar bremsend wirken.

Dennoch hat sich der europäische Gesetzgeber seit der Verkündung einer "Gemeinsamen Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr" auf die Durchsetzung und einheitliche Anwendung von IMO-Standards konzentriert. Nur selten zielte die EU auf Kollision mit der IMO ab. Meist betonte die EU den Primat der IMO. Dass trotzdem manche Aktivitäten der Europäischen Union auf Skepsis stoßen, liegt weniger an Sorgen bezüglich der Wahrung der

---

148 Zum sog. Green Shipping“ siehe www.green-shipping.de und unter Ziff. 4.4.

149 Dazu *Herber*, Seehandelsrecht S. 4 ff.

freien, globalen Schifffahrt (obwohl eine Politisierung und Regionalisierung der IMO drohen könnte) als an der mitgliedstaatlichen Angst vor Kompetenzeinbußen. Gegenüber einem "Kompetenzverlust" Richtung Brüssel mag der potentielle Gewinn an gemeinsamer Sicherheit durch gemeinschaftliche, europaweite Kompetenzwahrnehmung überwiegen.

Festzuhalten bleibt: Das Setzen neuer Standards bleibt Aufgabe für die IMO, das Durchsetzen dieser wird eine Schlüsselaufgabe für die Europäische Union. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund des bevorstehenden Beitritts von Polen und den drei Baltischen Staaten zur EU.

3. Ostsee Regelungen (HELCOM)

3.1. Ergebnisse der Sonderkonferenz der Verkehrsminister der Ostseestaaten vom 10.09.2001 und deren Umsetzung

Die HELCOM Sonderkonferenz der Umwelt- und Verkehrsminister der Ostseestaaten endete am 10.09.2001 in Kopenhagen mit einem Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Schiffssicherheit und des Unfallmanagements in der Ostsee. Der Text der "HELCOM Copenhagen Declaration"[150] - ergänzt durch ein erläuterndes Hintergrundpapier[151] - gliedert sich in 15 (römisch nummerierte) Einzelmaßnahmen. Diese werden nachfolgend in Erinnerung gerufen und erläutert, wobei an der römischen Nummerierung festgehalten werden soll, gefolgt von der Beschreibung der jeweiligen ersten Umsetzungsschritte, die von der zuständigen HELCOM SEA-Based Pollution Group koordinert werden[152]. Die Maßnahmen waren zugleich Gegenstand der 5. HELCOM SEA Tagung vom 13. bis 17.05.2002, die die ersten Umsetzungsschritte feststellten konnte[153]. In Deutschland erfolgt die Umsetzung der ersten Maßnahmen durch die „1. Ostseeschutz-Änderungsverordnung"[154].

I. Wegeführung (routeing measures)

Gefordert werden gemeinsame Initiativen der Ostseestaaten in der IMO zur Verbesserung der bestehenden Wegeführung durch Verlängerung des Tiefwasserweges (DW 17) um 5 sm in die Kadetrinne hinein – eine Maßnahme, die zwischenzeitlich verwirklicht wurde[155]. Andere Forderungen sind die Einrichtung eines neuen Tiefwasserweges im östlichen Golf von Finnland als Zugang nach Primorsk, wo die Ölverladung von Tankern bis 150.000 tdw im November 2001 begann; neue Wegeführungen für tiefgehende Schiffe (bis 15 m) bei Gotland und ein neues Verkehrstrennungsgebiet zwischen Bornholm und Schweden.

---

150 Declaration on the Safety of Navigation..., adopted on 10 September 2001 in Copenhagen by the HELCOM Extraordinary Ministerial Meeting. HELCOM SEA 4/2001, 2/1 vom 10.09.2001.

151 Background Document to the Declaration on the Safety of Navigation and Emergency Capacity in the Baltic Sea Area vom 10.09.2001.

152 HELCOM SEA, minutes of the fourth meeting, HELCOM SEA 4/2001 4/1Rev.1.

153 HELCOM SEA 5/2002 5/3 vom 23.05.2002.

154 Vgl. unten Ziff. 3.4.

155 Diese Maßnahme war Gegenstand von Beratungen im zuständigen Fachgremium der IMO im Juli 2001 und wurde zum 01. 01. 2002 eingeführt, vgl. unten Ziff. 5.6.

Diese Maßnahmen der Wegeführung sind teils verwirklicht, teils auf den Weg gebracht. Die Verlängerung des Tiefwasserweges um 5 sm in die Kadetrinne hinein ist am 07.01.2002 de facto wirksam geworden (Karte 2) und in einem IMO Circular sowie in deutschen und dänischen Seekarten eingezeichnet und bekannt gemacht[156]. Alle HELCOM Staaten werden. Diese Änderung wurde beim 75. Meeting des IMO MSC im Mai 2002 nachträglich gebilligt. Die Neuregelung der Wegeführung im Golf von Finnland betreibt Russland in der IMO unterstützt von allen Ostseestaaten. Der neue Tiefwasserweg für Tanker südlich von Gotland wird von Schweden in der 48. MEPC Sitzung bei der IMO im Juli 2002 eingebracht werden. Für das neue Verkehrstrennungsgebiet zwischen Bornholm und der schwedischen Küste liegt ein gemeinsamer Vorschlag vor[157].

II. Lotsenzwang (mandatory pilotage)

Zum Thema Lotsenzwang fordert das Papier für bestimmte Gefahrgutschiffe auf der Route T und im Sund neue nationale Gesetzgebungen, die die eigenen Schiffe dem Lotsenzwang unterwerfen, während fremdflaggige Schiffe durch Absprachen mit den Verladern und den Empfängern der Ladungen zur Lotsenannahme durch Vereinbarung veranlasst werden sollen[158]. Außerdem wurde Dänemark um Vorlage eines gemeinsamen IMO-Antrags zur Ergänzung der IMO Res. A.620(15) gebeten, der die (bestehende) Lotsenannahmeempfehlung für die Ostseezugänge auf Schiffe mit 11-13 m Tiefgang für die (gesamte) Route T ausdehnt. Damit soll die freiwillige Lotsenannahme erhöht werden. Somit verfehlte die Konferenz das ursprünglich gewünschte Ziel, einen Lotsenzwang über die IMO einzuführen. Dänemark verweist zur Unterstützung seiner Vorschläge darauf, dass die bestehende IMO-Lotsenempfehlung A.620 (15), die für Schiffe über 13 m Tiefgang einen Lotsen dringend empfiehlt, von angeblich 96 %

---

156 IMO SN /Circ. 218; HELCOM SEA 4/2001 2/6/Rev.1 vom 14.11.2001.

157 HELCOM SEA 4/2001 vom 23.11.2001.

158 Diese beiden Versuche zum Lotsenzwang in internationalen Gewässern, wie sie die dänischen Meerengen und die Kadetrinne darstellen, sind nach Meinung dieses Gutachters rechtlich und praktisch nicht durchsetzbar, weil sie völkerrechtlich bedenklich sind. Die Rechtsordnung der Meerengen lässt derzeit keinen Lotsenzwang zu. Ein Lotsenzwang auf internationalen Gewässern für bestimmte Schiffe und verbindlich für alle Flaggen lässt sich nicht mit privatrechtlichen Vereinbarungen erreichen. Zweitens wäre der bürokratische Kontrollaufwand erheblich und die betroffenen Reeder, Verlader und Ladungsempfänger könnten im Zweifel das Fahrtgebiet meiden. Die dänischen Vorschläge sind auch als Zwischenlösung ungeeignet. Jedes Lotsenannahmeregime, welches nur zwischen den HELCOM-Staaten vereinbart wäre, würde die große Zahl der Tanker und Gefahrgutschiffe unter der Flagge von Drittländern nicht binden können. Ggf. mögen diese Rechtsfragen gesondert gutachtlich geklärt werden, denn sie sprengen den Rahmen dieses Gutachtens.

der Schiffe in Anspruch genommen wird[159]. Mehrere Ostseestaaten sprachen sich indes gegen einen Lotsenzwang aus.

Dänemark bereitet, den Änderungsantrag für IMO Res. A.620 (15) für die kommende 48. Sitzung des IMO Unterausschusses "Safety of Navigation (NAV)" vor[160], die im Juli 2002 stattfindet. Als zusätzliche Maßnahme im Rahmen von HELCOM hat Dänemark den Entwurf einer HELCOM Empfehlung[161] vorgelegt mit dem Inhalt, dass Schiffe, die aus Ostseehäfen auslaufen, an die dringende Lotsenempfehlung der IMO erinnert werden. Die Ostseestaaten sollen durch geeignete gezielte Informationen sicherstellen, dass auslaufende Schiffe, d.h. häufig auch beladene Tanker, gezielt an die Lotsenannahmeempfehlung für die Ostseezugänge erinnert werden. Zugleich sollen die auslaufenden Schiffe einer in Dänemark noch einzurichtenden Stelle zur Kontrolle (im Sinne eines Early Warning Systems) gemeldet werden. Dieses System soll nicht später als zum 01.01.2003 in den Ostseestaaten verwirklicht sein[162]. Schiffe, die von außerhalb in die Ostsee einlaufen, werden von diesem "Erinnerungsverfahren" jedoch nicht erfasst. Es bleibt abzuwarten, ob dieser ehrgeizige Zeitplan einzuhalten ist.

III. Elektronische Seekarten (Electronic Chart Display and Information Systems ECDIS)

Gefordert werden die beschleunigte Einführung zur ständig aktualisierten Überdeckung der wichtigen Schifffahrtswege mit elektronischen Seekarten und der Pflicht diese ab Ende 2004 zu benutzen[163]. Außerdem soll eine Sicherheitsüberprüfung der wichtigeren Schifffahrtswege und Häfen bis 2003 stattfinden.

Dänemark, Deutschland, Schweden, Finnland, Polen, Estland und Lettland haben sich zur Sicherheitsüberprüfung ihrer Schifffahrtswege ab 2002 bereit erklärt. Dieselben Staaten haben oder werden ihre Seegebiete kurzfristig mit Elektronischen Seekarten (Electronic Navigational Charts –ENC) abdecken und ständig aktualisieren. Russland und Schweden haben ähnliche Zusicherungen abgegeben. Ab 01.07.2002, wenn das neue SOLAS Kapitel V in Kraft tritt,

---

159 HELCOM EXTRA PREP 2/2001 Doc. No. 9 vom 18.6.2001.

160 HELCOM SEA 4/2001, 2/11/Rev.1 vom 30.11.2001.

161 HELCOM SEA 4/2001, 2/9 vom 16.11.2001.

162 Helcom Recommendation 23/3, die am 06.03.2002 angenommen wurde.

163 Rechtlich bedenklich, da die ECDIS-Nutzung im SOLAS-Übereinkommen, Part V, bisher nur freiwillig vorgesehen ist.

werden Elektronische Seekarten (ECDIS) als gleichwertig zu den Papierkarten anerkannt und die Staaten werben bei Reedern für die Einführung der neuen Systeme. Demnach fehlen bei diesen Initiativen nur noch Estland und Litauen. Viele Ostseestaaten werden mehr Zeit benötigen. Die Aktualisierung der hydrographischen Daten und deren internationaler Austausch erfordert einen neuen Datenvertriebsdienst.

Dänemark und Deutschland haben auf der 35. Sitzung des Pariser Memorandums of Understanding im Mai 2002 in Halifax erfolgreich den Vorschlag unterbreitet, eine stärkere Kontrolle der Seekarten als Teil der Hafenstaatkontrolle einzuführen. Damit wird erreicht, dass die Hafenstaatkontrolle auch in den Ostseestaaten gezielt auf aktuelle Seekarten angesetzt wird, da fehlende oder veraltete Seekarten sich als mitursächlich für mehrere Zwischenfälle in der Kadetrinne erwiesen haben.

IV. Einführung des AIS-Systems

Die Einführung des AIS-Systems mit nationalen Landstationen in den Ostseestaaten (automatic identification system) ist bis zum 01.07.2005 mit ostsee-weiter Vernetzung und einheitlicher Überwachungspraxis vorgesehen[164]. Die AIS Technik wird es erlauben, den Schiffsverkehr zusammenhängend im Bereich Fehmarnbelt und Kadetrinne zu überwachen, zumal Dänemark mit einer einheitlichen Überwachung durch die Verkehrszentrale Warnemünde einverstanden ist.

Bis auf Lettland, das noch Finanzierungsprobleme sieht, haben alle Ostseestaaten zugesagt, das AIS System termingerecht zu installieren. Unter Vorsitz von Schweden wurde eine Experten Arbeitsgruppe für AIS eingesetzt, die seit Februar 2002 tagt, um die Vernetzung der AIS Systeme sicherzustellen. Sie hat in ersten Arbeitspapieren technische Anforderungen skizziert und Vorschläge für ein arbeitsteiliges Vorgehen gemacht. Außerdem wird darüber diskutiert, ob der Termin für die Einführung von AIS auf den 01.07.2004 vorgezogen werden kann[165].

Jedes AIS System besteht notwendigerweise aus Geräten an Bord, Landstationen und einem Netzwerk mit weiteren Partnern wie z.B. benachbarten AIS Landstationen oder kommerziellen

---

164 Zur AIS-Technik vgl. auch oben Ziffer 1.4 und Ziff. 5.6.

165 HELCOM SEA 5/2002 3.3/4 vom 03.05.2002, Bericht über die AIS-Expertengruppe.

Partnern im Hafen, Reedereien usw. Wie die Gerätetechnik stellt auch die Software und die ständige Pflege der Systeme erhebliche Qualitätsanforderungen und bietet einen neuen Markt im Inland und mehr noch im Ausland für anspruchsvolle Geräte und Dienstleistungen der maritimen Industrie. Es wäre nicht ratsam, diesen Markt ausländischen Anbietern zu überlassen.

V. Zusammenarbeit mit der EU-Kommission

Durch umfassenden Datenaustausch und ein technisches Abkommen mit der geplanten Europäischen Maritimen Schiffssicherheits-Agentur EMSA soll die Zusammenarbeit der EU-Kommission verstärkt werden. Diese Maßnahmen können jedoch erst dann angegangen werden, wenn die EMSA und das angekündigte EU Memorandum zum Datenaustausch installiert sind.

VI. Ausphasen der Einhüllentanker

Durch Verpflichtung der Ostseestaaten zu entsprechenden Erklärungen gegenüber der IMO, beim Ausphasen der alten Einhüllentanker keinen Gebrauch von den Ausnahmeklauseln zu machen, die einen eingeschränkten Betrieb von Einhüllentankern auch nach dem Jahr 2015 (bis spätestens 2017) zulassen, soll mit Hilfe der neuen HELCOM Empfehlung (22E/5) der Annex IV des HELSINKI-Übereinkommens um eine rechtliche Verpflichtung erweitert werden, nach 2015 keine eigenen oder fremden Tanker in den Häfen der Staaten zuzulassen. Außerdem soll mit den kommerziellen Partnern eine Regelung gefunden werden, um Orimulsionen[166] sicherer zu transportieren.

Die EU Staaten der Ostsee haben sich der EU Erklärung zum definitiven Ausphasen der Einhüllentanker ab 2015 angeschlossen, während die Nicht-EU Staaten der Ostsee eigene Erklärungen gegenüber der IMO mit entsprechendem Inhalt abgeben werden. Hinsichtlich des Im- und Exportes von Orimulsionen soll sich die HELCOM mit Priorität dieses Problems annehmen.

VII. Hafenstaatkontrolle (port state control)

Das Papier fordert die Einführung der Hafenstaatkontrollen auch in Lettland und Litauen auf Grundlage des Memorandums of Understanding von 1982 oder der entsprechenden EU-

[166] In Wasser sich schnell verdünnende Öle.

Richtlinie, nachdem Estland seit dem 05.05.2001 über einen Sonderstatus bereits in der Hafenstaatkontrolle mitarbeitet und Zugang zur Datenbank SIRENAC hat[167].

Estland, Lettland und Litauen bereiten mit konkreten Schritten ihre Vollmitgliedschaft im Memorandum der Hafenstaatkontrolle von 1982 vor. Ein Termin wurde aber noch nicht genannt.

VIII. Prüfung der Vorteile von PSSA

Die Vor- und Nachteile einer PSSA-Regelung für Teile der Ostsee[168] sollen bis zum Jahre 2003 nach Identifizierung geeigneter Gebiete geprüft werden.

Das Verfahren zur Prüfung der Frage, ob zusätzliche PSSA Gebiete in der Ostsee sinnvoll sind, ist in dem umfangreichen Arbeitspapier "A possible designation of certain areas in the Baltic Sea Area as a Particularly Sensitive Sea Area (PSSA)"[169] vorgezeichnet. Danach werden zunächst die bestehenden Sicherheitsmaßnahmen erfasst, gefolgt von einer Bedarfsanalyse für eventuelle zusätzliche Maßnahmen, einer Prüfung der Durchsetzungsmöglichkeiten und schließlich eines Antrags bei der IMO gem. den neuen Leitlinien[170]. Die Ostseestaaten sollen bis Ende Juni 2002 ihre Angaben für die Bestandsaufnahme[171] machen, bevor HELCOM SEA über die Frage zusätzlicher Maßnahmen beraten kann, für die ein "lead country" zur Verfolgung eines eventuellen Antrags bei der IMO gefunden werden muss. Am 07.05.2002 fand in Espoo (Finnland) ein eintägiger PSSA-Workshop auf Initiative von WWF Finnland statt. Schließlich will man auch die Ergebnisse des PSSA-Antrages für das Wattenmeer in die eventuelle Antragstellung einbeziehen[172].

---

167 HELCOM 2/6 Rev.1, Add. 1.

168 Das dänische Hintergrundpapier zu PSSA-Ausweisungen in der Ostsee regt für die Bedürfnisprüfung u. a. ein Inventar der bestehenden Sicherheitsmaßnahmen und der zusätzlichen Vorteile und Belastungen/Nachteile sowie Studienvergabe an einen unabhängigen Gutachter an; zusätzliche Maßnahmenvorschläge sollen auf ihre Vereinbarkeit mit dem Völkerrecht geprüft werden; HELCOM EXTRA PREP 2/2001 Doc. No. 5 vom 18.6.2001.

169 HELCOM SEA 4/2001, 2/7 vom 12.11.2001.

170 Vgl. oben Ziff. 1.8.2.

171 Vorläufige Bestandsaufnahme in HELOM SEA 5/2002 3.3/1 vom 26.04.2002.

IX. Schiffssicherheitsinformationen auf den nationalen Web-sites (information related to safe navigation)

Erforderlich sind umfassende elektronische Informationen zur Schiffssicherheit durch alle Ostseestaaten mit links zu besonderen Risiken, Dienstleistungen und Unfallmanagement.

Diese Maßnahme ist durchaus umsetzbar, obwohl die Staaten zu bedenken geben, dass derartige Informationen in mehreren Organisationen und Netzen veröffentlicht und gepflegt werden müssen. Dänemark wird als erstes Land am Netz sein.

X. Schaffung einer gemeinsamen "Sicherheitskultur" bei der Untersuchung von Seeunfällen (investigations into marine casualities)

Die Schaffung einer gemeinsamen "Sicherheitskultur" bei der Untersuchung von Seeunfällen soll u. a. durch Aufdeckung von Unregelmäßigkeiten bei der Umsetzung des ISM Codes, Umsetzung des IMO-Codes für Seeunfalluntersuchung und Einführung eines Datenaustausches über Unfälle realisiert werden.

Alle Ostseestaaten arbeiten an der entsprechenden nationalen Gesetzgebung zur Seeunfalluntersuchung[173]. Die Notwendigkeit einer gemeinsamen Unfall-Datenbasis für alle Ostseestaaten war Gegenstand von HELCOM SEA 5 im Mai 2002. Möglicherweise wäre eine Datenbank im Rahmen der IMO sinnvoller als eine regionale Ostsee – Datenbank[174].

XI. Bereitstellung von ausreichenden Kapazitäten an Feuerlöschschiffen, Notleichterungen und Schleppern (fire-fighting, emergency lightering and emergency towing)

sowie Pläne zur besseren Zusammenarbeit[175] und schnellen Reaktion insbesondere in der südwestlichen und der mittleren Ostsee sowie im Golf von Finnland, wo nach HELCOM Untersuchungen noch Defizite bestehen.

Hierzu liegt ein Empfehlungsentwurf[176] vor, der die Ostseestaaten auffordert, diese Bergungsmittel stets in Bereitschaft zu halten, entsprechende Vereinbarungen mit den Bergungs-

---

172 HELCOM SEA 5/2002 5/3 S. 10.

173 Hinsichtlich der Probleme bei der deutschen Gesetzgebung vgl. 4.1.

174 HELCOM SEA 5/2002 5/3 S. 10.

175 Diese Forderung sollte um die Pflicht zur schnellen gegenseitigen Information bei Unfällen ergänzt werden.

firmen zu schließen, bilaterale Pläne für einzelne Seegebiete zu prüfen und bei Neubauten von vornherein Rettungskapazitäten sicher zu stellen.

XII. Planung von Notliegeplätzen (places of refuge)

für Schiffe in Not für die eigenen Gewässer und Austausch der Informationen sowie Unterstützung dieser Bemühungen in der EU und der IMO.

Notliegeplätze müssen durch innerstaatliche Maßnahmen ausgewiesen werden. Die Ostseestaaten werden die Frage selbständig prüfen. Derzeit sind sowohl in der EU als auch in den IMO Arbeitsgruppen Gesetzgebungsvorhaben in Vorbereitung[177].

XIII. Sicherstellung angemessener Schadstoffbekämpfungskapazitäten (adequate response capacities)

durch Erfüllung der ohnehin bestehenden HELCOM-Empfehlungen; hierzu aber auch Forschung und Entwicklung für den Umgang mit hochdichten Ölen und “orimulsions” (in Wasser sich schnell verdünnende Öle) sowie für die Bekämpfung von Schadstoffen im Eis.

In den deutschen Ostseehäfen gibt es bisher keinen Umschlag von Orimulsionen. Die Bekämpfung von Orimulsionen wird Gegenstand von HELCOM SEA 5 im Mai 2002, während die Schadstoffbekämpfung im Eis in einem Workshop in Helsinki vom 20/22.11.2001 mit dem Ergebnis behandelt wurde, dass weiterer Forschungsbedarf besteht.

XIV. Zusammenarbeit bei Reinigungsarbeiten an der Küste

durch bessere nationale Vorkehrungen und vertraglich organisierte Zusammenarbeit stößt weiterhin auf praktische Schwierigkeiten. Das 5. HELCOM SEA Meeting im Mai 2002 hat diesen Aspekt der Zusammenarbeit vorläufig zurückgestellt [178].

Alle Ostseestaaten verfügen bereits über gewisse Kapazitäten zur Reinigung verschmutzter Küsten, wobei Deutschland über die eigenen Vorkehrungen besonders informierte[179]. Zur

---

176 HELCOM SEA 5/2002 4.3b/1 vom 26.03.2002.

177 Vgl. unten Ziff. 5.4 „ Konzept für Notliegeplätze“.

178 HELKOM SEA 5/2002 5/3 S 14.

179 HELCOM SEA 4/2001, INF.5/Item 2 vom 30.11.2001.

Verbesserung der Zusammenarbeit in diesem Bereich sind die Staaten aufgefordert, bis September 2002 über ihre jeweiligen Kapazitäten und zuständigen Organisationen zu informieren, damit das HELCOM Sekretariat daraus Vorschläge ableiten kann.

Deutschland, Dänemark und Schweden stehen kurz vor dem Abschluss einer trilateralen Vereinbarung, die den bilateralen DENGER Plan über die Zusammenarbeit bei Umweltunfällen auf Schweden ausweitet. Polen reorganisiert seine gesamte Notfallplanung; ebenso Deutschland[180], während Schweden über die Anschaffung von zwei neuen Mehrzweckschiffen für seine Coast Guard nachdenkt, die Notschleppen und Schadstoffaufnahme leisten können. Zwischen Deutschland und Polen wurde am 20.11.2001 ein Zusammenarbeitsabkommen für Seeunfall- und Ölbekämpfung für das Seegebiet „Pommersche Bucht“ abgeschlossen.

XV. Begrüßung des deutschen Angebots, einen gemeinsamen IMO/HELCOM workshop “Environmental Impacts due to the Increased Density of Shipping in the Baltic Sea”

mit einer Erfolgskontrolle über den Umsetzungsstand der Beschlüsse der Sonder-Verkehrsministerkonferenz in 2002 in **Rostock** durchzuführen.

Hinsichtlich des gemeinsamen Workshops der IMO/HELCOM/EU in 2002 wurden die Staaten aufgefordert Themenvorschläge vorzulegen. Der deutsche Vorschlag geht dahin, im März 2003 einen zweitägigen Workshop in Rostock mit Plenarsitzungen und Panels zur Schadstoffbelastung, zu Routeing, Eisverkehren, Schadstoffbekämpfung, Ballastwasser Management und zu Sanktionen gegen Rechtsverstöße durchzuführen. Als Plenarthemen denkt man an eine Art Erfolgskontrolle zu den Maßnahmen der Sonderkonferenz der Verkehrsminister und an eine Analyse der Verkehre in der Kadetrinne.

Angesichts dieser vielfältigen Aktivitäten im Nachgang zur Sonder-Verkehrs-ministerkonferenz kann somit festgestellt werden, dass viele positive Initiativen in Gang gekommen sind. Zu verbindlichen rechtlichen Beschlüssen konnte es in der Konferenz vom September 2001 nicht kommen. Der Sinn der Veranstaltung lag jedoch in dem realistischen Versuch, einerseits noch bestehende Meinungsunterschiede zwischen den EU-Mitgliedern unter den Ostseestaaten abzubauen und andererseits Russland, Polen und die Baltischen Republiken zu einem strengeren

[180] Vgl. unten Ziff. 5.3.

Kurs in der Schiffssicherheitspolitik zu gewinnen und eine gemeinsame Vorgehensweise in der IMO und in HELCOM zu verabreden.

3.2. Sonstige HELCOM-Aktivitäten

Die 5. HELCOM SEA – Tagung vom Mai 2002 beschäftige sich u. a. mit der **Schiffsentsorgung**, wobei es darum ging, die vom „no special fee system“ geprägte Schiffsentsorgung der Ostseestaaten mit der EU-Richtlinie 2000/59 zur EU-weiten Schiffsentsorgung zu harmonisieren[181].

HELCOM-SEA entschied, das „no special fee system”, das bisher nur für die Entsorgung von ölhaltigen Abfällen vorgeschrieben ist, auf den Bereich Schiffsmüll („garbage“) auszudehnen. Hinsichtlich der Pflicht, Fäkalien („sewage“) von Sportbooten in Rückhaltetanks an Bord der Sportboote zu sammeln und im Hafen zu entsorgen, wurde der Wunsch nach flexibleren Regeln deutlich. Die Übergangsfristen für die Nachrüstung älterer Sportboote bis 2005 bedeuten nicht nur hohe Kosten, sondern auch technische Probleme für die vielen Sportboothäfen sowie den Zwang zu standardisierten Abwasser-Anschlüssen[182]. Der finnische Seehafen Turku hat Daten über das Abfallmanagement in einem längeren Probelauf ermittelt, die Erfahrungswerte über Inanspruchnahme und Finanzierung der Schiffsentsorgung in einem Umschlaghafen bieten.

Von aktueller Bedeutung war der dänische Bericht über das **„BALTIC CARRIER“ Unglück**[183], den die 5. HELCOM SEA Tagung behandelte. Das Unglück, das sich am 29.03.2001 in der deutschen AWZ ereignete, während die 2.700 t auslaufendes Öl die dänische Küste verschmutzte, hat exemplarische Bedeutung, da die gesamte dänische Notfallorganisation und die Zusammenarbeit mit Deutschland und Schweden im Ernstfall gefordert waren. Aus den Schlussfolgerungen des dänischen Berichtes ist wichtig festzuhalten:

---

181 HELCOM SEA 5/2002 5/3 S. 3 f.

182 Standard discharge connection ist Gegenstand der EU-Richtlinie 94/25, die zurzeit novelliert wird.

183 Baltic Carrier Incident and the Response to the Spill, HELCOM SEA 5/2002 4.3b/6 vom 26.04.2002.

- die Alarmphase, der Einsatz der dänischen Schiffe und die Zusammenarbeit mit den Nachbarländern waren sehr zufrieden stellend, wobei sich die Führung durch die Dänische Marine sehr bewährt hat,
- schnelle Ölprobenanalyse durch Hubschrauber ist verbesserungsbedürftig,
- die Ölbekämpfungsschiffe hatten erhebliche Probleme mit der Aufnahme von hoch viskosem Öl,
- in Dänemark fehlen Schiffe für die Ölaufnahme im Flachwasser,
- Ölauffangschiffe müssen das aufgefangene Öl aufheizen können, um es abzugeben,
- die Ladekapazität für den Verbleib des aufgefangenen Öls ist nicht ausreichend,
- es werden keine irreversiblen Schäden für die Vogelwelt und die Natur erwartet.

Das HELCOM **Handbuch zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen** ist als "HELCOM Manual on Co-operation in Combatting Marine Pollution, Volume I"[184] in einer aktualisierten Fassung vom April 2002 neu erschienen. Es fasst in 12 Kapiteln auf rund 180 Seiten alle nationalen Informationen, Verfahren zur gegenseitigen Hilfeleistung, Fragen der Luftüberwachung, Organisations- und Finanzfragen und Leitlinien für Übungen zusammen. Schweden hat es übernommen, das verbleibende Vol. III des Handbuches zu aktualisieren und hat im Mai 2002 auf der 5. HELCOM SEA Sitzung darüber berichtet[185].

Die strafrechtliche Verfolgung von illegalen Öleinleitungen ist Gegenstand eines Berichtes vom Mai 2002, der für 2000 rund 472 illegale Öleinleitungen erfasst, von denen aber nur wenige zur Strafverfolgung führten[186]. Andererseits ist die Zahl und Menge der Öleinleitungen über die Jahre hinweg leicht rückläufig.

Die nächste gemeinsame **Übung zur Ölbekämpfung** ("BALEX DELTA Exercise 2002") findet auf Einladung des lettischen Umweltministeriums vom 21. bis 22.08.2002 in Liepaja statt[187]. In Polen fand vom 21 bis 22.02.2002 eine Planungskonferenz statt, die sich speziell mit der zivil-militärischen Zusammenarbeit im Falle großer Katastrophen beschäftigte[188].

---

184 Abrufbar unter internet: www.helcom.fi.

185 Einzelheiten unter www.coastguard.se/ra/vol3/pages/manual.htm.

186 Expert Group on Environmental Crime in the Baltic Sea Region 2nd Report, May 2002, Office of the Director of Public Prosecution, Copenhagen.

187 HELCOM SEA 5/2002 5/3 S. 17.

188 Schreiben der HELCOM vom 29.01.2002.

Für 2003 bereitet HELCOM einen **ökologischen Statusbericht** „State of the Baltic Sea Marine Environment in 1999-2002“ vor, der den Zustand der Ostsee für die Jahre 1999 bis 2002 fortschreibt.

Finnland und Lettland hat einen Vorschlag formuliert, nach dem alle Einhüllentanker ab einer bestimmten, noch zu definierenden Größe von **Escort-Schleppern** zu begleiten sind, während sie die Ansteuerung zwischen Hafen und der freien See passieren, wobei die Schleppverbindung zum Heck des Tankers ständig bestehen soll. Der Vorschlag ist auf die Verhältnisse des Golfs von Finnland abgestellt[189].

Finnland und Lettland legten eine erste, noch unvollständige **Aufstellung und Karten über 89 Schiffsunfälle** in der Ostsee im 2-Jahreszeitraum 2000/2001 vor[190]. Danach ereigneten sich die meisten Unfälle (Grundberührungen) in der Nähe von Häfen und in Meerengen, insbesondere in den Ostseezugängen. Unter den 89 Unfällen führten 13 zu Ölaustritten. Insgesamt verunglückten 8 Tanker, darunter 5 Einhüllenschiffe und 3 Doppelhüllentanker. Die größte Ölverschmutzung geht auf das Konto eines Doppelhüllentankers[191]. Diese Analyse hat vorläufigen Charakter und ist noch nicht abgeschlossen. Außerdem hat Finnland eine statistische Analyse zu den **Öltransportmengen für die gesamte Ostsee**[192] vorgelegt, die die Anzahl der Schiffsbewegungen von Tankern und die umgeschlagenen Mengen auflistet. Für das Jahr 2015 wird mit einem Zuwachs der Ölmengen von 40% gerechnet. Die endgültige Fassung dieses Berichtes wird kurzfristig veröffentlicht.

Wichtige weitere Veranstaltungen der HELCOM werden in Deutschland stattfinden. Die **24. HELCOM Plenartagung** ist für den 23. - 27.06.2003 in Bremen als gemeinsame Ministerkonferenz HELCOM/OSPAR (Nordatlantikzusammenarbeit im Meeresumweltschutz) vorgesehen. Auf der Tagesordnung steht u. a. ein Statusreport über den Stand der Umsetzung aller bisherigen HELCOM Empfehlungen durch die Ostseestaaten – gleichsam die “Stunde der Wahrheit”, wie ernst man es mit dem Schutz der Ostsee nimmt. Außerdem wird eine Ministe-

189 HELCOM SEA 5/2002 3.2/2 vom 26.04.2002.

190 HELCOM SEA 5/2002 3.2/3 vom 30.04.2002.

191 Kollision BALTIC CARRIER/TERN mit 2700 t Ölaustritt östlich der Kadetrinne.

192 HELCOM SEA 5/2002 3.2/4 vom 30.04.2002.

rielle Deklaration vorbereitet, die die Kopenhagener Erklärung vom Sept. 2001 und die Bergen-Erklärung der 5. Nordseeschutz-Konferenz fortschreiben soll. Auch die wichtige HELCOM SEA Gruppe, die für schiffsabhängigen Meeresschutz zuständig ist, wird im Herbst 2003 zu ihrem 6. Treffen in **Rostock** erwartet.

3.3. Überlegungen zu einer Internationalen Küstenwache im Ostseeraum

Die Frage einer gemeinsamen Küstenwache der Ostseestaaten wurde – soweit bekannt – bisher nicht ernsthaft diskutiert. Auf der Tagesordnung der HELCOM standen derartige Fragen bisher nicht. Bevor auf die Idee einer Ostsee Küstenwache näher eingegangen wird, ist zunächst an die Risiken zu erinnern, die in der Ostsee gemeinsam zu bekämpfen sind. Die Schiffssicherheit als auslösendes Moment ist Gegenstand dieses Gutachtens und bedarf daher keiner Wiederholung. Neben der Schiffssicherheit gehört die Hafensicherheit[193] in dieses Szenario, seit mit Terrorangriffen gerechnet werden muss.

Die terroristischen Ereignisse des Jahres 2001, aber auch der andauernde Drogenschmuggel, Menschenhandel, die illegale Migration (besonders im Mittelmeer) und die organisierte Kriminalität auf See sowie - im weltweiten Zusammenhang die Piraterie - haben in den letzten Monaten eine lebhafte Diskussion zu allen Fragen der Sicherheit auf See ausgelöst, die auch für die Ostsee Bedeutung hat, wo eine gewisse Sicherheitspartnerschaft bereits besteht. Zu denken ist z.B. an

- die organisierte Kriminalität,
- die Umweltkriminalität, die der Ostsee Schaden zufügen kann (z.B. radioaktives Material)
- der Menschenhandel bzw. die Schleuseraktivität oder
- die erschreckenden Szenarien von Terrorangriffen auf See gegen Kreuzfahrtschiffe oder Tanker mit gefährlicher Ladung,
- Terroranschläge auf Schiffe in Häfen und Kanälen.

[193] Vgl. hierzu die Ausführungen unter Ziff. 1.9.1.

3.3.1. Zusammenarbeit der Grenzbehörden - Sicherheitspartnerschaft in der Ostsee

Für die Wettbewerbsfähigkeit einer Region ist Sicherheit ein zentraler Faktor. Deshalb hat der Ostseerat auf der Ebene der Regierungschefs auf dem Gipfeltreffen am 3./4.05.1996 in Visby die ”Baltic Sea Region Border Control Cooperation” beschlossen. In der Politischen Ostsee-Zusammenarbeit ist das Thema auch als ”Civic Security”[194] eingeführt. Die Innen- und Justizminister des Ostseerates wollen den Staats- und Regierungschefs eine **Ständige Sicherheitskonferenz auf Ministerebene** vorschlagen[195]. Der Rat der Ostseestaaten konnte sich am 10.06.2002 in St. Petersburg aber nur darauf verständigen, organisierte Kriminalität und Terrorismus im Rahmen der bisherigen Zusammenarbeit zu behandeln und in zwei Jahren zu überprüfen[196].

Der lose organisatorische Zusammenschluss der ”Baltic Sea Region Border Control Cooperation” dient der Bekämpfung der organisierten Kriminalität im Ostseeraum. Die kriminellen Einfallstore sind z.B. Königsberg/Kaliningrad und Tallinn, was Drogen, ansteckende Krankheiten, organisiertes Verbrechen, Waffenhandel, Frauenhandel und Menschenschmuggel angeht[197]. Die beteiligten Länder der Zusammenarbeit auf diesem Gebiet umfassen nicht nur die neun Ostseeanliegerstaaten, sondern auch Norwegen. Jeder Staat stellt ein National Coordination Center zur Verfügung, das u. a. wöchentliche Lageberichte und Dateien sowie Informationen verwaltet und austauscht. Die Arbeiten werden durch eine Task Force koordiniert, die sich aus den persönlichen Beauftragten der Regierungschefs zusammensetzt. Die Task Force berichtet den Regierungschefs in regelmäßigen Abständen.

Die fachliche Arbeitsebene der Task Force bildet das Operative Committee OPC, für das vom 1. Januar 2001 bis zu 31. Dezember 2002 Dänemark den Vorsitz führt. Beim Vorsitz liegen auch die Sekretariatsaufgaben. Jeder teilnehmende Staat trägt seine eigenen Kosten bezüglich der Mitarbeit. Die Task Force soll die schon früher begonnene Zusammenarbeit zwischen den Generalstaatsanwälten[198] und den Direktoren der Steuerverwaltung der Ostseeanrainerstaaten ergänzen.

---

194 Baltic Sea States Summit Riga, 22-23 January 1998; Presidency Declaration.

195 Ergebnisse der Innen- und Justizministerkonferenz in Lübeck vom 07.05.2002, FAZ vom 08.05.2002.

196 Chairman´s Conclusions, 4th Baltic Sea States Summit 10 June 2002.

197 Die Ostsee – Ein Binnenmeer der Prosperität und Stabilität? Bergedorfer Gesprächskreis, 121. Protokoll, Körber-Stiftung Hamburg 2002, S. 54, 60, 78.

198 Dänemark (der prosecutor general) koordiniert die Zusammenarbeit der Strafverfolgungsbehörden.

Die operative Arbeit wird im OPC geleistet. Es soll mindestens fünfmal im Jahr zusammenkommen und zweimal pro Jahr an die Task Force berichten. Die teilnehmenden Länder haben sicherzustellen, dass im OPC eine multidisziplinäre Teilnehmerschaft aus den Bereichen Polizei, Zoll, Grenzschutz, Küstenwache und anderen Strafverfolgungseinheiten vertreten ist. In Deutschland liegt die Hauptarbeit beim Bundesgrenzschutz-See bei der Inspektion Neustadt. Das OPC ist verantwortlich für die Arbeit der bestehenden 7 Expertengruppen zu Einzelthemen (z.B. Umweltkriminalität, illegale Migration und Schleuserunwesen/ Menschenhandel, Geldwäsche, Rauschgiftkriminalität, Ampethaminherstellung und -schmuggel, internationale Kfz-Verschiebung, Schmuggel). Die Zusammenarbeit erstreckt sich auch auf den Informationsaustausch, Zusammenarbeit der Justiz und Förderung der gemeinsamen Aus- und Fortbildung. Die Küstenländer Schleswig-Holstein und Mecklenburg Vorpommern haben einen festen Sitz im OPC.

Es gibt eine Reihe von Beispielen für gelungene gemeinsame Aktionen, die allerdings naturgemäß mit Schwergewicht zu Festnahmen und Strafverfolgungen an Land bzw. in den Häfen und nicht zu Aktionen auf See führten. Gemeinsame Ermittlungsgruppen von Schutz- und Kriminalpolizei, Wasserschutzpolizei, BGS und Zoll in den Hafenstädten sind üblich geworden. Sie pflegen den direkten Kontakt zu ihren Partnereinrichtungen in den anderen Ostseehäfen, insbesondere zu solchen Häfen, mit denen ein direkter Fährverkehr besteht.

In all diesen Fragen hat die Zusammenarbeit in der Ostsee bereits einen höheren Integrationsgrad erreicht als in der Nordsee. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass es im Netzwerk der über 70 Ostsee-Kooperationen eine pragmatische polizeiliche Zusammenarbeit rund um die Ostsee auf wichtigen Teilgebieten seit geraumer Zeit gibt. Sie erstreckt sich auch auf umfangreiche, z. T. bilaterale Ausbildungs-, Ausstattungs- und Beratungshilfen.

Rund um die Ostsee blühen nicht nur Wirtschaft und Verkehr sondern auch das Verbrechen. Die Ostsee als Fluchtweg und als ”Meer der kriminellen Möglichkeiten” [199] ist eine traurige Realität.

---

[199] FAZ vom 12.11.1996.

Der Schwerpunkt der Bekämpfung dieser Erscheinungen ist zweifellos an Land und nicht auf See. Die Häfen als Knotenpunkte und der Personen- und Warenverkehr im Seehafenhinterlandverkehr müssen polizeilich kontrolliert werden. Die Kontrolle auf See, z.B. mit Schiffen und Hubschraubern einer Küstenwache hat repressive Bedeutung.
Wegen des in letzter Zeit stark zunehmenden Menschenschmuggels im Mittelmeer[200] beschäftigt sich nun auch der EU Ministerrat der Justiz- und Innenminister mit der illegalen Einwanderung aus Drittländern. Die Kommission denkt an eine neue "Rückführungspolitik", ein integriertes Konzept zur Seegrenzkontrolle und politische Maßnahmen gegen Staaten, die als Herkunfts- oder Transitländer die illegale Migration dulden. Eine Expertengruppe zu illegaler Zuwanderung und Menschenhandel begann ihre Arbeit im Mai 2002. Gegenmaßnahmen müssen möglichst vor dem Auslaufen der Schiffe in den Herkunftsländern wirken.

3.3.2. Terrorismusbekämpfungsgesetz in Deutschland

Das neue deutsche "Gesetz zur Bekämpfung des internationalen Terrorismus (Terrorismusbekämpfungsgesetz)", das nach Annahme im Bundestag am 14.12.2001 seit 01.01.2002 in Kraft ist[201], enthält unter Art. 6 eine wichtige Änderung des Bundesgrenzschutzgesetzes[202]. Danach wird die Grenzüberwachung von der seewärtigen Begrenzungslinie – also von der 12 Sm Hoheitsgrenze – landeinwärts auf 50 Km ausgeweitet. Zusätzlich wird der Bundesinnenminister ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Grenzüberwachung von der seewärtigen Begrenzungslinie landeinwärts auf bis zu 80 Km auszuweiten, falls dies erforderlich ist. Diese Maßnahme erweitert den Zuständigkeitsbereich des Bundesgrenzschutzes für die Personenkontrolle weiträumig und passt sie den neuen Bedrohungen an. Praktisch bedeutet dies den Zugriff des BGS auf illegale Einwanderer und Kriminelle auf Straßen und Bahnen bis weit in das Hinterland der Hafenstädte.

Bis zum Jahre 2004 sollen die Einwanderungsregeln einschließlich der Asylgesetzgebung in der EU angeglichen werden. Deren Umsetzung an den Außengrenzen – auch auf See – setzt eine nach gleichen Maßstäben durchgeführte Kontrolltätigkeit, also ein integriertesKonzept

---

200 Allein von Januar bis April 2002 über 7300 illegale Einwanderer über die italienischen Seegrenzen.

201 Terrorismusbekämpfungsgesetz vom 9. Januar 2002, BGBl 2002 I, S. 361.

202 Bundesgrenzschutzgesetz, BGBl. 1994 I S. 2978, zuletzt geändert BGBl. 2001 I S. 904.

für Seegrenzkontrollen voraus. Auch aus dieser Entwicklung auf EU Ebene wird sich Handlungsbedarf für moderne Küstenwachen ergeben.

3.3.3. Denkmodell Gemeinsame Küstenwache in der Ostsee

Während über eine EU Küstenwache in den neunziger Jahren in Gremien des Europäischen Parlaments ergebnislos diskutiert wurde[203], und neuerdings wieder Auftrieb durch Forderungen nach einer besseren Sicherung der Seegrenzen erfährt[204], ist der Gedanke einer gemeinsamen Ostsee Küstenwache – soweit ersichtlich – noch nicht ernsthaft aufgegriffen worden. So forderte z.B. die Grobecker Kommission in ihrem Schlussbericht lediglich die auf See tätigen Dienste des Bundes in einer (deutschen) "Seewache" zusammenzufassen[205]. Die Schwachstellenanalyse von *Professor Dr. Clausen*, Kiel fordert unter der Empfehlung 21 u. a. "eine gemeinsame europäische Regelung für Nord- und Ostsee" und schließlich auch: „Eine europäische Küstenwache wird eingerichtet; hilfsweise eine deutsche, mit hochrangiger Leitung"[206].

Vorbild und Wunschvorstellung aller Küstenwachen ist die **US Coast Guard**. Sie verwirklicht für den Bundesstaat USA in einer effizienten Form Instanzenvielfalt und Kompetenz, erfreut sich hohen Ansehens und ist in der Schifffahrt aller Flaggen gefürchtet und respektiert[207]. Die im Vergleich zu Mittelmeer, Nordsee und Ostsee relativ geringe Zahl von Schiffsunfällen vor den Küsten der USA spricht für sich. Allerdings ist die US Coast Guard eine militärisch geführte Einrichtung mit 35.000 Offizieren und Mannschaften (zusätzlich 8.000 Reservisten) mit hunderten von Dienststellen, Schiffen und Flugzeugen. Die Aufgabenvielfalt erstreckt sich auf:

- Rettung von Leben und Eigentum auf See (SAR und Bergung)

---

203 *Jenisch*, Hoheitliche Aufgaben für Polizei und Umweltschutz vor den deutschen Küsten, NuR 2000, 200 ff.; *Lorenzen*, Überlegungen zu einer europäischen Küstenwache. Auf Grund gelaufen, Beiheft zur "Schwachstellenanalyse aus Anlass der Havarie der Pallas, KFS Publikation Nr. 10, Kiel 2000, S. 114 ff.

204 Forderungen nach einer gemeinsamen EU Grenzpolizei und Sicherheitspolitik, FAZ vom 19.04.2002.

205 Unabhängige Expertenkommission "Havarie Pallas", Bericht (sog. *Grobecker*-Bericht), BMVBW vom 16.02.200, Empfehlung Nr. 1, S. 76.

206 *Clausen*, Schwachstellenanalyse aus Anlass der Havarie der Pallas. Katastrophenforschungsstelle der Univ. Kiel, 1999.

207 Zur US Coast Guard vgl. *Schmidt*, US Coast Guard, HANSA 2000, 12 ff;. *Dean*, Sydney E., Die Militärische Rolle der US-Küstenwache, Marineforum 1999 Nr. 12, 3 f.

- Organisation sicherer und effizienter maritimer Transportsysteme (Wasserstraßenverwaltung und Navigationssysteme)
- Umweltschutz auf dem Wasser (Schiffskontrollen und Unfallmanagement)
- Kontrolle und Durchsetzung nationaler und internationaler Gesetze (einschl. Kontrolle von Schmuggel, Drogen, Kriminalität und Einwanderung)
- Wahrnehmung nationaler Sicherheitsinteressen im Verteidigungsfall.

Wollte man dem Gedanken einer Ostsee Küstenwache näher treten, so stellen sich zu Beginn wie im Falle einer EU Coast Guard stets einige politische Kernfragen:

1. Sind die Staaten bereit, Hoheitsrechte der Eingriffsverwaltung abzugeben, und wenn ja, in welchem Umfang und unter welchen Bedingungen?
2. Wie soll das Verhältnis zu den (weiter) bestehenden nationalen Diensten insbesondere den Marinen und den Polizeikräften geregelt sein?
3. Gibt es überhaupt hoheitliche Dienste in allen Staaten, die zusammengelegt werden könnten?
4. Wie sind Finanzierung und Kommandostruktur zu regeln?

Der Einsatzraum einer Ostsee Küstenwache würde von Skagen bis St. Petersburg reichen und sich über die hoheitlichen Gewässer (Eigengewässer, Küstenmeere, Wirtschafts- und Fischereizonen von neun Staaten erstrecken. Damit sind neun verschiedene Rechtsordnungen mit unterschiedlichen Verwaltungstraditionen und –strukturen (Polizeirecht, Umweltschutzrecht, Eingriffsrechte, Rolle der Marinen) im Spiel. Die EU-Staaten der Ostsee bilden zwar eine teilhomogene Gruppe, die sich nach außen (Schengener Abkommen) abgrenzt, während die Nicht-EU-Staaten an der EU Gesetzgebung (z.B. hinsichtlich der Schiffssicherheit) bisher nicht direkt teilhaben.

Die “Operationsgebiete” für eine zentrale Küstenwache der Ostsee sind hinsichtlich der nautisch-hydrographischen Verhältnisse, der Schifffahrtsrisiken, des Eisgangs und der Umweltgefährdung durchaus unterschiedlich, weil sich die Ostsee wie eine Reihe von Seebecken über ca. 2.000 Km in die Länge zieht. Der Bottnische Meerbusen ist hinsichtlich der Risiken nicht mit der Kadetrinne zu vergleichen. Die Tankerhäfen konzentrieren in der östlichen Ostsee,

während die starken Passagierverkehre sich auf wenige feste Routen in der westlichen und in der östlichen Ostsee beschränken.

Eine gemeinsame Küstenwache braucht, um effektiv zu sein, eine straffe Organisation, eine verbindliche Kommunikationsstruktur und die unmittelbare und uneingeschränkte Verfügungsmacht über Schiffe, Flugzeuge, Helikopter, Bergungs- und Bekämpfungsschiffe und Gerät, mit anderen Worten: Personal und Ressourcen.

Schaut man in der Ostsee in die Runde, so hat **Dänemark** die Aufgaben der Küstenwache und der Ölbekämpfung auf seine Marine verlagert und unter militärischer Führung im Marinekommando Aarhus Rettung, Bergung, Brandbekämpfung und sonstige Interventionen konzentriert[208]. Das ist zweifellos die billigste und beste Lösung, weil sie der Dänischen Marine eine sinnvolle Friedensaufgabe gibt und den Aufbau paralleler ziviler Strukturen einspart. Allerdings ist die Küstenwachrolle der Marine nicht zum Nulltarif zu haben. Sie ist mit zusätzlichen Haushaltsmitteln zu finanzieren.

Das Bild in **Deutschland** ist bekanntlich unübersichtlich und vielschichtig[209]. Während die Drogenkontrolle beim Zoll liegt, Menschenschmuggel beim BGS See, würden gezielte Aggressionsakte wohl auch die Marine herausfordern, obwohl die Rechtslage dafür unklar ist.

Schweden verfügt seit ca. 10 Jahren über eine eigene gesetzlich geschaffene Küstenwache mit weitreichenden eigenen Ressourcen und dem Zugriff auf die Mittel anderer Behörden[210].

In **Finnland** liegt die Hauptverantwortung beim Amt für Umwelt (Miljökontoret), das dem Umweltministerium unterstellt ist. Daneben gibt es Grenzschutz und Feuerwehren.

Norwegen bevorzugt eine regionale Gliederung unter der Verantwortung der Polizei, während eine Art Küstenwache der Marine unterstellt ist und mit der Ölindustrie zusammenarbeitet.

---

208 Implementation of HELCOM Recommendation in Denmark, HELCOM SEA 5/2002 4.6/9 vom 08.05.2002.

209 Vgl. unter Ziff. 5.1; *Herma*, 9. Rostocker Seerechtsgespräch zur Schiffssicherheit auf der Ostsee, NuR 2002, 286 f.

210 *Sjöstöm*, Seeunfälle anderswo- wie regeln Nachbarn Küstenunfälle?, Polizei Dein Partner, Dokumentation zur Fachtagung der Gewerkschaft der Polizei Landesbezirk Schleswig-Holstein, Januar 2000, S. 26 ff.

In **Polen** befindet man sich noch im Aufbaustadium. Es gibt eine "Polish Rescue Organization PRO", eher in der Form einer privaten Gesellschaft. Auch die Hafenverwaltungen spielen eine wichtige Rolle.

Estland hat angefangen im Rahmen der Staatlichen Maritimen Administration auch eine Ölbekämpfungsorganisation aufzubauen

In **Lettland** verlaufen die Ansätze eher im Rahmen der Marine.

In der HELCOM Zusammenarbeit laufen ständig verschiedene Umfragen und Erhebungen zur Inventarisierung der Rettungsmittel, der Notschlepper und Bergungskapazitäten sowie der Ressourcen zur Schadstoffbekämpfung[211]. Im Rahmen von HELCOM wird auf vielen Teilgebieten massive Information und Entwicklungshilfe angeboten.

Bei dieser Faktenlage steht fest, dass die Zeit für eine Ostsee Küstenwache nicht reif ist. Abwegig ist der Gedanke jedoch nicht. Als Fernziel erscheint auch eine EU Küstenwache, ggf. beschränkt auf Seegebiete wie die Nordsee, noch am ehesten erreichbar, weil es eine gemeinsame Bedrohung, einen Rahmen an gemeinsamen (EU) Vorschriften und Einsichten in gemeinsame Notwendigkeiten etwa im Verhältnis Niederlande, Deutschland, Dänemark gibt. Eine EU Küstenwache "von Haparanda bis zum Marmara Meer"[212] wäre ein allzu kühnes Projekt, da die Schifffahrtsverhältnisse zu unterschiedlich und das Subsidiaritätsprinzip verletzt wären. Für die Ostsee jedoch ist in Form der HELCOM Organisation und der Zusammenarbeit der Innen- und Justizminister eine Basis an gemeinsamen Interessen vorhanden, auf der aufgebaut werden könnte.

Startpunkte weiterer Überlegungen über eine Ostsee Küstenwache sind u. a.:

- *eine synoptische Bestandsaufname der Küstenwachdienste in der Ostsee,*
- *der zügige Aufbau von Küstenwachen in den Ländern, wo dies noch fehlt,*

---

211 Vgl. hierzu unter 3.1und 3.2.

212 Zitat *Kesting* in: *Lorenzen*, Überlegungen zu einer europäischen Küstenwache, a.a.O, S. 144 ff.

- *Vernetzung der bestehenden Küstenwachdienste (elektronisch, gemeinsame Stäbe, Meldeköpfe, Übungen usw.),*
- *Einsetzung einer Arbeitsgruppe mit dem Auftrag , ein Konzept für eine Ostsee Küstenwache und ihre schrittweise Verwirklichung zu entwickeln,*
- *und/ oder Vergabe eines Gutachtenauftrags zur Konzeption.*

3.4. Umsetzung der HELCOM-Empfehlungen - 1. OstseeschutzÄnderungsVO

Die zuständigen Bundesministerien für Umwelt und Verkehr (BMVBW) haben mit der Vorlage des Entwurfs der „1. Ostseeschutz-Änderungsverordnung“ im Mai 2002[213] die Umsetzung einer größeren Zahl von HELCOM-Empfehlungen in deutsches Recht vorbereitet.

Der Art. 1 der Verordnung transformiert die HELCOM-Empfehlungen Nr. 21/1 und 21/2 sowie 22E/5. Bei der zuletzt genannten Empfehlung handelt es sich um die Ergebnisse der Sonderverkehrsministerkonferenz vom 10.09.2001[214]. Die erstgenannten Empfehlungen beziehen sich auf landwirtschaftliche Einleitungen und auf die Schiffsentsorgung. Die neue Verordnung enthält in ihrer Anlage der Einfachheit halber die deutsche Übersetzung der englischen HELCOM Empfehlungen und erklärt diese für anwendbar.

Somit werden in deutsches Recht transformiert:

- Abwasser-Rückhalte- und Auffanganlagen für Toiletten (auch für Sportboote),
- Pflicht zur Einleitung aller Abfälle in Hafenauffanganlagen,
- Verbot der Verbrennung von Schiffsabfällen,
- Verbot von Einhüllentankern spätestens bis 2015,
- Verbesserte hydrographische Dienste und elektronische Seekarten,
- Einführung des AIS-Systems,
- Durchführung der Hafenstaatkontrolle,
- Schaffung eines gemeinsamen Verfahrens für die Seeunfalluntersuchung,
- Planungen für Schutzhäfen/Notliegeplätze-

---

213 BR-Drs. 496/02 vom 30.05.2002.

214 Vgl. oben unter Ziff. 3.1.

Mit diesem Verfahren wird die (erstaunlich) schnelle Umsetzung der HELCOM-Empfehlungen aus den Jahren 2000 und 2001 in deutsches Recht sichergestellt. Die neue Verordnung tritt hinsichtlich der Schiffsentsorgung und der meisten anderen Aufgaben am 01.01.2003 in Kraft, falls der Vorschlag den Bundesrat und den Bundestag passiert, womit zu rechnen ist. Damit wird diese Maßnahme an den Zeitplan der EU-Schiffsentsorgung[215] angeglichen.

4. Nationale Initiativen/ Sonstige Schiffssicherheits- und Umweltaspekte

4.1. Neuregelung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG)/ 2. Seeschifffahrts-Anpassungs-Gesetz

Seit Februar 2002 gibt es ein neues Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) mit einem völlig neuen Untersuchungsverfahren, das die bewährte alte Regelung ablöst[216]. Das neue Gesetz trat im Juni 2002 durch Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt in Kraft[217]. Das neue System einschließlich der Behördenstruktur wird bis Jahresende 2002 installiert sein. Die Geschäftsordnung wird vorbereitet. Das SUG hat in den Küstenländern und bei allen Kreisen der Schifffahrt heftigen und der Umweltverbände Widerstand ausgelöst, sodass es angebracht ist, das neue System hier etwas ausführlicher darzustellen.

4.1.1. Inhalt des neuen SUG

In einem umfangreichen “Artikelgesetz”, dem Gesetz zur Anpassung bestimmter Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard[218], hat der Bundestag mit Stimmen der Koalitionsfraktionen am 21.2.2002 grundlegende Reformen der Seeunfalluntersuchung vorgenommen. Das in Artikel 2 des Gesetze enthaltene Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) regelt öffentlich-rechtliche Verwaltungstätigkeit des Bundes im Bereich der Seeschifffahrt (Art. 74 Nr. 21 GG), die der Bund nach Art. 87 Abs. 1 Satz 1 GG durch eigene Behörden wahrnimmt.

---

215 Vgl. oben Ziff. 2.3.1.

216 Seeunfalluntersuchungsgesetz (SeeUG) vom 06.12.1985, BGBl. I S. 2146.

217 BGBl. 2002 I S. 1815 ff.

218 Zweites Seeschifffahrtsanpassungsgesetz, BT-Drs. 14/6455 vom 27.6.2001.

Wegen anhaltender Kritik[219], insbesondere seitens der Küstenländer[220] am Entwurf des Seeunfalluntersuchungsgesetzes, kam es im November 2001 zu einer Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages.

Wesentliche Kritikpunkte der Länder waren:

- die Abschaffung der Zweistufigkeit des Verfahrens,
- die Ausrichtung des Verfahrens am Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz,
- die Trennung von Ursachenermittlung und Vorwerfbarkeit und die
- Nicht-Öffentlichkeit des Verfahrens.

Nach dem bisherigen Gesetz und nach dem neuen SUG[221] ist es Ziel der Seeunfalluntersuchung, Ursachen und Umstände des Seeunfalls objektiv zu ermitteln, um festzustellen, worauf der Seeunfall zurückzuführen ist.

Das neue SUG verzichtet auf mehrere bisherige Prinzipien der seeamtlichen Untersuchung[222]. Zukünftig soll auf die Doppelfunktion der heutigen Seeämter verzichtet werden; anstelle dessen soll die Ursachenermittlung einer aus dem Bundesoberseeamt zu bildenden Bundesstelle übertragen werden und die Seeämter nur für den Entzug von Berechtigungen zuständig bleiben. Abgeschafft wird auch die bisherige Zweistufigkeit des Verfahrens bei der objektiven Ursachenfeststellung, d.h. es wird nicht mehr die Möglichkeit eines Widerspruchs geben.

Die objektive Feststellung der Ursachen eines Seeunfalls wird in Anlehnung an die Regelung zur Flugunfalluntersuchung durch ein verwaltungsinternes Verfahren erreicht[223]. Das Bundesoberseeamt in Hamburg wird in "Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung" umbenannt und soll

---

219 Die Länder verlangten dieses Gesetz als Zustimmungsgesetz auszuweisen, da u. a. wegen der Staatshaftung Länderinteressen vital berührt würden. In der einstimmigen Stellungnahme des Bundesrates vom 1.6.2001 wurde jedoch nicht nur die Zustimmungsbedürftigkeit des gesamten Gesetzes, sondern auch Nachbesserungen zum Seeunfalluntersuchungsgesetz gefordert. Die Länder wehren sich nicht gegen eine Novellierung und Modernisierung des Seesicherheits-Untersuchungsgesetz (SUG), sie verlangen aber ein Antragsrecht des örtlich zuständigen Seeamtes, den Einsatz von Sachverständigen mit revierspezifischen Kenntnissen, Öffentlichkeit des Verfahrens und die Möglichkeit eines Widerspruchs. Weiterhin wird der SUG-Novellierung entgegengehalten, sie sei zwar sinnvoll aber nicht dringlich, wenn man sie mit den Problemen der Küstenwache und des Havariekommandos vergleiche.

220 BT-Drs. 14/6455, Anlage 2 gemeinsame Stellungnahme der Länder.

221 BT-Drs. 14/6455.

222 *Börnsen*, MdB sprach am 5. Juli 2001 im Bundestag von “einem radikalen Systembruch bei der Seeunfalluntersuchung”.

funktionell unabhängig agieren sowie Weisungen nicht entgegennehmen dürfen. In Anlehnung an das Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz wird das Verfahren in ein rein technisches Untersuchungsverfahren überführt. Die Bundesstelle soll eng mit der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zusammenarbeiten. Der Untersuchungsführer ist fortan nicht mehr Jurist, sondern ein Bundesbediensteter mit technisch-nautischer Qualifikation.

Die bisherigen Seeämter behalten lediglich eine Art Rumpfzuständigkeit und sollen nur noch über den Entzug einer Berechtigung (Patententzug) entscheiden. Ihre bisherige Unabhängigkeit wird stark eingeschränkt. Die Seeämter dürfen nur noch tätig werden, wenn sie dazu von der Vorprüfstelle der Wasser- und Schifffahrtsdirektion beauftragt werden. Bei schweren Trunkenheitsfahrten können Patente nicht mehr vorläufig entzogen werden, denn die entsprechende Rechtsgrundlage des § 14 Abs. 6 SeeUG wurde gestrichen. Öffentliche Verhandlungen wird es nur noch geben, wenn die Betroffenen zustimmen.

Auch der Verfahrensgrundsatz der Öffentlichkeit des Seeamtsverfahrens wird aufgegeben. Öffentlichkeit führt jedoch zu Transparenz und dadurch zu einem hohen Grad an Akzeptanz der Seeamtssprüche und zu einem höheren Maß an Rechtsfrieden. Das gilt insbesondere bei Unfällen, die auf ein starkes öffentliches Interesse stoßen. Die Öffentlichkeit zwingt das Seeamt wie die Beteiligten zugleich zur notwendigen Objektivität. Welch hohe Bedeutung der Öffentlichkeit und der Transparenz zukommt, zeigen die Untersuchungen des Unfalls der "ESTONIA", die nicht öffentlich geführt worden sind. Noch lange nach der Vorlage des Untersuchungsberichts wurden seine Ergebnisse nicht akzeptiert, sondern Vorwürfe gegen die Untersuchungskommission und einzelne ihrer Mitglieder erhoben. Dieser Untersuchungsbericht hat demnach in Skandinavien und Estland nicht zum Rechtsfrieden beigetragen.

Nach dem neuen SUG wird die Untersuchung in ein reines verwaltungsinternes Amtsermittlungsverfahren überführt, das mit einem Gutachten enden wird. Es gibt keine aktiven Gestaltungsmöglichkeiten für die Beteiligten im Rahmen dieses Verfahrens. Auch gibt es keine zweite Tatsacheninstanz zur Korrektur von Ermittlungs- und Bewertungsfehlern. Rechtsmittel gegen den Untersuchungsbericht sind nicht vorgesehen.

---

[223] So regelt § 15 des Gesetzes die entsprechende Geltung wesentlicher Vorschriften des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes.

Die Mitwirkung des Betroffenen an dem Untersuchungsbericht der neuen Bundesstelle beschränkt sich darauf, den Entwurf des Berichts kommentieren zu können und ihm notfalls eine "Dissenting Opinion" beizufügen. Dies ist vom Grad Mitwirkung nicht zu vergleichen mit dem bisherigen Seeamtsverfahren, das im Rahmen eines öffentlichen Verfahrens den Beteiligten die Möglichkeit gab, die Meinungsbildung selbst über den Unfallhergang und seine Bewertung durch den Vortrag von Tatsachen und Meinungen zu beeinflussen. Die Tatsache, dass bisher gegen Seeamtssprüche relativ selten Widerspruch eingelegt wird, wurzelt auch in der Öffentlichkeit der Verfahren und damit in ihrer Transparenz.

Der Gesetzesentwurf orientiert sich in erster Linie an dem Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz. Es stellt sich die Frage, ob diese Anpassung sachgerecht ist, und ob Schiffs- und Flugzeugunfälle von ihrer Art her miteinander zu vergleichen sind. Bei der Aufklärung von Flugzeugunfällen geht es in erster Linie darum, aus den Überresten des Flugzeugs den Unfallverlauf zu rekonstruieren, insbesondere die black box zu finden. Es stehen dort hoch komplizierte technische Aufklärungen im Vordergrund. 80 % aller Seeunfälle beruhen nach der Statistik auf menschlichem Versagen. Aufgabe der Seeunfalluntersuchung ist es, die Umstände dieses Versagens, insbesondere aber die Ursache hierfür aufzuklären. Dies geschieht in aller Regel und in erster Linie durch die Befragung der Besatzungsmitglieder, seien sie Beteiligte oder Zeugen.

Flugzeugunfälle haben häufig katastrophenähnliche Ausmaße. Das Ineinandergreifen komplexer technischer Systeme steht im Mittelpunkt der Untersuchung. Die technische Analyse steht daher bei der Flugunfalluntersuchung im Vordergrund. In der Seeschifffahrt geht es in der Mehrzahl um die Bewertung menschlichen Verhaltens bei der Ursachenermittlung. Die Orientierung der Seeunfalluntersuchung am Vorbild der Flugunfalluntersuchung ist daher wohl als problematisch anzusehen, entzieht sich aber weitgehend einer juristischen Beurteilung.

Besonderer Betrachtung bedarf jedoch die Vereinbarkeit des neuen SUG mit dem Völker-, Europa- und nationalen Verfassungsrecht.

4.1.2. Vorgaben internationalen Rechts

Die Bundesrepublik Deutschland ist als Flaggenstaat nach mehreren völkerrechtlichen Übereinkommen verpflichtet, amtliche Untersuchungen von Seeunfällen durchführen zu lassen, an denen Schiffe unter ihrer Flagge beteiligt waren.

Diese Untersuchungspflichten sind in folgenden Bestimmungen enthalten:

- Art. 94 Abs. 7 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen;
- Art. 23 des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966;
- Art. 12 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL 73/78);
- Kapitel I Regel 21 der Anlage zum Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS);
- Art. 2 Übereinkommen Nr. 147 von 1976 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) über Mindestnormen auf Handelsschiffen.

Außerdem kann die Bundesrepublik als Küstenstaat nach Art. 2 SRÜ Seeunfälle und Vorkommnisse aller Schiffe, unabhängig von deren Staatszugehörigkeit, in ihrem Küstenmeer oder in den inneren Gewässern untersuchen. Da sie nach Art. 194 Abs. 3 Buchst. b SRÜ insbesondere Maßnahmen ergreifen soll, um die Meeresverschmutzung durch Schiffsunfälle zu verhüten, besteht dort auch eine Pflicht zu einer auf die Unfallvermeidung gerichteten Unfalluntersuchung. Die IMO hat diesen völkerrechtlichen Standard der Seeunfalluntersuchung in ihrer Entschließung A.849(20) vom 27. November 1997 mit dem in deren Anlage enthaltenen "Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See"[224] (IMO-Code) sowie mit einer Erweiterung durch ihre Entschließung A.884(21) vom 25. November 1999 inhaltlich genauer bestimmt und ergänzt.

Die Anpassung der deutschen Rechtslage an die notwendigen internationalen und europäischen Anforderungen und Rahmenbedingungen stellt nach Ansicht des Bundes den Hauptgrund für die Neuregelung der Seeunfalluntersuchung dar[225]. Seitens der Bundesregierung wird angeführt, dass das alte Seeunfalluntersuchungsgesetz (SeeUG) nicht dem IMO-Code entspräche und es daher einer Neuregelung des Verfahrens der amtlichen Untersuchung scha-

---

[224] IMO Code in: Verkbl. 2000, S. 128, Anlagenband B 8124, S. 21.

[225] Siehe BT-Drs. 14/6455, S. 1 vom 27.6.2001; auch *Grobecker*-Bericht, S. 72, 99.

den- oder gefahrverursachender Vorkommnisse in der Seefahrt nach dem internationalen Standard bedürfe.

Der IMO-Code soll ein einheitliches Vorgehen der Staaten “bei der Untersuchung von Unfällen und sonstigen Vorkommen auf See sowie der Zusammenarbeit zwischen Staaten bei der Ermittlung der Umstände, die zu Seeunfällen beitragen”, fördern[226]. Er enthält eine Vorgabe für die Ausgestaltung der Seeunfalluntersuchung. Es heißt in dem Code:

"The objective of any marine casualty investigations is to prevent similar casualties in the future. Investigations identify the circumstances of the casualty under investigation and establish the causes and contributing factors, by gathering and analysing information and drawing conclusions. Ideally, it is not the purpose of such investigations to determine liability, or apportion blame. However, the investigating authority should not refrain from fully reporting the causes because fault or liability may be inferred from the findings."

In den "Guidelines to Assist Investigators in the Implementation of the Code" heißt es u. a.:

"In particular, co-operating investigators must be guided by the requirements of national law over issues such as the presence of legal advisors or other third parties during an interview".

Zu dem Zweck des einheitlichen Vorgehens der Staaten bei der Seeunfalluntersuchung schließt der Code die Klärung von Haftungsfragen und Schuldzuweisungen bei der Unfalluntersuchung nach Möglichkeit aus[227], berücksichtigt die Prinzipien der Hoheitsgewalt[228], bestimmte zentrale Begriffe einschließlich des Begriffs des “Seeunfalls”[229] und die Untersuchungspflicht[230], enthält Richtlinien für die Durchführung der Untersuchung[231], konkretisiert die in Art. 94 Abs. 7 Satz 2 SRÜ enthaltene Zusammenarbeitspflicht des Flaggenstaates mit anderen Staaten[232] sowie den Grundsatz der Anonymität[233] und macht Vorgaben für die Erstellung der Berichte und ihre Weiterleitung an die IMO[234]. Andererseits lässt der IMO-Code eine umfassende Weitergabe von personenbezogenen Daten an Drittländer zu und stellt öf-

---

226 IMO-Code Punkt 1.2., a.a.O.

227 Punkt 2, *no blame*-Prinzip, a.a.O.

228 Punkt 3, a.a.O.

229 Punkt 4, a.a.O.

230 Punkt 6, a.a.O.

231 Punkt 5, a.a.O.

232 Punkte 7-9, a.a.O.

233 Punkt 10, a.a.O.

234 Punkte 12, 14, a.a.O.

fentliche und nicht öffentliche Unfalluntersuchungen grundsätzlich gleich, d.h. er überlässt den Staaten die Ausgestaltung.

Außerdem erkennt der IMO-Code, wie bereits erwähnt, das Recht der "Staaten mit einem erheblichen Interesse" an, sich auch an einer Unfalluntersuchung zu beteiligen. Ein solches Interesse schließt tatsächliche oder drohende schwere Umweltschäden durch fremde Schiffe außerhalb ihres Küstenmeeres oder den Tod oder schwere Verletzungen von Staatsangehörigen ein.

Der IMO-Code besitzt als Teil der IMO-Entschließung A.849(20) nach Art. 15 j des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation zwar nur die Rechtsnatur einer Empfehlung. Dies bedeutet aber nicht, dass der Code völkerrechtlich unbeachtlich wäre. Da jeder Seeunfall erfahrungsgemäß die Gefahr einer Verschmutzung durch Schiffe in sich birgt, die von den Staaten zu verhüten ist, gehört die Regelung der Seeunfalluntersuchung zu den Gesetzen und sonstigen Vorschriften, welche die Bundesrepublik nach Art. 211 Abs. 2 Satz 1 SRÜ zur Verhütung der Meeresverschmutzung für Schiffe unter ihrer Flagge erlassen soll. Diese Gesetze und sonstigen Vorschriften dürfen nach Art. 211 Abs. 2 Satz 2 SRÜ "nicht weniger wirkungsvoll sein als die allgemein anerkannten internationalen Regeln und Normen" [im englischen Original: standards], die im Rahmen der IMO aufgestellt sind. Diese allgemein anerkannten internationalen "Normen" für die Untersuchung von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See enthält der IMO-Code. **Er bildet demnach den völkerrechtlichen Mindeststandard, den nationale Gesetze und sonstige Vorschriften über Seeunfälle nicht unterschreiten dürfen**. Soweit die Bundesrepublik Deutschland völkerrechtlich verpflichtet ist, Seeunfalluntersuchungen durchzuführen, sollen diese nach den Vorgaben des IMO-Codes im Rahmen des jeweiligen nationalen Rechts erfolgen.

Während der bisherige § 24a SeeUG den internationalen Anforderungen nach Meinung der Bundesregierung (a.A. waren die Küstenländer) nicht genügte, entsprechen §§ 9-19 SUG in inhaltlicher Hinsicht den Anforderungen des IMO-Codes. Damit erfüllt das neue SUG formal die völkerrechtliche Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland zur Seeunfalluntersuchung unter Berücksichtigung des mit dem IMO-Code geschaffenen Mindeststandards für Untersuchungen.

Es bleibt jedoch festzuhalten, dass der IMO Code zwar diese (technischen) Verbesserungen am SUG erforderte, aber an keiner Stelle die Abschaffung des Öffentlichkeitsprinzips verlangt.

Weiterhin findet sich im SUG ein Verweis auf die Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999. Diese bezieht sich nur auf Seeunfälle oder Vorkommnisse auf See, an denen ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder ein Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug beteiligt ist, das im Linienverkehr in der Auslandfahrt oder in der Inlandfahrt von und nach dem Hafen eines Mitgliedstaates eingesetzt wird (Art. 3). Nach Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie sollen die Mitgliedstaaten "im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung einen Rechtsstatus" festlegen, damit sie an der Untersuchung eines Seeunfalls oder Vorkommnisses auf See teilnehmen, mitarbeiten oder, sofern der IMO-Code dies vorsieht, diese Untersuchung leiten können. Der IMO-Code verpflichtet alle Flaggenstaaten zur Untersuchung aller schweren und schwersten Seeunfälle[235]. Findet der Unfall in einem Küstenmeer statt, soll sich der Flaggenstaat mit dem Küstenstaat über die Federführung bei der Untersuchung verständigen. Andere Staaten mit einem "erheblichen Interesse" können sich an der Untersuchung beteiligen. Ein erhebliches Interesse hat ein Staat unabhängig vom Unfallort auch dann, wenn der Unfall einen schweren Umweltschaden in seiner Ausschließlichen Wirtschaftszone verursacht hat, oder zu verursachen droht oder wenn seine Staatsangehörigen betroffen sind.

Nach Artikel 12 Abs. 3 der Richtlinie soll die Untersuchung von dem Mitgliedstaat eingeleitet werden, in dessen Gewässern der Unfall oder das Ereignis eingetreten ist, oder von dem letzen aufgesuchten Mitgliedstaat. Ferner schreibt die Richtlinie bestimmte Schlüsselbegriffe des IMO-Codes für die Untersuchung von Seeunfällen (Art. 12 Abs. 2) sowie eine möglichst effiziente und zeitsparende Leitung bzw. Teilnahme oder Mitarbeit an der Untersuchung "gemäß den Bestimmungen des Codes" vor (Art. 12 Abs. 4). Die Untersuchungsberichte sollen veröffentlicht und der EG-Kommission übermittelt werden (Art. 5).

Jeder EU Mitgliedstaat hat das Untersuchungsverfahren sowie seine Teilnahme oder Mitarbeit an der Untersuchung unter Berücksichtigung der in der Richtlinie 1999/35/EG und den darin in Bezug genommenen Bestimmungen des IMO-Codes wirksam im Rahmen seiner Rechtsordnung umzusetzen.

---

235 Siehe oben Ziff. 1.2.

Das neue deutsche SUG nimmt diese Umsetzung in seinem Abschnitt 3 vor. Das SUG ist damit ein Ausführungsgesetz der Richtlinie 1999/35/ EG und als solches mit dieser vereinbar. Jedoch kann auch die EU Richtlinie nicht als Begründung für die Abschaffung des Öffentlichkeitsprinzips herangezogen werden.

4.1.3. SUG als Zustimmungsgesetz?

Das SUG ist Regelungsbestandteil des Zweiten Seeschifffahrtsanpassungsgesetzes. Dieses sieht in Art. 1 Nr. 3 die Einführung eines neuen § 3e in das Seeaufgabengesetz (SeeAufgG) vor, der einen Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlustes oder Schadens des Eigentümers oder Betreibers gegen die Verkehrsbehörde vorsieht, wenn das Schiff rechtswidrig, das heißt "in unangemessener Weise", festgehalten wird.

Diese Haftungsregelung ist kein Fall der Amtspflichtverletzung i.S.v. § 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG, die ein Verschulden des handelnden Beamten voraussetzt. Gleichwohl wäre mit § 3e SeeAufgG eine gesetzliche Regelung auf dem Gebiet der "Staatshaftung" im Sinne des Art. 74 Abs. 1 Nr. 25 GG vorgesehen, denn bei der Einführung dieser Vorschrift ist der Begriff der "Staatshaftung" umfassend und einschränkungslos aufgenommen worden, so dass damit alle Anspruchsgrundlagen erfasst sind, die herkömmlich diesem Gebiet systematisch zugeordnet werden. Der vorgeschlagene § 3e SeeAufgG bedurfte nach Ansicht des Bundesrates gem. Art. 74 Abs. 2 GG also der Zustimmung des Bundesrates[236]. Die Länder haben diesen Punkt aber stillschweigend hingenommen.

Die Zustimmungsbedürftigkeit des SUG bzw. des Seeschifffahrts-Anpassungsgesetzes ergibt sich auch nicht aus betroffenen Länderzuständigkeiten auf dem Gebiet des Seefahrtsbildungswesens oder des Hafenrechtes, wie gelegentlich von Länderseite behauptet worden war. Entgegenzutreten ist der Auffassung des Bundesrates, dass das Gesetz im Hinblick auf das Seefahrtbildungswesen (Art. 1 Nr. 2, § 2 Seeaufgabengesetz) und den die Lade-, Lösch-, Liege- und Werftplätze einschließenden Geltungsbereich (Art. 2, § 1 Abs. 3 SUG) seiner Zustimmung bedürfe.

---

236 So auch Bundesrat, BR-Drs. 248/01, S. 1.

Ein Gesetz ist nur dann zustimmungsbedürftig, wenn das Grundgesetz dies ausdrücklich vorsieht. Die in § 2 SeeAufgG vorgesehenen Änderungen und Ergänzungen betreffen jedoch ein Gesetz, das selbst nicht zustimmungsbedürftig war. Demnach käme hier nur eine Zustimmungsbedürftigkeit nach Art. 84 Abs. 1 GG in Betracht. Diese scheidet aber aus, weil die Länder nach dem geänderten § 2 SeeAufgG keine "eigenen Angelegenheiten" wahrnehmen. Die neuen Absätze 4 und 5 des § 2 SeeAufgG regeln auch dann nicht die Einrichtung von Behörden und das Verwaltungsverfahren der Länder, wenn sie materielle Standards für die Erteilung, Verlängerung oder Anerkennung von Befähigungszeugnissen im Sinne von Abs. 3 vorschreiben. Dieses sind keine Maßnahmen des Seefahrtsausbildungswesens der Länder, sondern Maßnahmen im Rahmen der dem Bund nach § 2 Abs. 2 Satz 1 SeeAufgG obliegenden Überprüfung von Bewerbern, die der Schiffssicherheit dienen. Auch eine Beteiligung von Behörden der Landesverwaltung im Wege der Organleihe auf der Grundlage von Verwaltungsvereinbarungen des Bundes mit dem jeweiligen Bundesland nach dem vorgeschlagenen § 2 Abs. 7 SeeAufgG führt nicht zur Zustimmungsbedürftigkeit des Gesetzes nach Art. 84 Abs. 1 GG, weil demgemäß die entliehenen Organe Angelegenheiten des Bundes wahrnehmen. Der Auffassung des Bundesrates ist in diesem Punkt also nicht zu folgen. Das Gesetz ist wegen der vorgeschlagenen Änderung des § 2 SeeAufgG nicht zustimmungsbedürftig.

Entsprechendes gilt auch für die Auffassung des Bundesrates, das "Zweite Seeschifffahrtsanpassungsgesetz" sei zustimmungsbedürftig, weil die Geltung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG) nach der gesetzlichen Klarstellung in § 1 Abs. 3 Satz 2 SUG für die gesamte Seefahrt einschließlich des Aufsuchens, Benutzens und Verlassens "der zugehörigen Lade-, Lösch-, Liege- und Werftplätze" durch Seeschiffe gilt. Wenn es sich bei § 1 Abs. 3 SUG um eine Vorschrift zur Regelung von Fragen der See- oder Binnenhäfen der Länder und Kommunen handelte, würde sie nicht die Zustimmungsbedürftigkeit des Gesetzes auslösen. Vielmehr wäre die Vorschrift mangels einer Befugnis des Bundes zur Gesetzgebung verfassungswidrig und damit nichtig, weil die Gesetzgebungskompetenz für solche Häfen (mit Ausnahme der Förderung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen, § 1 Nr. 1 SeeAufgG) bei den Ländern liegt.

Indes handelt es sich nach Gegenstand und Inhalt des § 1 Abs. 3 Satz 2 SUG bei dieser Vorschrift – wie schon bei dem geltenden § 1 Abs. 1 Nr. 2 SeeUG – nicht um eine hafenrechtliche Vorschrift, sondern um die bundesrechtliche Bestimmung des räumlichen Geltungsbereichs

des SUG. Dieses gilt nach § 1 Abs. 3 Satz 1 SUG sachlich für die "gesamte Seefahrt", die hinsichtlich der Seesicherheits-Untersuchung ungeachtet der Legaldefinition der "Grenzen der Seefahrt" in § 1 Flaggenrechtsverordnung nach § 1 Abs. 3 Satz 2 SUG auch "das Aufsuchen, Benutzen und Verlassen der zugehörigen Lade-, Lösch-, Liege- und Werftplätze" umfassen soll. Diese Bestimmung bedarf nach dem Grundgesetz nicht der Zustimmung des Bundesrates.

4.2. Umweltschutz- und Naturschutzrechte in der AWZ

Die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) umfasst das jenseits des Küstenmeeres gelegene Meeresgebiet. Vorläufer der AWZ waren die Fischereizonen der einzelnen Staaten. Das SRÜ legt Rechte und Hoheitsbefugnisse des Küstenstaates und Rechte und Freiheiten anderer Staaten fest. Die AWZ darf eine Breite von 200 sm - gemessen von der Basislinie - nicht überschreiten, Art. 55, 57 SRÜ. Die wichtigsten Rechte und Regelungsbefugnisse beziehen sich auf die Fischerei, die Ausbeutung der mineralischen Ressourcen, die wissenschaftliche Meeresforschung und den Schutz und die Bewahrung der marinen Umwelt. Der Küstenstaat muss bei der Ausübung seiner Rechte die Rechte anderer Staaten, insbesondere die Schiffahrtsfreiheit gebührend berücksichtigen (Art. 56 Abs. 2 SRÜ). Die Bundesrepublik Deutschland beansprucht mit Wirkung vom 1.1.1995 eine Ausschließliche Wirtschaftzone. Diese zählt, anders als das Küstenmeer nicht zum Hoheitsgebiet des Staates, mithin der Bundesrepublik Deutschland. An dieser Stelle stellt sich die Frage nach den jeweiligen Kompetenzen, insbesondere solchen des Umwelt- und Naturschutzes in der AWZ.

4.2.1. Naturschutzprobleme und Meeresschutzgebiete

Die deutsche AWZ ist insbesondere im Bereich der Ostsee von einem erheblichem Verkehrsaufkommen betroffen[237]. Hinzu kommen Probleme aus dem Fischfang und aus bergbaulichen Aktivitäten, wie dem Abbau von Kiesen und Sanden sowie der zunehmenden Bedeutung von Offshore-Windenergie. Aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist die AWZ als bedeutendendes Meeresgebiet einzustufen. Die wirtschaftliche Nutzung dieser Meereszone bringt Umweltprobleme mit sich. So tragen der Schiffsverkehr, die Fischerei und der Bergbau zu einer negativen Beeinflussung der Meeresumwelt bei. Der Abbau von Kiesen und Sanden findet in

[237] Siehe hierzu ausführlich Hauptgutachten Ziff. 2.

dem Deutschland vorgelagerten marinen Bereich vor allem in der (recht flachen) Ostsee statt. Die Lagerstätten befinden sich z.T. in den inneren Gewässern, hauptsächlich jedoch im Küstenmeer und in der AWZ[238]. Windenergieanlagen können negative Auswirkungen auf die marine Umwelt mit sich bringen. Als Antwort auf die zunehmende Beeinflussung der Meeresumwelt mehren sich die Stimmen derer, die eine Ausweitung von Schutzgebieten in die AWZ fordern. Kanada hat dies mit dem Ocean Act vom 18.12.1996 getan[239]. Danach ist eine Marine Protected Area „an area of the sea that is part of ... the exclusive economic zone of Canada". Auf dieser Grundlage sind von Kanada Schutzgebiete sowohl im Atlantik wie im Pazifik ausgewiesen worden[240]. Australien hat bereits bis 1977 3,5% seiner AWZ zu Meeresschutzgebieten erklärt. Weiterhin haben die USA, Irland Dänemark, Norwegen und Portugal Meeresschutzgebiete ausgewiesen[241]. Gleiches gilt für Italien und Spanien[242]. Es stellt sich mithin die Frage, ob und gegebenenfalls auf welche Weise Schutzgebiete in der AWZ mit Wirkung für Schiffe unter eigener oder fremder Flagge ausgewiesen werden können.

Der Schutz der Umwelt und der Natur in der AWZ ist unter rechtlichen Gesichtspunkten in erster Linie von der Frage der Kompetenzen bestimmt. Die folgenden Ausführungen widmen sich, hierarchisch gegliedert den einzelnen Ebenen umweltschutzrechtlicher Bemühungen in dieser Zone, soweit sie sich auf die Schifffahrt beziehen.

4.2.2. Marine Schutzgebiete im internationalen Recht

Bereits festgestellt wurde, dass die AWZ nicht zum Hoheitsgebiet der Staaten gehört, der Küstenstaat aber bestimmte Rechte, Hoheitsbefugnisse und auch Pflichten in dieser Meereszone hat. Im Seerechtsübereinkommen kann man dies aus dem Umstand ableiten, dass in der AWZ gem. Art. 58 Abs. 2 SRÜ die Vorschriften über die Hohe See gelten, sofern nicht die Vorgaben für die AWZ etwas anderes vorsehen. Im Bereich der Hohen See ist es allen Staaten gem. Art. 89 SRÜ verwehrt, Souveränitätsansprüche geltend zu machen[243]. Auf der anderen Seite

---

238 *Czybulka*, Naturschutzrecht im Küstenmeer und in der Ausschließlichen Wirtschaftszone, NuR 1999, 562 (563).

239 Vgl. *Jarass*, Naturschutz in der Ausschließlichen Wirtschaftszone, S. 10.

240 Sable Gally im Atlantik und Endeavour Hot sowie Bowie Seamont im Pazifik.

241 Dazu Bericht des Bundesamtes für Naturschutz vom Nov. 2000.

242 Vgl. UN Doc. A/54/429 vom 30.09.1999, zit. in *Czybulka*, Geltung der FFH-Richtlinie in der Ausschließlichen Wirtschaftszone, NuR 2001, 24, Fn. 17.

243 *Jarass*, a.a.O., S. 13.

werden in den Vorgaben für die AWZ dem Küstenstaat weitreichende und exklusive Rechte eingeräumt, die ihm in einem Teilbereich eine ähnliche Stellung wie auf seinem Staatsgebiet verleihen. Man spricht daher mit Blick auf die AWZ von einem „Funktionshoheitsraum“, dem ein Zwischenstatus zwischen dem Staatsgebiet und der souveränitätsfreien Hohen See zukommt[244].

Maritime Schutzgebiete bzw. sonstige Umweltschutzbemühungen sind auf 3 verschiedenen Ebenen vorstellbar:

1. auf internationaler Ebene[245]
2. auf europarechtlicher Ebene
3. auf nationaler Ebene

Zur Verhütung und Überwachung der Meeresverschmutzung durch die Schifffahrt hat die IMO das **Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe** von 1973[246] ergänzt geändert durch das Protokoll von 1978[247] angenommen (MARPOL 73/78)[248]. Darin werden insbesondere Regelungen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Öl infolge unfall- und betriebsbedingter Ölaustritte bei der Schifffahrt geregelt.

MARPOL 73/78 ermächtigt die IMO, ein bestimmtes Meeresgebiet als **„special area“** zu deklarieren, „in dem aus anerkannten technischen Gründen im Zusammenhang mit seinem ozeanographischen und ökologischen Zustand und der besonderen Natur seines Verkehrs die Annahme besonderer obligatorischer Methoden zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Öl erforderlich ist[249]“. Diese „special areas“ werden z.B. in Anlage I des MARPOL-

---

244 *Jarass*, a.a.O., S. 13.

245 Vgl. hierzu auch Hauptgutachten Ziff. 3.1.

246 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL).

247 Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973.

248 Das MARPOL-Übereinkommen ist für die Bundesrepublik Deutschland seit dem 2. Oktober 1983 einschließlich der Anlage I hierzu in Kraft (Gesetz zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen vom 23. Dezember 1981, BGBl. II S. 2; Bekanntmachung der amtlichen Übersetzung des Übereinkommens vom 5. März 1984 BGBl. II S. 230, zuletzt geändert durch die dritte Änderungsverordnung vom 18. Oktober 1988, BGBl. II S. 974), die Anlage II trat am 6. April 1987, die Anlage V am 31. Dezember 1988 in Kraft.

249 Vgl. Regel 1 Nr. 10 der Anlage I/MARPOL 73/78.

Übereinkommens aufgenommen. In ihnen sind Öleinleitungen grundsätzlich verboten. Ab dem 1.8.1999 ist beispielsweise die Nordsee für alle Schiffe über 400 BRZ zum Sondergebiet erklärt worden. Für diese Gebiete gelten verbindlich die strengen umweltrechtlichen Bestimmungen in Bezug auf die Verhütung der Verschmutzung durch Öl[250] und zur Überwachung der Verschmutzung durch als Massengut beförderte schädliche Stoffe[251]. Die Ostsee ist sogar nach drei MARPOL-Anlagen „Sondergebiet" für Öl, Abfälle und Abwasser.

Neben diesem Schutz relativ großräumiger Seegebiete als „special area" kann die IMO auf der Grundlage der TSPP-Resolution 9[252] Richtlinien zur Bestimmung, zum Schutz und zum Management besonderes empfindlicher Meeresgebiete entwickeln (Particular Sensitive Sea Areas (PSSA)).

Die völkerrechtliche Zulässigkeit von PSSA-Gebieten als Ausnahmetatbestand vom Grundsatz der Schifffahrtsfreiheit ergibt sich aus Art. 211 Abs. 6 des Seerechtsübereinkommens. PSSA-Gebiete können in der AWZ, aber auch im Küstenmeer von 12 sm Breite eingerichtet werden[253]. Die PSSA-Gebiete unterfallen nicht dem (internationalen) Naturschutzrecht oder dem Recht der Nationalparke, sondern dem internationalen Seerecht, weil sich ihre Maßnahmen auf den Schiffsverkehr beziehen. Über die PSSA-Anträge im deutschen Küstenraum unterrichtet dieses Gutachten unter Ziff. 1.8.

Gestützt auf Art. 15 des Helsinki-Übereinkommens[254] haben die Vertragspartner mit der 1994 angenommenen Empfehlung 15/5 beschlossen, ein System von geschützten Küsten- und Meeresgebieten in der Ostsee zu errichten (**Baltic Sea Protected Areas - BSPA**). Aufgabe dieses Vorhabens ist die Darstellung ökologisch bedeutsamer Regionen unter anderem an der deutschen Ostseeküste aus benthosökologischer, fischereibiologischer, ornithologischer und geo-

---

250 Regel 10 der Anlage I/MARPOL 73/78.

251 Regel 5 der Anlage II/MARPOL 73/78.

252 Resolution 9, „Protection of Particular Sensitive Sea Areas", angenommen durch die International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention (TSPP) in London, Februar 1978.

253 Jedoch nicht in den Inneren Gewässern.

254 Nach Art. 15 HÜ treffen die Vertragsparteien einzeln und gemeinsam alle geeigneten Maßnahmen hinsichtlich des Ostseegebietes und seiner von der Ostsee beeinflussten Küstenökosysteme, um natürliche Lebensräume und die biologische Vielfalt zu erhalten sowie ökologische Abläufe zu schützen.

logischer Sicht[255]. Bei Baltic Sea Protected Areas handelt es sich sowohl um schutzwürdige Meeresteile als auch um innere Küstengewässer der Ostsee, die häufig mit terrestrischen Küstenlebensräumen ein gemeinsames Vorschlagsgebiet bilden.

Gemäß Art. 211 SRÜ i.V.m. SOLAS, Kap. V Regel 8 Buchst. b) und c) ist die IMO die einzig anerkannte Organisation, die Maßnahmen auf internationaler Ebene zu Schifffahrtswegen erlassen kann. Seitens der HELCOM können somit lediglich die Vertragsstaaten der Ostsee gebunden werden. Eine Bindungswirkung für Schiffe anderer Flaggen scheidet kategorisch aus.

Special Areas nach MARPOL und PSSA-Gebiete dienen in erster Linie dem Meeresumweltschutz und nur mittelbar der sicheren Schifffahrt. Als Instrument zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Schiffswegen sollte daher nicht der Umweg über potenzielle IMO-Schutzgebiete gegangen werden. Effektiver und sinnvoller erscheint ein gemeinsames Vorgehen der EU-Staaten in den Gremien der IMO. Auf diesem Wege müsste z.B. die Einführung einer Lotsenpflicht für Verkehrsschwerpunkte in Nord- und Ostsee angestrebt werden.

4.2.3. Europäische Initiativen in der AWZ

Neben völkerrechtlichen Umweltschutzaktivitäten in der AWZ ist an solche der Europäischen Gemeinschaft zu denken. Festzustellen ist mit *Jarass*, dass der EG-Vertrag auch in der AWZ gilt, soweit dort den Mitgliedstaaten Hoheitsbefugnisse zustehen. Das Sekundärrecht der Gemeinschaft hat nach richtiger Ansicht den gleichen Anwendungsbereich wie der EG-Vertrag, soweit sich aus der betreffenden Regelung nichts anderes ergibt. Soweit die Europäische Gemeinschaft internationalen Übereinkommen beigetreten ist, kommt diesen Übereinkommen der Vorrang vor dem Sekundärrecht zu. Dies gilt unter anderem für das Seerechtsübereinkommen[256]. Somit stellt sich die Frage der Zulässigkeit und der Anwendungsbreite von EU-Umweltschutz-Richtlinien in der AWZ.

---

255 Dazu ausführlich: *Ballschmidt-Boog*, Rechtliche Vorgaben und Defizite beim Schutz der Küstenökosysteme der Ostsee unter besonderer Berücksichtigung des Naturschutzrechts.

256 *Jarass*, a.a.O., S. 48 ff.

Die Anwendung von EG-Umweltschutzrichtlinien in der AWZ erscheint fraglich. Insbesondere die Ausweisung von sog. FFH-Gebieten nach der FFH-Richtlinie[257] ist in diesem Zusammenhang interessant. Die FFH-Richtlinie zwingt bekanntlich die Mitgliedstaaten in bestimmten Fällen dazu FFH-Gebiete zu melden. *Jarass* betont in seinem Gutachten, dass die FFH-Richtlinie erkennbar nicht auf den terrestrischen Bereich beschränkt ist, sondern auch Meeresgebiete erfasst. So werden nach der Definition der „natürlichen Lebensräume" in Art. 1b der Richtlinie neben terrestrischen auch „aquatische Gebiete" erfasst. In Art. 4 findet sich eine Regelung zur Schutzgebietsauswahl im Hinblick auf „im Wasser lebende Tierarten". Darüber hinaus werden in Anhang I der Richtlinie, in dem die „natürlichen Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse, für deren Erhaltung besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden müssen" aufgeführt sind, gleich zu Beginn unter der Überschrift „Meeresgewässer und Gezeitenzonen" in Nr. 1170 „Riffe" sowie in Nr. 1180 „Submarine durch Gasaustritte entstandene Strukturen" genannt[258]. Für die Anwendung der FFH-Richtlinie in der AWZ sprach sich auch der englische High Court of Justice aus[259].

Weniger kompliziert stellt sich die Anwendung der UVP-Richtlinie[260] in der AWZ dar. Nr. 2c des Anhangs der Richtlinie spricht von der „Gewinnung von Mineralien durch die Baggerung auf See" als ein potentiell UVP-pflichtiges Vorhaben. Auch das ist nur möglich, wenn sich die Richtlinie nicht auf den terrestrischen Bereich beschränkt. Anhaltspunkte für die Beschränkung der Richtlinie auf Innere Gewässer oder das Küstenmeer bestehen nicht. Damit gewinnt entscheidende Bedeutung, dass Richtlinien, die keinen Anhaltspunkt für eine Beschränkung des Anwendungsbereichs enthalten, dem Anwendungsbereich des EG-Vertrags folgen. Da der Vertrag auch in der AWZ zum Tragen kommt, muss das grundsätzlich auch für die UVP-Richtlinie gelten[261].

Dennoch können sich für die (in der AWZ anwendbaren) europäischen Richtlinien Beschränkungen aus dem Seerechtsübereinkommen betreffend die Regelung der Sicherheit des Schiffsverkehrs ergeben, denn bei der Anwendung der Richtlinien sind die Vorgaben des See-

---

257 Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, RL 92/43.

258 *Jarass*, a.a.O., S. 53.

259 Entscheidung vom 5.11.1999 - CO/1336/1999 -.

260 Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten.

261 *Jarass*, a.a.O., S. 61.

rechtsübereinkommens zu berücksichtigen[262]. Dies macht eine restriktive Auslegung der Richtlinie notwendig, soweit ein Meeresschutzgebiet zu Beschränkungen der Schifffahrt, der Fischerei sowie der Verlegung von Rohrleitungen und Kabeln führen würde. Insofern bedarf es für die Seeschifffahrt, die Fischerei und die Verlegung von Rohrleitungen und Kabeln der Modifikation der Richtlinie. Die Mitgliedstaaten können durchaus verpflichtet sein, bestimmte Flächen in der AWZ zu melden, die gegen sonstige belastende Aktivitäten durch die Ausweisung eines Schutzgebietes geschützt werden sollen[263]. Einfluss auf den Schiffsverkehr steht dem europäischen Richtliniengeber nicht zu. **Im Zusammenhang mit der Regelung der Schiffssicherheit kommt der FFH-Richtlinie somit, insbesondere was Drittstaaten betrifft nur untergeordnete Bedeutung zu.** Lediglich aus der Schifffahrt resultierende Folgeprobleme der Umweltverschmutzung können Gegenstand der Richtlinie sein. Denn einem völkerrechtlichen Abkommen, wie dem des SRÜ, dem die EG beigetreten ist, kommt im EG-Recht gem. Art. 300 Abs. 7 EGV der Vorrang vor dem sekundären Recht zu[264]. Bei der Festlegung der „nötigen Erhaltungsmaßnahmen“ i.S.v. Art. 6 Abs. 1 RL 92/43 ist das zu berücksichtigen. Wegen dieses Vorrangs, muss das **Sekundärrecht** entsprechend dieser Vorgaben ausgelegt werden[265].

4.2.4. Nationales Naturschutzrecht in der AWZ

Neben völkerrechtlicher und europarechtlicher Kompetenzen in der AWZ stellt sich die Frage nach dem Restgehalt an nationaler Regelungsmaterie. Da die AWZ nicht zum Hoheitsgebiet des Küstenstaates gehört, darf dieser in Bezug auf Meeresschutzgebiete nur solche Regelungen erlassen und Maßnahmen mit Wirkung gegenüber Dritten ergreifen, die er auf seine souveränen Rechte und Hoheitsbefugnisse in dieser Zone stützen kann. Anderenfalls würde sich der Küstenstaat Hoheitsbefugnisse anmaßen, die ihm nach dem Völkerrecht nicht zustehen (Gefahr der sog. „creeping jurisdiction“)[266]. Der Küstenstaat hat in der AWZ „souveräne Rechte“ sowie „ausschließliche“, das heißt andere Staaten ausschließende Hoheitsbefugnisse. Souveränität kann er jedoch nicht für sich beanspruchen[267]. Nur aus diesen Befugnissen[268]

---

262 *Jarass*, a.a.O., S. 56.

263 *Jarass*, a.a.O., S. 57.

264 *Oppermann*, Europarecht, Rn. 1719.

265 *Jarass*, a.a.O., S. 51.

266 *Lagoni*, Die Entwicklung von Schutzgebieten in der ausschließlichen Wirtschaftszone aus völkerrechtlicher Sicht, NuR 2002, 121.

267 *Lagoni*, a.a.O.

kann sich das Recht des Küstenstaates ergeben ein Meeresschutzgebiet in der AWZ zu errichten.

Bzgl. der Errichtung von Schutzgebieten in der AWZ verbietet sich somit zunächst eine Anwendung nationalen Rechts aufgrund territorialer Souveränität. Kompetenzen ergeben sich lediglich aufgrund der völkerrechtlich anerkannten Rechte und Hoheitsbefugnisse. Diese sind in Teil V des SRÜ normiert. Danach hat der Küstenstaat souveräne Rechte in Bezug auf lebende und nicht lebende natürliche Ressourcen sowie hinsichtlich anderer Tätigkeiten zur wirtschaftlichen Erforschung und Ausbeutung der Zone. Hoheitsbefugnisse beziehen sich auf künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke in der AWZ, die wissenschaftliche Meeresforschung und den Schutz und die Bewahrung der Meeresumwelt. Bedeutung hat die originäre Kompetenz des Küstenstaates aufgrund von Völkerrecht in Abgrenzung zu Kompetenzen in einem Schutzgebiet aufgrund regional-völkerrechtlichen Vertrages, wie z.B. im Falle von BSPA-Gebieten der HELCOM. Im ersten Fall kann der Küstenstaat Schutzmaßnahmen in dem Gebiet gegenüber jedermann (*erga omnes*) ergreifen, während er sie im zweiten Fall nur mit Wirkung gegenüber anderen Vertragspartnern bzw. ihren Staatsangehörigen und Schiffen unter ihrer Flagge (*inter partes*) wahrnehmen kann[269].

Nach richtiger Ansicht *Lagonis* enthält das geltende Völkerrecht noch kein Recht des Küstenstaates zur Errichtung mariner Schutzgebiete in der AWZ[270]. Eine Ausnahme bildet lediglich Art. 211 Abs. 6 SRÜ, der den Küstenstaat mit Zustimmung der IMO dazu ermächtigt, gegenüber der internationalen Schifffahrt wirkende Schutzgebiete zu errichten. Diese schaffen jedoch keine zusätzlichen Hoheitsbefugnisse bzw. wirken nur gegenüber den Vertragspartnern[271].

Klarstellungen für die Errichtung, insbesondere von FFH- und Vogelschutzgebieten nach EU-Recht schafft § 38 des neuen Bundesnaturschutzgesetzes[272]. Dieser erlaubt die Anwendung der bundesnaturschutzrechtlichen Regelung zur Errichtung europäischer Schutzgebiete für die

---

268 Art. 55 ff. SRÜ.

269 *Lagoni*, a.a.O. S. 122.

270 *Lagoni*, a.a.O. S. 122 ff.

271 Siehe dazu die Ausführungen zu PSSA- und MARPOL-Sondergebieten in diesem und denvorangegangenen Gutachten.

272 BGBl. 2002 I S. 1193 ff.

AWZ. Jedoch misst der Gesetzgeber in § 38 BNatSchG gleichzeitig Maßnahmen am Vorrang internationalen Rechts. So darf der Schutz von Meeresflächen im Bereich der AWZ nicht zu Beschränkungen des Flugverkehrs, der Schifffahrt, der nach internationalem Recht erlaubten militärischen Nutzung sowie von Vorhaben der wissenschaftlichen Meeresforschung im Sinne des Artikels 246 Abs. 3 SRÜ führen. Die Neuregelungen des BNatSchG haben somit keinen wesentlichen Einfluss auf die Sicherheit des Schiffsverkehrs und den mit diesem einhergehenden Gefahren für die Umwelt.

Festzuhalten bleibt, dass nach geltendem Völkerrecht den Küstenstaaten als Instrument zur Verbesserung des Meeresumweltschutzes durch entsprechende Schutzgebiete die Möglichkeit bleibt diese vertraglich-regional zu errichten. Derartige positive Ansätze finden sich bei der HELCOM in der Errichtung sog. BSPA-Gebiete. Manko dieser Schutzgebiete bleibt jedoch die fehlende Regelungs- und Durchgriffskompetenz gegenüber Drittstaaten, die nicht Vertragspartner sind (Wirkung nur inter partes). Ein ganzheitlicher Schutz der Meeresumwelt durch Schutzgebiete ist letztlich bei der IMO zu suchen. Entsprechende Bemühungen, wie z.B. in der Vergangenheit die Ausweisung von „Special Areas" oder die Vereinfachung des PSSA-Antragsverfahrens sind zu unterstützen. Eine klare Absage ist jedenfalls der Ansicht[273] zu erteilen, dass das Seerechtsübereinkommen dem Küstenstaat im Rahmen der Ausübung seiner souveränen Rechte und ausschließlichen Hoheitsbefugnisse die allgemeine Möglichkeit zustehe, Umwelt- und Naturschutzgebiete in seiner AWZ, insbesondere mit Wirkung gegenüber der Schifffahrt einzurichten. Lagoni stuft diese Form nationalen Natur- und Umweltschutzes richtigerweise als eine Form der „creeping jurisdiction" ein. Schon aufgrund der Regelungsebene (nationales Gesetz) kann auch das neue BNatSchG an dieser Tatsache nichts ändern.

---

273 Nach dieser Ansicht sind die in Art. 56 Abs. 1 Buchst. B) iii) SRÜ erwähnten Hoheitsbefugnisse des Küstestaates in Bezug auf „den Schutz und die Bewahrung der Meeresumwelt" im Zusammenhang mit der in Art. 192 SRÜ statuierten allgemeinen Verpflichtung der Staaten, „die Meeresumwelt zu beschützen und zu bewahren" und der Klarstellung in Art. 194 Abs. 5 SRÜ zu lesen, wonach zu den in Übereinstimmung mit dem Teil XII SRÜ ergriffenen Maßnahmen auch die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz und zur Bewahrung seltener oder empfindlicher Ökosysteme sowie des Lebensraums gefährdeter, bedrohter oder vom Aussterben bedrohter Arten gehören, *Lagoni*, a.a.O. S. 128 mit Verweis auf *Czybulka*, a.a.O., NuR 1999, 563 f.; *ders.* Das Rechtsregime der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) im Spannungsfeld von Nutzungs- und Schutzinteressen, NuR 2001, 367; *ders.* a.a.O., NuR 2001, 24.

4.3. Offshore-Windenergie und Schiffssicherheit

Das am 1.4.2000 in Kraft getretene Erneuerbare Energiengesetz (EEG) begünstigt die Rahmenbedingungen für die Errichtung von groß angelegten Off-Shore Windenergieparks. Jedem Energieerzeuger wird für neun Jahre ein Abnahmepreis von 9,1 Cent je kWh garantiert, wenn die Anlage bis spätestens Ende 2006 in Betrieb geht. Weltweit wurden im Jahre 2001 rd. 25.000 MW durch Windenergie produziert. Im Frühjahr 2002 lagen dem BSH als Genehmigungsbehörde rund 30 Anträge für Anlagen mit insgesamt 25.000 MW vor. Bereits im Vorfeld von formellen Anträgen hat sich herausgestellt, dass im Hinblick auf die vielfältigen und teilweise entgegengesetzten Nutzungsinteressen nur wenige Räume in Nord- und Ostsee für eine Nutzung von großflächigen Windenergieparks zur Verfügung stehen dürften[274]. Wie bereits oben geschildert bildet das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen den rechtlichen Rahmen für die Nutzung des Meeres. Dies gilt auch für die Energiegewinnung in der AWZ, die nach Art. 56 zulässig ist. Einschlägig ist hier insbesondere Art. 60 SRÜ. In dem heißt es:

„In der Ausschließlichen Wirtschaftszone hat der Küstenstaat das ausschließliche Recht, folgende Einrichtungen zu bauen und den Bau, den Einsatz und die Nutzung folgender Einrichtungen zu genehmigen und zu regeln:

a) künstliche Inseln;

b) Anlagen und Bauwerke für die in Art. 56 vorgesehenen Zwecke und andere wirtschaftliche Zwecke;

c) Anlagen und Bauwerke, welche die Ausübung der Rechte des Küstenstaats in der Zone beeinträchtigen können. (...)“

Die Genehmigung dieser Anlagen in der AWZ wurde durch den Bundesgesetzgeber an das BSH delegiert. Dies regelt § 1 Nr. 10a des Seeaufgabengesetzes, in dem die Prüfung, Zulassung und Überwachung derartiger Anlagen als Aufgabe des Bundes normiert ist[275]. § 1 Nr. 10a des Seeaufgabengesetzes stellt somit gleichzeitig die innerstaatliche Umsetzung von Art. 60 SRÜ dar.

Eine nationale Genehmigungspflicht derartiger Anlagen stellt § 2 der Seeanlagenverordnung (SeeAnlVO)[276] auf. Nach § 2 der SeeAnlVO ist für die Errichtung, den Betrieb und die Nut-

---

274 Vgl. Vortrag von *Dahlke* am 6./ 7. Juni 2001 beim Meeresumweltsymposium des BSH.

275 I.V.m. einer Verordnungsermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnen.

276 BGBl. 1997 I S. 57; vgl. auch *Jenisch*, Offshore-Windenergieanlagen im Seerecht, NuR 1997, 373 ff.

zung von derartigen Anlagen im Bereich der deutschen AWZ, die der Energieerzeugung aus Wasser, Strömung und Wind dienen, eine Zulassung erforderlich. Zuständig ist das BSH, wobei die örtlich zuständige Wasser- und Schifffahrtsdirektion unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ihre Zustimmung erteilen muss. Die Genehmigung hat den Charakter einer Baugenehmigung, stellt aber im Ergebnis eine polizei- und naturschutzrechtliche Unbedenklichkeitsbescheinigung dar[277]. Die SeeAnlVO sieht – mangels planerischer oder raumordnerischer Befugnisse – für Anträge, die die gleichen Flächen betreffen, kein Auswahlverfahren vor.

Das Genehmigungsverfahren, das kürzlich im Zuge der Neuregelung des Bundesnaturschutzgesetzes verfeinert wurde[278], ist durch das BSH mehrstufig ausgestaltet worden. Die betroffenen Träger öffentlicher Belange werden mit den Anträgen in mehreren Entwicklungsstufen konfrontiert, wobei der Kreis der beteiligten Stellen von Stufe zu Stufe steigt. Interessenverbände (Naturschutz, Schifffahrt, Fischerei, Windenergie etc.) werden in der zweiten Stufe, in der auch die Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wird, in das Verfahren einbezogen. Abgeschlossen wird diese zweite Stufe mit der Durchführung einer Antragskonferenz. Deren Zweck und Ziel ist die Erörterung des Projektes, etwaiger entgegenstehender Belange, Nutzungen sowie die Abstimmung einer Untersuchungsrahmens für ein prozessbegleitendes Monitoring zur Ermittlung von etwaigen Auswirkungen auf die marine Umwelt[279]. Seit der o.g. Novellierung ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 2a SeeAnlVO erforderlich.

Die SeeAnlVO kennt jetzt vier Versagungsgründe, nämlich die Beeinträchtigung der Schifffahrtsanlagen, der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs, der Gefährdung der Meeresumwelt oder des Vogelzuges[280]. In einem Beitrag von Peter Ehlers, dem Direktor des BSH, sind die Kriterien der Schiffssicherheit zusammengefasst, die letztlich von der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion zu beachten sind:

- genügend freier Seeraum zwischen zwei Gebieten;
- Abhängigkeit der Größe und Lage vom Schiffsverkehr;
- Durchfahrtsbreite mindestens 2 Sm;

---

277 *Dahlke*, a.a.O.

278 Bundesnaturschutzneuregelungsgesetz BGBl. 2002 I S. 1193, insbes. S. 1216.

279 *Dahlke*, a.a.O.

280 Vgl. *Ehlers*, Genehmigung von Offshore-Windenergieparks in der AWZ, HANSA 2002, 51 f. sowie Neufassung SeeAnlVO in BGBl. I 2002 S. 1216.

- Abstand zu anderen Gebieten (Reeden, Sperrgebieten) mindestens 2 Sm
- Abstände zwischen den einzelnen Anlagen nicht größer als 1000 m;
- Abstand zu Verkehrstrennungsgebieten mindestens 2 Sm zuzüglich einer Sicherheitszone von 500 m;
- keine Riegelbildung.

Nimmt man den Versagungsgrund der Gefährdung der Meeresumwelt hinzu, so dürfte klar sein, dass hier im Prinzip ein sachgerechtes an der Sicherheit des Schiffsverkehrs orientiertes Genehmigungsverfahren des Bundes besteht. Der Schiffssicherheit dient zusätzlich die Pflicht zum Abbau der Anlagen nach Nutzungsende, was in der Genehmigungspraxis durch Bürgschaften abgesichert wird. Die Zahl und Ausdehnung der Windparks wird sich danach richten, ob die technischen, betriebswirtschaftlichen und finanziellen Probleme lösbar sind. Die Gesamtkosten der Offshoreanlagen liegen mindestens 70% über denen von Landanlagen und es fehlen bisher Nachweise der Betriebssicherheit und der Wettbewerbsfähigkeit von Offshoreanlagen[281].

Dieselbe Risikoeinschätzung gilt auch für das Genehmigungsverfahren für Windenergieanlagen innerhalb des 12 Sm breiten Küstenmeeres vor den Küsten der Länder Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein in der Ostsee. Hier liegt die Genehmigungszuständigkeit bei den Ländern. Der Bund ist über die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord eingebunden, die nach den gleichen Grundsätzen wie in der AWZ die Fragen der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs bei Windkraftanträgen zu beurteilen hat[282], während die Landesplanungsbehörde ein Raumordnungsverfahren durchzuführen hat. Der Germanische Lloyd hat eine Richtlinie zur Erstellung von technischen Risikoanlagen für Offshore-Windparks im Juni 2002 veröffentlicht, sodass die Antragsteller und die Genehmigungsbehörden sich in Methodik, Umfang und Qualität an dieser Richtlinie orientieren können[283].

---

281 Handelsblatt vom 10.05.2002.

282 *Ehlers*, a.a.O., S. 51.

283 Germanischer Lloyd, Vorschriften und Richtlinien, IV Nichtmaritime Technik, Richtlinie zur Erstellung von technischen Risikoanalysen, Ausgabe 2002. Vgl. a. *Braasch*, Windpark-Risikoanalysen, in: Schiff & Hafen Nr. 6 S. 85 ff.

4.4. Ökonomische Anreize für umweltfreundlichen Seeverkehr

Um die Seehäfen entwickelt sich ein zunehmendes Spannungsfeld zwischen den wachsenden Umschlagsmengen, verbunden mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens und der Interessen des Tourismus in Küstenregionen einerseits sowie denen des Umweltschutzes andererseits. Die stetig zunehmenden Transportvolumina des Schiffsverkehrs bringen steigende Emissionsbelastungen für die Häfen und ihre Umgebung mit sich. Darüber hinaus sind auf internationaler Ebene Umweltstandards häufig weniger stringent als auf nationaler Ebene. So äußerten auf der 37. Sitzung des Meeresumweltschutzkomitees der IMO (MPEC) norwegische Delegierte[284] Kritik an der Umweltpolitik der IMO. Sie konstatierten, dass die IMO die Verminderung der Umweltverschmutzung durch Schiffe im Prinzip durch den Erlass internationaler Vorschriften forcieren kann. Derzeit sei die Effektivität der IMO-Vorschriften begrenzt. Nach Ansicht der Delegierten dauert es in der IMO zu lange, um eine Vereinbarung über strengere Regeln zu treffen und diese zu implementieren. Dies gelte selbst dann, wenn die Notwendigkeit auf wissenschaftlicher Basis begründet ist,

1. gelten die neueren und strengeren Regeln nur für neue Schiffe; existierenden Schiffen wird weiterhin die Abgabe hoher Schadstoffe erlaubt,
2. gibt es gegenwärtig keine wirklichen ökonomischen Anreize für die Reedereien in umweltfreundliche Schiffe zu investieren oder bereits fahrende Schiffe umweltfreundlich auszustatten.

Die norwegischen Delegierten schlugen ökonomische Anreize, wie Rabatte auf die Hafengebühren, auf Steuern und Versicherungsprämien vor. Gegenwärtig sind Reedereien, die Investitionen in eine umweltfreundliche Ausstattung ihrer Schiffe unterlassen gegenüber jenen, die solche Maßnahmen ergreifen, begünstigt. In den letzten Jahren haben sich aber eine Reihe von sog. regionalen “Green-Shipping-Modellen” herausgebildet, die durch ökonomische Vorteile einen ökologischeren Schiffsbetrieb begünstigen. So existieren für Tanker mit getrennten Ballasttanks und Doppelhüllen bereits auf der IMO-Resolution A747 (18) basierende Bonussysteme.

[284] Einleitung, „ökonomische Anreizsysteme für umweltverträglichen Seeverkehr“, Institut für Seeverkehrwirtschaft und Logistik (ISL), Bremen 2000.

Darüber hinaus hat sich das niederländische System des “Green Award”[285] international bewährt. Ziel des Green Award Zertifizierungssystems ist es, sicheres und umweltfreundliches Verhalten von Schiffen, Mannschaften und des Managements zu fördern. Das System wurde durch die Green Award Stiftung 1994 entwickelt und im Jahr darauf in Kraft gesetzt. Green Award ist ein dynamisches System mit jährlicher Evaluierung und Berücksichtigung neuer Entwicklungen. Es soll Reedereien für umweltfreundlichen und sicheren Schiffsbetrieb auf der Basis differenzierter Hafengebühren und Prozeduren begünstigen.

Bonus-Rabatte für emissionsarme Schiffe und Malus-Zuschläge für Schiffe mit hohen Emissionen und die damit verbundenen Wettbewerbsaspekte können im Zeitalter eines globalen Marktes Anreize für umweltfreundlichen Seeverkehr bieten. Ökonomische Anreizsysteme versuchen, beispielsweise durch differenzierte Hafengebühren den Umweltschutz für Reeder attraktiver, insbesondere wettbewerbsneutral zu machen. Ein vom Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik im Januar 2000 vorgestelltes Gutachten[286] hat jedoch gezeigt, dass bisher keine Anreizinstrumente eingeführt wurden, die international übertragbar, auf alle Schiffstypen und alle Umweltkriterien eines Schiffes anwendbar sind.

4.4.1. Gebührennachlässe für SBT- und Doppelhüllentanker in europäischen Häfen

Bei Tankschiffen mit getrennten Ballastwassertanks (segregated ballast water tanks, SBT) oder Doppelhüllen sinkt die Gefahr unfallbedingter Ölemissionen. Dadurch wird die Ladekapazität eingeschränkt. Um diesen Wettbewerbsnachteil zu kompensieren, wurde von der IMO in der Resolution A. 747 (18) ein Nachlass auf das Hafengeld von 17% für SBT-Tanker vorgeschlagen. Darauf aufbauend verpflichtet die Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates vom 21. November 1994 diese Regelung für Häfen in der EU einzuführen. Die europäischen Häfen haben diese Vorgabe in ihrer Hafengeldstruktur umgesetzt und teilweise ergänzt. So offerieren die Häfen Hamburg, Wilhelmshaven und Emden derzeit eine Reduktion der Hafengebühren um 17 % für SBT-Tanker und um 25 % für Doppelhüllentanker. Die Häfen Antwerpen und Rotterdam vermindern die tonnenageabhängigen Gebühren für SBT-Tanker um 17 %. In Brunsbüttel belaufen sich Ermäßigungen auf 20 % für beladene SBT-Tanker und auf 25 % für den gleichen Tankertyp, der in Ballast oder leer den Hafen anläuft. Die Ermäßigungen für

---

285 Vgl. hierzu unten Ziff. 4.4.2.

286 Gutachten „Ökonomische Anreizsysteme für umweltverträglichen Seeverkehr“, Endbericht Januar 2000, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen

Doppelhüllentanker betragen sogar 27 bzw. 32 %. Die Bremischen Häfen reduzieren das Volumen der separaten Wasserballasttanks von der Bruttovermessung der Schiffe, welche die Basis für die Berechnung der Hafengebühren bildet. Der Hafen von Nordenham verfährt in gleicher Weise.

4.4.2. Green Award

Im Rotterdamer Hafen erhalten Doppelhüllentanker keine zusätzlichen Ermäßigungen. Dafür wurde 1994 das Green-Award-Zertifizierungssystem entwickelt, das sicheres und umweltfreundliches Verhalten von Schiffen und Mannschaften sowie des Managements ausweist.[287] Das System integriert bestehende Qualitäts- und Zertifizierungskriterien wie beispielsweise ISO 9002, ISM, etc. Es wurde für Tanker über 20.000 tdw entwickelt und findet ab 2001 auch für Bulk Carrier über 50.000 tdw Anwendung. Derzeit wird die Einbeziehung von Containerschiffen vorbereitet.

Die Zertifizierung eines Schiffes wird auf Antrag der Reederei von Green-Award-Inspektoren durchgeführt. Die Reedereien müssen sowohl Gebühren für die Zertifizierung als auch für die jährlichen Prüfungen zahlen. Dafür ist es den Schiffen möglich, in verschiedenen Häfen von reduzierten Hafengebühren und anderen Anreizen zu profitieren. Im Rotterdamer Hafen erhalten Tanker beispielsweise eine sechsprozentige Ermäßigung der Hafengebühren, ebenso in den niederländischen Häfen Vlissingen, Terneuzen und Dordrecht. Einen Nachlass von fünf oder drei Prozent gibt es in einigen portugiesischen Häfen. Die sechs südafrikanischen Portnet-Häfen (Saldanha, Kapstadt, Mossel Bay, Port Elisabeth, East London, Durban) und der britische Ölhafen Sullom Voe bieten fünf Prozent Gebührenermäßigung an. In 13 spanischen Häfen müssen Green-Award-Schiffe nur 93% des relevanten Hafengeldtarifs zahlen.

Neben reduzierten Hafengebühren profitieren Green-Award-Schiffe auch noch von Vorteilen, die ihnen von verschiedenen Entsorgungsunternehmen, Hafenschlepperreedereien oder Lotsen angeboten werden. In Hamburg werden beispielsweise die Entsorgungskosten bei der Fa. Ec??kelmann Cleaning Service für Green-Award-Schiffe um 5% reduziert. Je nach Fahrtgebiet gelingt es den Schiffen hierdurch, die Kosten des Green-Award-Zertifikats zu kompensieren. Darüber hinaus hat der Green Award auch eine Bedeutung als

[287] Dazu: Green Award, Seacure for Operations 2000, 7th ed., Rotterdam 1999.

Qualitätsmerkmal. Schiffe können mit dem Zertifikat ihre Umwelt- und Sicherheitsstandards nachweisen.

Die Prozeduren der Prüfung und Zertifizierung sind ausführlich in Regeln niedergelegt, die von der Green-Award-Stiftung zur Verfügung gestellt werden[288]. Gegenwärtig findet das System nur auf Tanker über 20.000 tdw Anwendung. Es ist geplant, in Zukunft auch andere Schiffstypen einzubeziehen. Zurzeit laufen Vorbereitungen für Bulk Carrier über 50.000 tdw. Die Prüfung und Zertifizierung beruht auf einer Checkliste und einem Punktvergabesystem für das Erfüllen von bestimmten Anforderungen. Für die Erfüllung der Anforderungen an die Mannschaften und das Management können derzeit maximal 236 Punkte erreicht werden. Als Mindestvoraussetzung für den Green Award sind 125 Punkte in diesem und 75 Punkte im technischen Bereich gefordert. Bis Ende September 1999 waren 104 Tanker über 20.000 tdw zertifiziert. Dies entspricht auf der Basis der Tragfähigkeit 0,7 % der gesamten Welttankerflotte.

Die Analyse der zertifizierten Tanker zeigt, dass es sich hauptsächlich um Schiffe der Aframaxgröße und darüber handelt. Nur vier Einheiten haben eine Transportkapaztität von unter 50.000 tdw. Diese Zahlen zeigen gleichzeitig die Schwäche des Green-Award-Systems. Ein Green Award zertifizierter Tanker (200.000 tdw) kann bspw. in Rotterdam pro Anlauf den zwölffachen Betrag im Vergleich zu einem kleinen Tanker von 20.000 tdw einsparen. Natürlich kann davon ausgegangen werden, dass kleinere Schiffe häufiger einen Hafen anlaufen, da diese in der Regel im short sea shipping eingesetzt werden. Aber selbst auf der Basis einer dreifach erhöhten Anlauffrequenz für kleinere Schiffe ist der Vorteil für die größeren Schiffe noch um das Vierfache höher. Diese Differenz kann weder durch die fällige Beitragsgebühr noch durch die jährliche Gebühr, die für kleinere Schiffe um 25 bis 30 % niedriger liegt, ausgeglichen werden.

Für die eher kleineren Häfen in Mecklenburg-Vorpommern stellt das System des Green Award derzeit keine ausreichende Lösung zur Verbesserung der Umweltbedingungen in der Schifffahrt dar.

---

288 Green Award, a.a.O., S. 16-108.

4.4.3. Schwedisches System differenzierter Wasserstraßen- und Hafengebühren

Während der Green Award auf nahezu alle Umweltkriterien abstellt, ist Ziel des schwedischen Systems die Verminderung von Luftemissionen. Im April 1996 haben die schwedische Schifffahrtsverwaltung, der schwedische Reederverband und der schwedische Hafen- und Stauereiverband eine Vereinbarung getroffen, um die Schwefel- und Stickstoffemissionen der Schiffe innerhalb eines Fünfjahreszeitraums um 75 % zu reduzieren. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde vereinbart, ökonomische Anreize auf der Basis differenzierter Wasserstraßen- und Hafengebühren (fairway dues) zu gewähren. Die reduzierten Gebühren sollten insbesondere Fähren und andere Schiffe, die häufig schwedische Häfen anlaufen, zu Maßnahmen der Verminderung der Stickstoffemissionen und zur Verbrennung niedrigschwefelhaltiger Brennstoffe veranlassen.

Die nach Umweltgesichtspunkten differenzierte Wasserstraßengebühr, die von der schwedischen Schifffahrtsverwaltung erhoben wird, wurde zum 1. Januar 1998 eingeführt. Sie besteht aus zwei Elementen, einem einheitlichen Nachlass für den Einsatz von Brennstoffen mit einem Schwefelgehalt von unter einem Prozent und einem gestaffelten Nachlass für die Reduzierung von Stickoxidemissionen. Während für emissionsarme Schiffe so die Kosten gesenkt werden können, werden andere Schiffe durch insgesamt höhere Tarife benachteiligt.

Die Differenzierung der Wasserstraßengebühr geschieht, indem jedes Schiff entsprechend seiner BRZ Vermessung und seiner individuellen Stickstoff- und Schwefelemissionen belastet wird. Die schwedische Schifffahrtsverwaltung erstattet zudem die bereits bezahlten Wasserstraßengebühren über einen Zeitraum von fünf Jahren bei Einbau eines Katalysators. Falls die Katalysatoren vor dem Jahr 2000 eingebaut wurden, konnten bis zu 40% der Kosten des Einbaus verrechnet werden, danach bis zu 30%.

Die Nachlässe für schwefelarmen Brennstoff und für Emissionsreduktionen können bis zu 50% der zu zahlenden Wasserstraßengebühren erreichen. Rund zwanzig schwedische Häfen bieten zusätzliche Rabatte an, mit der ebenfalls verminderte Stickstoff- und Schwefelemissionen honoriert werden sollen. Die Häfen gewähren allerdings für die verschiedenen Emissionsstufen unterschiedlich hohe Ermäßigungen, beispielsweise hat der Hafen von Stockholm die Hafengebühren erhöht, wenn die Stickstoffemissionen 12 g/kWh übersteigen. Göteborg bietet einen Bonus für emissionsarme Schiffe an.

Zusätzlich zu den staatlichen Wasserstraßengebühren haben rund 20 schwedische Häfen die Möglichkeit der Rabattgewährung, mit der ebenfalls verminderte Stickstoff- und Schwefelemissionen honoriert werden sollen, in ihre Gebührenordnung aufgenommen. Jeder schwedische Hafen ist autonom und kann nach eigenem Ermessen über die Tarife und Hafengebühren entscheiden. Wegen der in den verschiedenen Häfen gegebenen unterschiedlichen Verkehrsstrukturen wurden mehrere Alternativen der Rabattierung emissionsarmer Schiffe[289] entwic??kelt[290].

4.4.4. Hamburger Modell

Hamburg hat für umweltfreundliche Schiffe eine Ermäßigung der Hafengebühren eingeführt. Die Entwicklung einer Gebührendifferenzierung in Hamburg haben insbesondere die Gebührennachlässe für Tanker mit getrennten Ballastwassertanks (SBT) und für Doppelhüllentanker in europäischen Häfen, der Green Award und das in Schweden eingeführte System differenzierter Passage- und Hafengebühren beeinflusst. Das System beruht auf verschiedenen Anreizsystemen, wie dem Green Award und dem Bonussystem für SBT und Doppelhüllentanker. Seit dem 01. Juli 2001 wird für Schiffe, die auf dem Gebiet der Abgasbelastung, des Schiffsanstrichs oder bei der Umweltzertifizierung hohe Standards einhalten, das Hafengeld um 6 oder 12 Prozent gesenkt. Das Green-Shipping-Projekt ist zunächst auf 5 Jahre befristet. Die Umweltbehörde stellt 750.000 Mark für die Finanzierung bereit. Das System erfordert also direkte Subventionen, die einer EU Genehmigung bedürfen.

Wer ein Umweltzertifikat nach ISO 14.001 oder den Green Award, das niederländische Zertifikat für umweltfreundliche und sichere Tankschiffe nachweisen kann, zahlt um 6 Prozent ermäßigte Gebühren. 12 Prozent der Gebühren spart ein Schiff, das ausschließlich Treibstoff mit einem Schwefelgehalt von weniger als 1,5 Prozent verwendet oder die Abgasnormen der zukünftigen Anlage VI im internationalen MARPOL-Abkommen für neue Schiffsmotoren um 15 Prozent unterschreitet oder mit TBT-freiem Anstrich[291] fährt. TBT (Tributylzinn) ist

---

289 Reedereien, die reduzierte Wasserstraßen- und Hafengebühren in Anspruch nehmen wollen, benötigen ein Zertifikat über die Emissionen eines jeden Schiffes. Die Zertifikate werden durch Labore und Klassifikationsgesellschaften, die bei der schwedischen Schifffahrtsverwaltung akkreditiert sind, ausgestellt.

290 Dazu: *Lemieszewski*, The Swedish incentive scheme of differentiated fairway and harbour dues related to their environmental impact, in: Sustainable Transport Solutions in the Baltic Region 1999.

291 Vgl. Ziff. 1.5.

ein extrem giftiger Stoff, der in herkömmlichen Schiffsfarben enthalten ist. Der Bonus wird bei jedem Anlauf einmal gewährt und kann maximal 12 Prozent betragen. Der Mindestrabatt liegt bei 50 Mark.

Alle Bedingungen beruhen auf bereits bestehenden Zertifizierungssystemen oder leicht nachweisbaren Umweltschutzmaßnahmen. Bereits bestehende Anreizsysteme wie der Green Award aus Rotterdam werden genutzt. Auf ein eigenes Hamburger Zertifikat wird verzichtet. Das System ist damit einfach und funktioniert ohne großen bürokratischen Aufwand.

Die Hamburger Erfahrungen sind durchweg positiv: Je nach Schiffstyp und nach der Zahl der Besuche in Hamburg ist der Anreiz der Ermäßigung unterschiedlich groß. Selbstverständlich spielt auch die Höhe der notwendigen Investition für die Umweltschutzmaßnahme eine Rolle. So spart ein größeres Containerschiff (35.000 BRZ) bei jedem Anlauf 754 bzw. 1.508 Mark, ein Tanker (67.000 BRZ) 1.199 bzw. 2.398 Mark. Kleinen Container- und Stückgutschiffen kommt die Mindestermäßigung von 50 Mark zugute, die sich bei häufigen Anläufen summiert. Die Mehrkosten für einen TBT-freien Anstrich können durch den Green-Shipping-Rabatt vollständig kompensiert werden, wie ein Gutachten des Germanischen Lloyd im Auftrag der Umweltbehörde zeigt[292].

Insgesamt ist der Warentransport per Schiff zwar vergleichsweise umweltfreundlich, die Schiffe selbst sind aber häufig nicht mit fortschrittlicher Umwelttechnik ausgestattet. So führen veraltete Motorentechnik und die Verwendung minderwertiger Brennstoffe zu erheblichen Belastungen der Luft. Seeschiffe verursachen in Hamburg inzwischen rund 40 Prozent der Schwefelemissionen aus dem Verkehr. In vielen Schiffsanstrichen ist das giftige TBT enthalten, das bereits in geringen Mengen das Leben im Wasser schädigt. In Hamburger Gewässern und ihren Sedimenten ist TBT inzwischen regelmäßig zu finden.

Der außerordentlich scharfe internationale Wettbewerb erschwert häufig Investitionen für Umweltschutz und Sicherheit auf Seeschiffen. Bei der Entwicklung technischer Standards, wie sie von der IMO völkerrechtlich verbindlich vorgegeben werden, bestimmt nur zu oft der langsamste Mitgliedsstaat das Tempo. So will die IMO mit dem absehbaren Inkrafttreten der

---

292 Gutachten „ökonomische Anreizsysteme für umweltverträglichen Seeverkehr“, Endbericht Januar 2000, Institut für Seeverkehrwirtschaft und Logistik (ISL), Bremen.

MARPOL Anlage VI einen internationalen Grenzwert für den Schwefelgehalt von Brennstoffen in Höhe von 4,5 Prozent, gebietsweise auch 1,5 Prozent einführen. Für KFZ-Motoren in Europa sind dagegen heute schon Treibstoffe mit weniger als 0,2 Prozent Schwefelgehalt vorgeschrieben.

Im Februar 2000 hat die Umweltbehörde in Hamburg eine internationale Konferenz zum Thema ökonomische Anreizsysteme für einen umweltfreundlichen Seeverkehr veranstaltet[293]. Dort wurde diskutiert, wie über gültige internationale Standards hinaus Marktakteure zu ökologischen Verhaltensweisen motiviert werden können. Es liegt auf der Hand, dass ein solches System seine Wirkung vergrößert, je größer die Zahl der beteiligten Häfen ist. Hamburg verfolgt deshalb das Ziel, ein international integriertes System zur Förderung des umweltfreundlichen Schiffsverkehrs über die Gestaltung der Hafengebühren zu erreichen. Zunächst wurde eine enge Zusammenarbeit mit Bremen vereinbart. Dort wird zurzeit ebenfalls ein ökonomisches Anreizinstrument entwickelt, das noch in 2002 in einer virtuellen Testphase erprobt werden soll.

4.4.5. Lübecker Modell

Neben Hamburg geht auch Lübeck einen eigenen Weg im Bereich des umweltfreundlichen Schiffsverkehrs. Die Hansestadt reagiert damit auf spezielle Probleme von Luftverschmutzung im Bereich des Ostseebades Travemünde, wo häufig mehrere Fährschiffe gleichzeitig während der Hafenliegezeit ihre Motoren zur Elektrizitätserzeugung laufen lassen. Hier beträgt der Anteil der Schifffahrt an den NOx Emissionen mit 464 t pro Jahr ca. 76,1 % der Gesamtbelastung. Bei den SOx Emissionen liegt der Anteil mit 393 t pro Jahr sogar bei 94,3 %[294]. Diese Emissionsbelastungen führten zu einem Projekt im Rahmen der Umsetzung der Agenda 21[295]. Als vorrangiges Ziel dieses Projekts ist die Reduzierung der Luftschadstoffemissionen. Lösungsmöglichkeiten werden derzeit untersucht, man scheint sich auf eine landseitige Versorgung der Schifffahrt mit Strom zu einigen. Untersuchungsergebnisse, insbesondere eine rechtliche Würdigung der Verpflichtung Landstrom zu beziehen, existieren noch nicht.

---

293 Pressemitteilung Stadt Hamburg vom 11. Mai 2001.

294 *Hellberg*, Bericht an die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck, Umweltamt.

295 Beginn des Vorhabens 1.6.2001, Ende 31.5.2004.

4.4.6. Andere Hafengebührenermäßigungen

Neben den beschrieben Anreizsystemen gibt es weitere lokale Lösungen[296]:

1. Passagierschiffe, die regelmäßige öffentliche Transportdienste anbieten, erhalten einen Rabatt von 40% auf die Hafengebühren in Helsinki, wenn innerhalb der finnischen Territorialgewässer Treibstoffe mit einem Schwefelgehalt von unter 1% verwendet werden.
2. Der Hafen von Västeras plant die Ermäßigung seiner Hafengebühren um 50% für Schiffe, die mit einem Katalysator ausgestattet sind.
3. Die Häfen von Kaliningrad und Szczecin-Swinoujscie offerieren ebenfalls einen finanziellen Anreiz zur Reduktion der Luftverschmutzung.

Darüber hinaus gibt es die regionalen Lösungen, wie das "Safety Point System" der US-Küstenwache, das "OMS Screener" des Bundesstaates Washington und das "Green Bonus System" in Australien.

Die EU-Kommission bereitet für Herbst 2002 einen Vorschlag vor für die Vergabe eines Preises zur Auszeichnung von Reederein, Werften oder Hafenbehörden, die erfolgreich Seeverkehr mit Niedrigemissionen fördern oder betreiben (sog. „Clean Marine Award Scheme").

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass es eine Reihe mehr oder weniger effektiver Lösungen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Schiffsverkehrs gibt. All diesen Systemen fehlt jedoch eine gemeinsame Grundlage hinsichtlich der Bewertungskriterien von Umweltrisiken sowie der Bemessungskriterien für die Malus- oder Bonus-Regelung bei den vielen unterschiedlichen Abgaben und Entgelten. Informationen zum Schiff, zur Mannschaft oder zum Management können völlig unterschiedlich bewertet werden, und dies selbst in Systemen, die identische Zwecke verfolgen. Probleme beim "Green Award" ergeben sich vor allem daraus, dass in erster Linie nur große Schiffe angesprochen werden. Für kleinere Häfen kann dieses System derzeit also keine Vorreiterrolle spielen. Das schwedische System zielt (ähnlich einer Maut) auf die Verminderung der Abgase von Schiffen, die schwedische Häfen und Wasser-

[296] Dazu: *Bartels/ Grüttner*, Ostseehäfen und ihre Aktivitäten zur Minderung schifffahrtsbedingter Luftschadstoffemissionen, Berichte des Innovations- und Bildungszentrums Hohen Luckow e.V., Nr. 9, 1999.

straßen anlaufen. Ein Problem besteht jedoch darin, dass eine Übertragung dieses Systems auf andere Länder an der Verschiedenartigkeit der Hafengebühren und deren Zusammensetzung scheitern könnte. Aus der Sicht der internationalen maritimen Gemeinschaft wäre es daher sehr wünschenswert, wenn ein allgemeiner, international akzeptierter Kriterienkatalog zur Bewertung der "Umweltleistung" eines Schiffes entwickelt werden könnte. An dieser Stelle bedürfte es eines Impulses der IMO.

In Kenntnis dieser Schwierigkeiten insbesondere der fehlenden Eignung der Hafengebühren als Steuerungsinstrument kommt die neueste Studie von Bremer Forschungseinrichtungen zu dem Vorschlag, statt der Hafengebühren die Lots- und Fahrwasserabgaben zur Förderung von „Quality Shipping" als Steuerungsinstrument zu nutzen[297]. Der neue Vorschlag geht dahin, die hoheitliche Lotsabgabe zu einem Bonussystem auszubauen. Die Lotsabgaben haben ohnehin einen direkten Bezug zur Verkehrssicherheit und zum Schutz der Küsten und gehen über die lokalen Interessen der einzelnen Häfen hinaus. Das Bonussystem räumt nach einem Punkteschema dem umweltfreundlichen Schiff Rabatte bis zu 100% ein, wenn in den Bereichen Reedereimanagement, Schiffstechnik und Schiffsbetrieb alle verfügbaren Sicherheits- und Umweltschutzmaßnahmen angewendet oder ausgeschöpft werden. Die neue Abgabe soll, offenbar um Befürchtungen der Lotsen vor Einkommenseinbußen zu zerstreuen, als ein schiffsbezogener Zuschlag zur Lotsabgabe erhoben werden. Das gesamte System, das noch nicht diskutiert wurde, soll für eine EU-weite oder internationale Anwendung geeignet sein.

[297] Gutachten „Entwicklung eines Modells für ein integratives und international einsetzbares Bonussystem Quality Shipping", *GAUSS* und *ISL*, Bremen, Januar 2002.

5. Verbesserung des maritimen Notfallmanagements

5.1. Ansätze für ein zentrales Notfallmanagement in Bundestag und Landtagen

Der Frage der Neuorganisation des maritimen Notfall- bzw. Unfallmanagements haben sich verschiedene Legislativorgane angenommen. So heißt es in einem Antrag der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag vom 6. März 2001[298]:

1. „Die Bundesregierung wird aufgefordert, alle rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen für die Bildung einer Leitstelle für Seesicherheit zu schaffen und dem Deutschen Bundestag einen entsprechenden Gesetzesentwurf schnellstmöglich zuzuleiten.
2. In der neu zu schaffenden Leitstelle für Seesicherheit sind alle Aufgaben zusammenzuführen, die in dem Aufgabenkatalog des § 1 Seeaufgabengesetz aufgelistet sind. Diese Aufgaben sind darüber hinaus, auf das Küstenmeer auszudehnen.
3. Im Katastrophenfall sind innerhalb der Leitstelle für Seesicherheit alle Kompetenzen in einem Handlungszentrum, mit einer einheitlichen Führung von Bundes- und Landeskräften zusammenzufassen.“

In der Begründung des Antrags werden als Voraussetzung zur Umsetzung genannt:

1. „die Änderung des Grundgesetzes, um die bisherige Aufgabenzuordnung an Bund und Ländern im Seekatastrophenfall zusammenzufassen;
2. die Vorlage eines Gesetzesentwurfs durch die Bundesregierung mit dem Ziel, alle bisher verteilten Zuständigkeiten auf eine Leitstelle in einem Bundesministerium mit der Entscheidungszuständigkeit einer Person, entsprechend der Institution des Duty Commander bei der Bundesmarine, zu konzentrieren;
3. die Schaffung von Rechtsklarheit, um gegebenenfalls mit der Bundesmarine im See-Katastrophenfall einen gemeinsamen Einsatz sicherzustellen.“

Der Antrag der CDU wurde auf Empfehlung des federführenden Ausschusses für Verkehr, Bau und Wohnungswesen im Wesentlichen mit der Begründung abgelehnt[299], der Antrag sei inhaltlich überholt, weil die Bundesregierung eine einheitliche Einsatzführung bereits mit der Einrichtung des Havariekommandos verwirklicht habe.

Deutlich sind auch die Bestrebungen des Landtags Mecklenburg-Vorpommern hinsichtlich einer Verfassungsänderung zugunsten eines einheitlichen Unfallmanagements[300]. So beschloss der Landtag in seiner 63. Sitzung am 28.6.2001 folgenden Antrag[301]:

---

298 BT-Drs. 14/5450 vom 19.03.2001.

299 BT-Drs. 14/8611 vom 20.03.2002; Plenarprotokoll 14/233 vom 25.04.2002.

300 Dazu LT MV Drs. 3/2111, Ziff. 2.1.1.

Die Landesregierung wird aufgefordert, zusammen mit den übrigen vier Küstenländern eine Bundesratsinitiative anzustreben, mit dem Ziel durch eine Grundgesetzänderung eine grundlegende Neustrukturierung des maritimen Sicherheitskonzeptes in der Bundesrepublik Deutschland zu erreichen. Diese Neustrukturierung bedingt die gemeinschaftliche Wahrnehmung von Bundes- und Länderaufgaben auf See und lässt sich nur durch eine Änderung der grundgesetzlichen Kompetenzverteilung (Art. 87 Abs. 1, 89 GG) oder durch Normierung einer neuen Gemeinschaftsaufgabe (Art. 91 a Abs. 1 Nr. 3 GG) erreichen[302].

Der Landtag von Mecklenburg-Vorpommern bekräftigte diese Haltung erneut im Sommer 2002, als er dem Vertrag zur Errichtung des Havariekommandos zustimmte[303]. In eine ähnliche Richtung gehen die Bemühungen des Landtags von Schleswig-Holstein, der am 26. Januar 2000 im Hinblick auf die Gefährdungslage im Bereich der maritimen Sicherheit beschloss, dass "notwendige Verfassungsänderungen kein Hindernis sein dürfen", und als erster Schritt eine zentrale Führungseinheit Küstenwache zu schaffen sei[304].

Nach Auffassung Schleswig-Holsteins sollte eine kurzfristig erreichbare deutsche Küstenwache folgende Eckpunkte erfüllen:

- Einheitliche Führungsorganisation mit einem Führungs- und Einsatzstab. Dieser Führungs- und Einsatzstab baut auf den Alltagsorganisationen in den Küstenwachzentren in Neustadt und Cuxhaven auf.
- Ständige Analyse der Gefahrenlage auf See; Bewertung; Aufstellung von Gefahrenprognosen.
- Feststellung einer Schadenslage durch den Führungs- und Einsatzstab und Übernahme der Einsatzleitung bei komplexen Schadenslagen.
- Wahrnehmung der Leitung des Führungs- und Einsatzstabes durch den Bund.

Neben diesen parlamentarischen Initiativen äußerten sich auch Rechts- und Schifffahrtsexperten zu diesem Thema. So äußerte sich die *Grobecker*-Kommission zur derzeitigen Aufgabenverteilung. Nach Ansicht der Kommission gewährleiste ein Nebeneinander der verschiedenen Dienste nicht das erforderliche Höchstmaß an Effektivität bei der Aufgabenbewältigung.[305] Dies werde derzeit durch die Vielzahl von auf See zuständigen Behörden erschwert.

---

301 Entspricht der Empfehlung Nr. 1 des Gutachtens "Rechtliche Beurteilung der maritimen Sicherheit unter besonderer Berücksichtigung der Interessen des Landes Mecklenburg-Vorpommern", LT MV Drs. 3/70.

302 Hilfsweise beantragt der LT MV eine Stärkung des Koordinierungsverbundes Küstenwache.

303 LT MV Drs. 3/3019 vom 26.06.2002.

304 Schleswig-Holsteinischer Landtag, Drs. 15/532 vom 14.11.2000 und Drs. 14/2695 vom 26.1.2000; nochmals Drs. 15/909 vom 26.4.2001, vgl. auch LT-Drs. 15/378 vom 14.09.2000 (PALLAS Bericht).

305 *Grobecker*-Bericht, a.a.O., S. 31.

Noch deutlicher fällt die Kritik am bestehenden maritimen Sicherheitskonzept in der sog. "Schwachstellenanalyse aus Anlass der Havarie der PALLAS"[306] aus. In dieser Analyse der Katastrophenforschungsstelle der Christian-Albrechts-Universität Kiel wurden 21 Schwachpunkte im Umgang mit der Gefahrensituation festgestellt. Diese beziehen sich neben der direkten Gefahrenabwehr am Ort des Unfalls auf das Auftreten der betroffenen hoheitlichen Stellen und den Informationsaustausch zwischen den am Unfallmanagement Beteiligten. Aufgrund der derzeitigen Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern seien Zerwürfnisse unter den beteiligten Stellen vorherzusagen, weil bei Einheit der Problemstellung die Zuständigkeit sehr artifiziell geteilt erscheine[307]. So kommt *Clausen* zu folgender Schwachstellenanalyse:

"Schwachstelle 1 ist die Weise der grundgesetzlichen Aufteilung der seerechtlichen Kompetenzen des Küstenstaates Deutschland auf Bund und Länder: Sie hat eine Reihe von ad-hoc-Regelungen begünstigt, deren jede praktisch begründbar war, die insgesamt aber neue institutionelle Konflikte wahrscheinlich machen, wo sie am gefährlichsten sind: wo Katastrophen näher rücken"[308].

Neben der fehlenden Koordination zwischen deutschen und dänischen Behörden gab es erhebliche Mängel zwischen den deutschen Entscheidungsgremien. Wichtige Informationen wurden vom Zentralen Meldekopf in Cuxhaven verspätet weitergegeben, was dazu führte, dass die Schlepper MELLUM und NEUWERK erst 20 Stunden nach Bemerken des Feuers auf dem Havaristen eintrafen. Ein früheres Eintreffen von Hilfsschiffen bei dem Havaristen hätte zu früher eingeleiteten Schleppversuchen führen können. Vor allem der Bergungsschlepper OCEANIC, der aufgrund seines Pfahlzuges am ehesten für erfolgreiche Schleppversuche in Frage gekommen wäre, wurde erst spät zur PALLAS beordert. Ähnlich unkoordiniert verlief der Einsatz von Hubschraubern vor Ort. Wurden diese benötigt, so fand oftmals eine verspätete Anforderung statt. Ein weiterer organisatorischer Schwachpunkt war, dass seitens der deutschen Behörden zu lange auf ein Bergungskonzept der Reederei der PALLAS gewartet wurde. Die Reederei hat während der Havarie nicht produktiv zur Sicherung der PALLAS beigetragen. Während die ELG auf ein vernünftiges Bergungskonzept von der Reederei wartete, wurden an der PALLAS Schlepper eingesetzt, die für diese Aufgabe nicht geeignet waren. Ähnliche Kritik am nationalen Unfallmanagement äußerten u. a. folgende weitere Untersuchungen:

---

306 *Clausen* erstattete am 4.5.1999 eine Schwachstellenanalyse im Auftrag der Landesregierung Schleswig-Holstein, (im Weiteren: Schwachstellenanalyse).

307 So z.B. die unterschiedlichen Kompetenzen beim verkehrssichernden und frachtsichernden Feuerschutz.

308 Schwachstellenanalyse, a.a.O., S. 13.

1. “Unabhängige Expertenkommission Havarie PALLAS” unter dem Vorsitzenden *Claus Grobecker*,
2. Gutachten zur seerechtlichen Fragen aus Anlass der Havarie der PALLAS, Prof. Dr. *Doris König*, CAU Kiel,
3. Gutachten “Rechtliche Beurteilung der maritimen Sicherheit unter besonderer Berücksichtigung der Interessen des Landes Mecklenburg-Vorpommern”, Landtag Mecklenburg-Vorpommern, LT-Drs. 3/70.

Die Kooperationsdefizite bei der Schadensbekämpfung des PALLAS-Unfalls veranschaulichen das Bedürfnis nach neu zu entwerfenden, einheitlichen Organisationsmodellen für Regelbetrieb und Unfallmanagement der nationalen maritimen Behördenstruktur. Ein effektives Unfallmanagement, d.h. die sachgerechte Bewältigung besonderer Lagen auf See, erfordert die Bündelung aller erforderlichen Kräfte und des erforderlichen Sachverstands unter einheitlicher Führung. Wie dargestellt, ziehen sich die Kompetenzgrenzen nicht nur durch den maritimen Schadensfall als solchen, etwa mit Blick auf die Aufgaben, die sich bei der Strandung eines Öltankers oder eines Passagierschiffes stellen, sondern sogar mitten durch eine sich während eines Schadensfalles ergebende einzelne Verwaltungsaufgabe, wie z.B. der Bekämpfung eines Brandes oder einer Ölverschmutzung auf See (im Küstenmeer). Eine Entscheidung des *Bundesverwaltungsgerichts*[309] aus dem Jahre 1990 verdeutlicht den Konflikt zwischen föderaler Aufgabentrennung und maritimer Schadensbewältigung. Das Gericht hatte sich mit der Frage auseinanderzusetzen, welchem Kompetenzkreis die Beseitigung einer Ölverschmutzung auf deutschem Hoheitsgebiet[310] zuzurechnen ist. Es kam zu dem Ergebnis, dass das beklagte Land mit der Beseitigung von Ölverschmutzungen auf den bezeichneten Bundeswasserstraßen - selbst unterstellt, die Verursachung durch die Schifffahrt sei erwiesen - keine Aufgabe der Schifffahrtspolizei wahrgenommen und somit nicht im Kompetenzbereich des Bundes agiert habe. Das Gericht stellt in dieser Entscheidung sehr konsequent auf die grundgesetzliche Aufgabentrennung ab. Hat sich ein Schadstoff mit dem Wasser vermischt, so handelt es sich bei der Beseitigung nicht mehr um Maßnahmen verkehrlichen Charakters.

---

309 *BVerwG*, NuR 91, 279.

310 Es handelte sich um Verschmutzungen im Bereich der Küstengewässer sowie auf der Elbe, Trave und auf dem Nord-Ostsee-Kanal.

Der auch hier in der Rechtsprechung ersichtlichen strikten Trennung hoheitlicher Verwaltungsaufgaben steht das Bedürfnis einer leistungsfähigen Verwaltung gegenüber, die den ständig wachsenden und sich diversifizierenden Verwaltungsaufgaben gerecht werden muss. Das (faktisch) begründete Verlangen nach einem effektiven Unfallmanagement erlangt im Zusammenhang mit interdisziplinärer Verwaltungskooperation und dem Grundsatz effizienten Verwaltungshandelns verfassungsrechtliche Bedeutung.

Verwaltungseffizienz spielt in der rechtlichen Diskussion um neue Organisationsmodelle eine nicht unbedeutende Rolle. Unter dem Gesichtspunkt effektiven Verwaltungshandelns, welches im Falle von Katastrophen auf See insbesondere durch eine klare monokratische Führung seine Konkretisierung findet[311], stellt sich die Frage nach der Überwindung derartiger Kompetenzgrenzen zwischen Bund und Ländern.

Die Lösung des Problems eines einheitlichen Notfallmanagements muss sich an den hier dargestellten Forderungen der Parlamentarier und der verfassungsrechtlichen Situation messen lassen. Bekanntlich steht nach längeren Beratungen in der **Projektgruppe Maritime Notfall Vorsorge,** in der Vertreter der Bundesregierung und der Küstenländer seit dem Sommer 2000 alle Aspekte der maritimen Sicherheit auf konkrete Umsetzungsmöglichkeiten prüfen, nun die Einrichtung des **Havariekommandos** unmittelbar bevor. Die Küstenländer sind zurzeit aufgefordert, kurzfristig ihre Bereitschaft zur Unterzeichung zur Bund-Länder-Vereinbarung über die Errichtung eines Havariekommandos zu erklären. Im Folgenden soll die angestrebte Verwaltungsvereinbarung hinsichtlich ihres Inhaltes kurz vorgestellt und bewertet werden.

5.2. Havariekommando als Ergebnis der Projektgruppe Maritime Notfall Vorsorge

Die Bundesregierung berief nach Beendigung der Arbeit der Grobecker-Kommission die Projektgruppe maritime Notfallvorsorge, mit dem Ziel der Umsetzung der Empfehlungen o. g. Kommission ein[312]. Im Rahmen der Projektarbeit befasste sich die Teilprojektgruppe 5 (Struktur) mit der Bewertung der Vorschläge zum Havariekommando. Ergebnis der Projektgruppenarbeit ist die Errichtung eines sog. Havariekommandos unter der Führung des Leiters

---

311 *Schnoor* in: Polizei - Dein Partner v. 17.1.2000, S. 15 “Aus fachlicher Sicht erfordert die sachgerechte Bewältigung bedeutender polizeilicher Lagen oder anderer Großlagen - an Land wie auf See - die Bündelung aller erforderlichen Kräfte und alles erforderlichen Sachverstands unter einer einheitlichen Führung”.

312 Vgl. Hauptgutachten unter Ziff. 6.2., S. 123 ff. und Ergänzungsgutachten unter Ziff. 5., S. 51 ff.

des Havariekommandos. Partner der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos sind die Bundesregierung, vertreten durch den BMVBW, und die fünf norddeutschen Küstenländer. Der Staatssekretär im BMVBW Rolf Nagel sprach in diesem Zusammenhang von einer "entscheidenden Verbesserung des Notfallmanagements". Seiner Ansicht nach könne dieses Havariekommando im Einsatzfall allen verfügbaren Bundes- und Landesbehörden Aufträge erteilen und Einsatzabschnitte einrichten[313]. Die Regierungen der Küstenländer[314] haben die Vereinbarung im Juni 2002 im Umlaufverfahren unterzeichnet. Die Ratifikation – soweit erforderlich – durch die Landtage[315] wird folgen. Das Havariekommando wird im Herbst 2002 einsatzbereit sein, während ein Aufbaustab schon heute arbeitet.

Zum Aufbau und zur Durchführung eines gemeinsamen Unfallmanagements auf Nord- und Ostsee bilden Bund und Küstenländer eine gemeinsame Einrichtung unter der Bezeichnung **"Havariekommando"** mit Sitz in Cuxhaven. In der Alltagsorganisation wird dieses aus einem Kompetenzzentrum und einem maritimen Lagezentrum bestehen. Im Einsatzfall bilden diese Zentren die Basis für einen sog. **Havariestab**.

5.2.1. Kompetenzzentrum

Das Kompetenzzentrum soll in erster Linie den Alltagsbetrieb des Havariekommandos gestalten. Dieser wird bestimmt durch:

1. die Führung des Lagebildes;
2. die Erstellung und Abstimmung der Grundsätze für die Durchführung von Vorsorge- und Bekämpfungsmaßnahmen, der Arbeit im Havariekommando und im Havariestab;
3. die Durchführung von Alarmplanung und Erarbeitung von Einsatzkonzepten;
4. die Auswertung von komplexen Schadenslagen und schadens- oder gefahrverursachender Vorkommnissen auf See;
5. die Planung, Durchführung und Auswertung von Aus-, Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen;

---

313 Pressemitteilung BMVBW Nr. 379/01 vom 7. Dezember 2001.

314 Zustimmung des Kabinetts in Schwerin am 04.06.2002.

6. die Erfassung technischer Entwicklungen für die Schadensvorsorge und –bekämpfung
7. sowie die Durchführung der Öffentlichkeitsarbeit.

5.2.2. Maritimes Lagezentrum

Das maritime Lagezentrum soll als gemeinsame Einrichtung aus Beschäftigten der Wasserschutzpolizeien der Länder und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu gleichen Teilen besetzt werden. Im 24-Stunden Dienstbetrieb sollen alle Informationen über Umstände, die für die Bekämpfung einer komplexen Schadenslage[316] erheblich sein können, gesammelt, aufbereitet und bewertet werden. Wie auch das Kompetenzzentrum wird das maritime Lagezentrum insbesondere aus den Beschäftigten des Bundes und der Küstenländer entsprechend § 9 der Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen bestehen.

5.2.3. Havariestab/Führungs- und Durchgriffskompetenzen im Einsatzfall

Im Falle einer komplexen Schadenslage gehen die Kompetenzen auf den Havariestab über. Dies gilt für komplexe Schadenslagen:

1. in Gebieten, in denen die Bundesrepublik Deutschland aufgrund internationaler Vereinbarungen außerhalb ihrer AWZ Verpflichtungen zur maritimen Notfallvorsorge zu erfüllen hat;
2. in der AWZ der Bundesrepublik Deutschland;
3. auf den Seewasserstraßen im Sinne des § 1 Abs. 2 S. 1 des Bundeswasserstraßengesetzes;
4. auf den Seeschifffahrtsstraßen Elbe (mit Ausnahme des Delegationsgebietes Hamburgs), Nord-Ostsee-Kanal, Trave, Warnow und Weser nach Seeschifffahrtsstraßen-

---

315 LT MV Drs. 3/2967 vom 12.06.2002.

316 Eine komplexe Schadenslage im Sinne der Bund-Länder-Vereinbarung liegt vor, wenn eine Vielzahl von Menschenleben, Sachgüter von bedeutendem Wert, die Umwelt oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gefährdet sind oder eine Störung dieser Schutzgüter bereits eingetreten ist und zur Beseitigung dieser Gefahrenlage die Mittel und Kräfte des täglichen Dienstes nicht ausreichen oder eine einheitliche Führung mehrerer Aufgabenträger erforderlich ist, § 1 Abs. 4 der Vereinbarung.

ordnung sowie Ems gem. § 1 der Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung zur Emsmündung.

Der Havariestab wird in verschiedene Stabsbereiche gegliedert. Diese werden von Mitarbeitern des Kompetenzzentrums mit dem Maritimen Lagezentrum besetzt und vom Bund bzw. den Ländern auf Anforderung des Leiters des Havariekommandos in erforderlichem Umfang verstärkt. Folgende **Stabsbereiche** sind vorgesehen:

1. Einsatz (Schiffsbrandbekämpfung, Schadstoffunfallbekämpfung, Rettung, Verletztenversorgung, Bergung, Schleppmaßnahmen);
2. Führungs- und Einsatzmittel (Information und Kommunikation, Fahrzeuge und Gerät);
3. Öffentlichkeitsarbeit;
4. Zentrale Dienste (Recht, Haushalt/Versorgung, Personal/Zentraler Dienst).

Im Falle einer unmittelbar bevorstehenden komplexen Schadenslage **kann** der Leiter des Havariekommandos ein **Selbsteintrittsrecht** hinsichtlich der Einsatzleitung übernehmen. Er hat die **Pflicht zur Übernahme der Einsatzleitung** und somit eine Ermessensreduzierung auf Null, wenn eine komplexe Schadenslage eingetreten ist oder das in seinem Zuständigkeitsbereich betroffene Küstenland oder das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt ihn darum ersucht[317]. Im Umkehrschluss bringt dies das Recht des Havariekommandeurs mit sich, auch ohne das Einverständnis bzw. gegen den Willen des betroffenen Küstenlandes die Einsatzführung, und somit auch Landesaufgaben, wie z.B. die Bekämpfung von Schadstoffen im Wasser zu übernehmen. Hat einem Ersuchen keine komplexe Schadenslage zugrunde gelegen, so sollen die Maßnahmen des Leiters der Havariekommandos nicht nach der Bund-Länder-Vereinbarung betr. das Havariekommando Anwendung finden, sondern als Amtshilfe gelten. Finden hingegen Maßnahmen nach dieser Vereinbarung statt, so soll der Havariekommandeur diese als im Auftrag des Landes wahrnehmen. Nach Ansicht der Verfasser der Bund-Länder-Vereinbarung handelt es sich in diesem Fall rechtlich um eine Organleihe.

Mit dem Selbsteintrittsrecht obliegt dem Havariekommandeur die Führung des Einsatzes. So haben die Partner der Vereinbarung, darunter die Küstenländer, gem. § 8 Abs. 3 der Verein-

[317] § 9 Abs. 1 der Vereinbarung.

barung ihre Einsatzkräfte und -mittel zur Erfüllung der Aufträge des Leiters des Havariekommandos diesem bereitzustellen. Dieser gibt die Ziele zur Bekämpfung der komplexen Schadenslage vor und soll den "insoweit zuständigen Stellen" "entsprechende Aufträge" erteilen. Da er nur die „Ziele" vorgeben darf, entscheiden die „insoweit zuständigen Stellen" über die Art und Weise, wie sie die Ziele mit den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln in *eigener* Verantwortung erreichen wollen. Dieses Verfahren wird als „Auftragstaktik" beschrieben.

Letztlich dürfte damit sichergestellt sein, dass die Dienste von Bund und Ländern in der Wahl der Mittel frei bleiben. Das Weisungsrecht beschränkt sich also auf die Vorgabe der Ziele und allenfalls Prioritäten und strategisches Vorgehen. Die Partner erklären andererseits in § 9 Abs. 3, dass dem Havariekommandeur "im Einsatzfall weitestgehend fachliche Unabhängigkeit" einzuräumen sei.

An dieser Stelle sind Konflikte im konkreten Schadensfall vorherzusehen, denn die Vereinbarung vermeidet die Verwendung von Begriffen wie „Weisungsbefugnis" oder „Durchgriffsrecht". Dennoch muss davon ausgegangen werden, dass echte Durchgriffsrechte Ziel der Vereinbarung sind, um Kompetenzkonflikte zu vermeiden. Ohne weitgehende Weisungsbefugnisse bzw. Durchgriffsrechte auf alle zur Verfügung stehenden Kräfte würde die Position des Havariekommandeurs teilweise "leerlaufen".

Eine weitere Unsicherheit bietet die Frage, ob wirklich alle Dienste des Bundes, also der Bundesgrenzschutz See, der Seezoll und die Fischereiaufsicht unter diese Vereinbarung fallen. Die Vereinbarung nennt als Partner zwar „die Bundesregierung, vertreten durch das BMVBW", sodass man damit nicht nur die Einsatzmittel des BMVBW (z.B. die Notschlepper und die Mehrzweckschiffe), sondern die Einsatzmittel der gesamten Bundesregierung[318] *einbeziehen könnte. Ausdrücklich werden die Dienste des BMI, BMF und BML jedoch nicht genannt. Mit Sicherheit gehören die Dienste des BGS-See, des See-Zolls und der Fischereiaufsicht nicht zum Alltagsbetrieb des „Kompetenzzentrums", denn sie behalten ihre Zentralen Meldeköpfe in Cuxhaven und Neustadt! Auch gehören der Bundesinnenminister, der Bundesfinanzminister und der Landwirtschaftsminister nicht zu den Zeichnern der Vereinbarung. Deshalb ist es nach Einschätzung der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) un-*

[318] Die Zusammenarbeit mit der Bundeswehr/ Marine ist Gegenstand einer besonderen Vereinbarung; auch der Einsatz der DGzRS wird in einer besonderen Vereinbarung geregelt.

verständlich, dass die schwimmenden Einheiten von BGS und Zoll nicht in diese Organisation eingebunden seien[319]*. Wünschenswert wäre eine Klarstellung – z.B. im Rahmen noch zu erstellender Dienstvorschriften bzw. Geschäftsordnung -, dass die "Auftragsbefugnis" des Leiters des Havariekommandos auch gegenüber diesen Diensten des Bundes besteht.*

Hinsichtlich des Status des Havariekommandeurs als Beamter des Bundes stellen sich Fragen nach der rechtlichen Begründung seiner vorgesehenen Kompetenzen im Bereich der originären Landeszuständigkeiten. Insbesondere wegen fehlender Normierung von Führungsinstrumenten wie der Weisung oder des Rechts zum Durchgriff auf andere Behörden bleibt an dieser Stelle die Reichweite der Kompetenz des Havariekommandeurs unklar. Bereits die diesem vorangehenden Rechtsgutachten attestierten dem Havariekommandeur die Kompetenz zur Erteilung von unverbindlichen "Handlungsempfehlungen". Es bleibt daher die Frage nach einer über den Empfehlungscharakter hinausgehenden Weisungsgewalt des Leiters des Havariekommandos auf Landeseinrichtungen. Jedenfalls ist auch nicht zu erwarten, dass diese geschilderten „Schwachstellen" der Vereinbarung in dem gemäß Art. 11 der Vereinbarung vorgesehenen „Kuratorium Maritime Notfallvorsorge" geklärt werden können, da in diesem Gremium nur einvernehmlich entschieden wird. Bei dieser Sachlage ist es angezeigt, die gesamte Rechtskonstruktion des Havariekommandos einer umfassenden rechtlichen Kritik zu unterwerfen.

5.2.4. Rechtliche Kritik an der Bund-Länder Vereinbarung Havariekommando

Die Verwaltungsvereinbarung spricht in § 5 Abs. 2 von einer „Aufgabenerfüllung im Auftrage der Länder". Neben der Bundesauftragsverwaltung (Art. 85 des Grundgesetzes) kennt dieses jedoch keine Ausführung von Landesgesetzen durch den Bund; denn sollte der Bund durch die Länder „beauftragt" sein, so gälte dies im Rahmen der maritimen Schadensbekämpfung auch für landeseigene Vollzugsaufgaben, wie die allgemeine Gefahrenabwehr oder die Bekämpfung von Wasserverunreinigungen. Die angestrebte Vereinbarung zwischen Bund und Ländern trägt somit nicht dazu bei, die Rechtsstellung des Havariekommandos als Kooperationsgremium zu konkretisieren und auf ein rechtlich abgesichertes Fundament zu stellen.

[319] Schleswig-Holsteinische Landeszeitung vom 12.06.2002.

Als denkbare Kooperationsmodelle könnten bei der Ausgestaltung des Bund-/ Länder-Havariekommandos die Modelle der Landesauftragsverwaltung, Amtshilfe oder Organleihe in Betracht kommen, falls deren rechtliche Voraussetzungen erfüllt sind. Diese sollen hinsichtlich ihrer Zulässigkeit im Allgemeinen und im Bereich der maritimen Aufgabenbewältigung näher untersucht werden.

5.2.4.1. Ausführung von Landesgesetzen durch den Bund?

Der Wortlaut des § 5 Abs. 2 der Vereinbarung[320] deutet zunächst auf den Willen der Vertragspartner hin, der Havariekommandeur werde im Auftrage der Länder tätig. Das *Bundesverfassungsgericht* stellt jedoch unmissverständlich fest, dass Organe des Bundes nicht zum hoheitlichen Vollzug von Landesrecht zuständig sein können[321]. Im 21. Band hatten sich die Verfassungsrichter wiederholt mit der Frage auseinander zu setzen, ob der Bund Landesgesetze vollziehen darf. Sie stellten die Unzulässigkeit derartigen Handelns fest und attestierten dem Bund, dass in der Ausführung des hessischen Wasserrechts durch die Behörden der Bundeswasserstraßenverwaltung ein Eingriff in die grundgesetzlich garantierte Landeszuständigkeit im Bereich der Verwaltung, nämlich ein Verstoß gegen Art. 30 und 83 GG liege[322].

Ausgangspunkt für diese Argumentation ist die bereits im 15. Band festgestellte Begrenzung der Gesetzgebungs- und Verwaltungskompetenz des Bundes auf Wasserstraßen als *Verkehrswege*. Denn als Merkmal, das den in Art. 74 Nr. 21 GG gemeinten Kompetenzbereich der „Wasserstraßen“ von dem Kompetenzbereich „Wasserhaushalt“ aller Gewässer nach Art. 75 Nr. 4 GG unterscheidet, kommt allein die **Verkehrsfunktion der Wasserstraßen** in Betracht.[323] Im Jahre 1991 bezog sich das *Bundesverwaltungsgericht* auf o.g. Urteile der Verfassungsrichter und konstatierte, dass die schifffahrtspolizeiliche Aufgabe des Bundes dort ende, wo es nicht mehr um Anforderungen an die Schiffe und deren Betrieb zur Verhütung von Gefahren für die Reinheit des Wassers gehe. Sobald Wasser verunreinigt sei, greife für die zur

---

320 § 5 Abs. 2 „Der Leiter des Havariekommandos ist Beschäftigter des Bundes. Soweit er im Verlauf seiner Tätigkeit Aufgaben der Küstenländer erfüllt, erfolgt das in ihrem Auftrage. Die gesetzlichen Zuständigkeiten bleiben unberührt.“

321 BVerfGE 12, 205 (221); 21, 312 (325 f.).

322 BVerfGE 21, 312 (326); angesichts der klaren Ablehnung der Ausführung von Landesrecht durch den Bund durch das Bundesverfassungsgericht, wird man sich auch nicht mehr auf *Wöhrle* berufen können, der der (seinerzeitigen) Verfassungswirklichkeit besondere Beachtung schenkt, allerdings zwischen Ausführung und Anwendung von Landesrecht nicht deutlich unterscheidet.

323 BVerfGE 15, 1 (15).

Beseitigung der Verunreinigung zu treffenden hoheitlichen Maßnahmen die wasserpolizeiliche Zuständigkeit des jeweiligen Landes ein. Die schifffahrtspolizeiliche Zuständigkeit des Bundes erstrecke sich auch nicht „kraft Sachzusammenhangs“ auf die Begründung von Verwaltungskompetenzen des Bundes für wasserwirtschaftliche oder wasserpolizeiliche Aufgaben. Ein wirksamer Vollzug der schifffahrtspolizeilichen Aufgaben des Bundes hänge nicht davon ab, dass der Bund auch zuständig sei für polizeiliche Anordnungen über die Beseitigung von schifffahrtsverursachten Verunreinigungen des Wassers[324]. Eine Ausführung der Landesgesetze durch den Bund, hier vertreten durch den Leiter des Havariekommandos kommt somit nicht in Betracht. Insoweit kann § 5 Abs. 2 der Vereinbarung nicht als „Landesauftragsverwaltung“ verstanden werden.

5.2.4.2. Amtshilfe

Als zweite Rechtskonstruktion bleibt die Möglichkeit, das Handeln des Havariekommandeurs im Bereich der originären Landesaufgaben rechtlich als Amtshilfe zu qualifizieren. Amtshilfe ist die Tätigkeit einer Behörde, die diese im Rahmen ihrer Zuständigkeit auf Ersuchen einer anderen Behörde der gleichen oder einer anderen Gebiets- oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Körperschaft zur Unterstützung der ersuchenden Behörde in der Wahrnehmung ihrer öffentlichen Aufgaben übernimmt[325]. Sie findet sich in Art. 35 GG verankert. Amtshilfe ist dann ein geeignetes Kooperationsinstrument, wenn eine originäre Aufgabenerfüllung durch rechtliche oder tatsächliche Gründe nicht oder nur unter unverhältnismäßigem Aufwand durchführbar ist. Konkretisiert wird Art. 35 Abs. 1 GG durch die Verwaltungsverfahrensgesetze der Länder und das des Bundes. Grundlage für die weiteren Ausführungen ist das Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes.

Ob, und wenn ja inwieweit eine Amtshilfe im Bereich der Kooperation zwischen Bund und Ländern im Rahmen der maritimen Aufgabenbewältigung im Küstenmeer Anwendung finden kann, bedarf einer Auseinandersetzung mit den einzelnen Merkmalen der Amtshilfe.

---

324 BVerfGE, 15, 1 (15).

325 *Peters*, Lehrbuch der Verwaltung, S. 59.

Voraussetzungen der Amtshilfe

Zunächst müsste es sich beim Bundeshavariekommando um eine **Behörde** i.S.v. Art. 35 Abs. 1 GG, § 4 Abs. 1 VwVfG handeln. Dies ist unstreitig der Fall. § 4 Abs. 2 Nr. 2 VwVfG schließt darüber hinaus das Vorliegen von Amtshilfe aus, sofern die Hilfeleistung in Handlungen besteht, die der ersuchten Behörde als **eigene Aufgabe** obliegen. Um eigene Aufgaben i.d.S. handelt es sich, wenn die in Frage stehende Handlung nicht nur in den Zuständigkeitsbereich der ersuchten Behörde fällt (was auch Voraussetzung für die Amtshilfe ist), sondern aufgrund eines Gesetzes, einer Rechtsverordnung, Satzung oder Verwaltungsvorschrift eine Verpflichtung zu dem in Frage stehenden Verwaltungshandeln besteht[326]. Als Voraussetzung für das Vorliegen einer Amtshilfe ist somit festzuhalten: Die hilfeleistende Behörde hat ihre Befugnisse nur zur Erfüllung fremder Aufgaben, nämlich derer der ersuchenden Behörde einzusetzen.

Die Amtshilfe des Havariekommandos müsste sich demnach auf Tätigkeiten beschränken, die den Behörden der Küstenländer auf See, insbesondere den Wasserschutzpolizeien obliegen. Neben der allgemeinen Gefahrenabwehr gilt dies im speziellen für den Bereich der Schadstoffbekämpfung. Für den Bereich der Abgrenzung zwischen Bundes- und Landesaufgaben im Bereich des Küstenmeeres ist die Aussage des Bundesverfassungsgerichts aus dem 15. Band heranzuziehen. Dieses führt aus, dass die Verwaltungskompetenz des Bundes nicht weitergehen könne als dessen Gesetzgebungskompetenz; diese sei vielmehr die äußerste Grenze der Verwaltungskompetenz[327]. **Der Havariekommandeur kann im Rahmen der Amtshilfe somit neben der allgemeinen Gefahrenabwehr im Bereich der Schadstoffbekämpfung tätig werden, sofern es sich hierbei um eine wasserwirtschaftliche Aufgabe des Landes handelt und nicht um eine schifffahrtspolizeiliche Vollzugsaufgabe.** Dies wird in aller Regel der Fall sein, sobald sich der ausgetretene Schadstoff mit dem Meerwasser vermischt hat.

Erörterungsbedürftig scheint im Zusammenhang mit den Anforderungen an eine maritime Verwaltungskooperation, die Frage nach einer Pflicht zur Inanspruchnahme von Amtshilfe. Würde dem Land diese nicht obliegen, läge der Einsatz eines Havariekommandos als ersuchte (Bundes-) Behörde hinsichtlich der Wahrnehmung von Landesaufgaben im **Ermessen** der

---

326 *Kopp/ Ramsauer*, Verwaltungsverfahrensgesetz-Kommentar, § 4 Rn. 16.

327 BVerfGE 15, 1 (16).

ersuchenden (Landes-) Behörde. Ein derartiges Ermessen widerspräche dem in § 9 Abs. 1 der Vereinbarung normierten **Selbsteintrittsrecht** des Havariekommandeurs.

Bereits *Schmidt* hat jedoch § 5 Abs. 1 VwVfG kein Ermessen der das Hauptverfahren betreibenden Behörde attestieren können, ob sie Amtshilfe in Anspruch nehmen will oder nicht[328]. Richtig erkennen dementsprechend *Ule/ Laubinger*, dass eine eventuelle Verpflichtung der das Hauptverfahren betreibenden Behörde sich aus den für die ersuchende Behörde geltenden Verwaltungsverfahrensvorschriften ergeben könnte[329]. Die Pflicht zur Inanspruchnahme von Hilfe einer anderen Behörde kann sich somit im Einzelfall ergeben, nämlich dann, wenn die Behörde des Hauptverfahrens ohne die Amtshilfe dieses nicht ordnungsgemäß durchführen kann, z.B. gegen Verwaltungsverfahrensvorschriften verstößt[330]. Dies wird im Falle von maritimen Schadenslagen dann der Fall sein, wenn das betroffene Land aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nur unzureichende Schadensbewältigungsmaßnahmen treffen kann.

Im Gefolge dieser Feststellung, stellt sich die Frage ob dem Bund das in § 9 Abs. 1 der Vereinbarung normierte **„Selbsteintrittsrecht“** zur Amtshilfe zustehen könnte. Dieses würde das *jeweilige* Ersuchen um Amtshilfe überflüssig machen und die Entscheidung hinsichtlich des „ob“ in die Verantwortung des Bundes übertragen. Zuständig für die Entscheidung hinsichtlich der Unterstützung des Landes im Bereich der im Küstenmeer stattfindenden Landesaufgaben könnte dann das (Bundes-) Havariekommando sein.

Amtshilfe kann grundsätzlich jedoch nur auf Ersuchen geleistet werden, § 4 Abs. 1 VwVfG. Sie ist nicht spontan möglich[331]. Versteht man die in § 9 Abs. 1 angesprochene Kooperation als Amtshilfe, so wäre ein Selbsteintrittsrecht ohne Ersuchen zweifelsohne unzulässig.

Gleichwohl könnte dem gesetzlichen Erfordernis des Ersuchens ein sog. „antizipiertes Ersuchen“ Rechnung tragen. Dieses vorweggenommene Ersuchen würde vorliegen, wenn die hil-

---

328 *Schmidt*, Die Amtshilfe nach dem VwVfG, in: Schmitt Glaeser (Hrsg.), Verwaltungsverfahren – Festschrift zum 50-jährigen Bestehen des Richard Boorberg Verlages, S. 144 f.

329 *Ule/ Laubinger*, Verwaltungsverfahrensrecht, § 11 Rn. 16.

330 A.A. *Dreher*, Die Amtshilfe, S. 110, der annimmt, dass die Inanspruchnahme von Amtshilfe in das Ermessen der ersuchenden Behörde gestellt sei.

331 *Knack*, Verwaltungsverfahrensgesetz-Kommentar, § 4 Rdnr. 2.4 m.w.N.

fesuchende Behörde vor einem möglichen konkreten Ersuchen einen Kriterienkatalog mit dem potenziellen Hilfeleistenden verabredet, nach dessen Eintritt eine Hilfeleistung in Anspruch genommen werden soll, d.h. ein Ersuchen wird für bestimmte Fälle vor Eintritt des Schadensereignisses vereinbart. Umsetzbar wäre ein derartiges vorweggenommenes Ersuchen beispielsweise durch eine Vereinbarung der auf See zuständigen Landesbehörden mit dem Havariekommando in der, ähnlich der ELG-Vereinbarung[332], ein Kriterienkatalog für den Eintritt der Amtshilfe festgelegt wäre.

Um die rechtliche Zulässigkeit dieses „antizipierten Ersuchens“ nach festgelegten Kriterien beurteilen zu können, muss auf die verfassungsrechtlichen Grundlagen des Instituts der Amtshilfe, insbesondere aber auf die Lehre der Gewaltenteilung zurückgegriffen werden. Dabei ist insbesondere die Fragestellung als entscheidend anzusehen, ob ein „antizipiertes Ersuchen“ für klar definierte Einzelfälle, den Anforderungen des vertikalen Gewaltenteilungsprinzips gerecht würde. Die Entscheidung dieser Rechtsfrage kann jedoch dahinstehen, wenn die Amtshilfe als Kooperationsinstrument aus anderen Gründen nicht für eine Zusammenarbeit der maritimen Dienste in Betracht kommt.

Inhalt und Grenze der Amtshilfe des Havariekommandos

Wie bereits die eingehenden Ausführungen zur Amtshilfe deutlich gemacht haben, kann diese nur **ergänzende Hilfe** sein. Dieses Wesensmerkmal zeigt ihr im föderalen Randbereich der Verwaltungskooperation enge Grenzen auf. Es gilt somit zu klären, wo die Grenzen der Kooperation im Einzelfall zu ziehen sind und welche Dichte an Kooperation einem (Bundes-) Havariekommando letztendlich noch zur Verfügung stehen kann. Besonderes Augenmerk soll dabei, neben sächlicher und personeller Unterstützung, dem Kooperationsmittel einer monokratischen Führung aller Einsatzkräfte durch das Bundeshavariekommando zukommen.

Für die Ölunfall- und Schadstoffbekämpfung stehen dem Bund und den Ländern zurzeit etwa 30 Schiffe zur Eingrenzung, Abschöpfung und Separation von Öl zur Verfügung. Ferner stehen Leichterungssysteme, Ölsperren, Ölabschöpfgeräte, hochrädrige Geländefahrzeuge, z.B. für den Transport von Personen und Geräten in schwer zugänglichen Wattgebieten, Hochdruckreiniger für das Säubern für Uferformationen und Ersteinsatz-Container mit Schutzkleidung und Handarbeitsgeräten für Einsatzpersonal zur Verfügung. Darüber hinaus kann auch

332 Siehe im Hauptgutachten Ziff. 7.

auf die im Wesentlichen zur Aufklärung von illegalen Öleinleitungen in das Meer eingesetzte Luftüberwachung des Bundes zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen zurückgegriffen werden[333]. Einen Großteil dieser Schadstoffbekämpfungsgeräte betreibt der Bund (insbesondere die WSV und die Bundeswehr). Im Falle einer Amtshilfe zugunsten der Länder, können diese Geräte sowie deren Personal im Bereich der Landesaufgabe Schadstoffbekämpfung eingesetzt werden. Zunächst gilt es herauszufinden, inwiefern eine derartige sächliche und personelle Unterstützung als ergänzende Hilfe i.S.v. § 4 Abs. 1 VwVfG verstanden werden kann. Wie dargelegt, zeichnet die Ergänzungsfunktion insbesondere zwei Merkmale aus:

1. Es darf sich bei der Unterstützung nur um Teilakte des Verwaltungsverfahrens handeln;
2. diese Teilakte dürfen keine Eigenständigkeit im Kompetenzbereich der ersuchten Behörde besitzen, d.h. sie kommen nur im fremden Interesse in Betracht.

Im Rahmen einer Schadstoffbekämpfung in Amtshilfe des Bundes wird dem Kriterium des unterstützenden Teilaktes dann Rechnung getragen, wenn neben den personellen und sächlichen Einsatzmitteln des Landes auch solche des Bundes unterstützend Verwaltungsaufgaben wahrnehmen. Hinsichtlich der Schadstoffbekämpfung ist beim Einsatz von schadstoffaufnehmenden Geräten u.a. zu berücksichtigen, dass neben der Aufnahme des Schadstoffes auch der weiterführende Transport sowie die Entsorgung der Schadstoffe zu der Verwaltungsmaßnahme gerechnet werden müssen. Derartige Aufgaben können regelmäßig durch Verwaltungskräfte der Länder wahrgenommen werden. Der Anteil der Schadstoffaufnahme am Ort des Schadstoffaustritts durch den Einsatz von Bundesmitteln kann somit relativiert werden. Dieser stellt gleichzeitig eine fremde Aufgabenwahrnehmung dar, womit auch dem zweiten angesprochenen Kriterium der Ergänzungsfunktion der Amtshilfe Rechnung getragen werden kann. Vor diesem Hintergrund bedarf die Amtshilfe durch Kräfte des Bundes einer Beurteilung im Einzelfall. Obwohl generelle Maßstäbe insbesondere vor dem Hintergrund vielfältiger Havarieszenarien nur bedingt entwickelt werden können, dürfte das Merkmal der ergänzenden Hilfe als Voraussetzung der Amtshilfe durch das Zusammenspiel der technischen Mittel von Bund und Ländern erfüllt sein.

[333] Dazu im Einzelnen *Grobecker*-Bericht, a.a.O., S. 65 ff.

Das Merkmal der ergänzenden Hilfe kann jedoch durch die **Führungsstruktur des Leiters des Havariekommandos** verletzt sein. Wie bereits erläutert, ist im Zusammenhang mit dem Unfall der PALLAS vielfach von einer monokratischen Führungsstruktur des Havariekommandos die Rede. Der *Grobecker*-Bericht, die Schwachstellenanalyse von *Clausen* und auch die Projektgruppe „Maritime Notfallvorsorge" stellen diese als Lösung der Koordinierungsprobleme zwischen den Behörden dar. So erfährt das Kooperationsinstrument der monokratischen Führungsstruktur auch in dieser Arbeit besondere Würdigung. Dieses Führungsmittel findet sich auch in der Verwaltungsvereinbarung[334] und soll unter Berücksichtigung der Merkmale und Grenzen der Amtshilfe näher untersucht werden.

Im Hinblick auf verfassungsrechtliche Grenzen der vertikalen Verwaltungskooperation müssen monokratische Führungsstrukturen jedenfalls kritischer als die rein sächliche und personelle Unterstützung der Länder im Bereich der Schadstoffbekämpfung betrachtet werden. Dies gilt insbesondere hinsichtlich des Ergänzungscharakters der Amtshilfe. Amtshilfe ist stets nur ergänzende Hilfe. Die erbetene Handlung darf nur ein Teilstück des für die ersuchte Stelle fremden Gesamtverfahrens ausmachen[335]. Das bedeutet z.B., dass das Amtshilfeverhältnis entfällt, wenn die Erledigung des Gesamtverfahrens völlig auf die unterstützende Behörde übergeht. Liegt der Schwerpunkt der Aufgabenwahrnehmung nicht bei der das Hauptverfahren betreibenden Behörde, so kann auch in diesem Fall nicht von einer rechtmäßigen Amtshilfe ausgegangen werden. Insbesondere kann dann nicht mehr von einem Amtshilfeverhältnis gesprochen werden, wenn die ersuchende Behörde zwar formell Herrin des Verfahrens bleibt, ihre Tätigkeit sich aber darauf beschränkt, generelle und allgemeingehaltene Richtlinien für die Vornahme der Amtshandlung durch die ersuchte Stelle zu erteilen, wenn sie zwar nach außen als die das Verfahren betreibende Behörde erscheint, die Angelegenheit aber im wesentlichen von der ersuchten Behörde bearbeitet wird[336]. Erledigt die ersuchte Stelle demgegenüber lediglich ergänzend zum Hauptverfahren einen Teilabschnitt desselben, dann hält sich die ersuchte Amtshandlung im Rahmen der Amtshilfe.

---

334 So bspw. die Begründung der Verwaltungsvereinbarung: „Das Havariekommando erhält ein Selbsteintrittsrecht insoweit, als dass es im Vorfeld eines komplexen Schadensereignisses die einheitliche Einsatzführung übernehmen kann. Die Übernahme der Einsatzleitung ist für alle betroffenen Stellen der Vertragspartner (Anm. des Verf.: und somit auch die der Länder) verbindlich. Damit sollen letztlich Kompetenzkonflikte, die die Einsatzführung verzögern oder erschweren könnten, vermieden werden.

335 Dazu bereits *Friedrichs*, Amtshilfe, in: Stengerl/ Fleischmann (Hrsg.), Wörterbuch des Deutschen Staats- und Verwaltungsrechts, S. 118.

336 So schon *Dreher*, a.a.O., S. 31 f.

So bleibt der Amtshilfe zu attestieren, dass sie unter keinen Umständen die Übernahme eines gesamten Verfahrens oder wesentlicher Verfahrensabschnitte begründen kann. Insbesondere liegt ein Verstoß gegen die Ergänzungsfunktion der Amtshilfe dann vor, wenn eine Schwerpunktverschiebung zu Lasten der ersuchenden Behörde im Sinne eines, wenn auch nur zeitweisen, Wegfalls der Einflussmöglichkeit auf die wesentliche Verfahrensgestaltung stattfindet[337].

An diesen verfassungsrechtlichen Schranken der Amtshilfe ist das Recht des Havariekommandos zur alleinigen Führung der Einsatzkräfte zu messen. Ein deutlicher Verstoß gegen die Ergänzungsfunktion der Amtshilfe ist jedenfalls dann dem Havariekommando zu attestieren, wenn es im Bereich der Landeskompetenzen tätig wird (z.B. im Bereich der Schadstoffbekämpfung) und den Ländern keinen eigenen Entscheidungs- insbesondere Ermessensspielraum belässt. In diesem Fall läge ein nicht zu rechtfertigender Verstoß gegen die Entscheidung des Gesetzgebers vor, getrennte Verwaltungsräume einzurichten. Eine mögliche Amtshilfe des (Bundes-) Havariekommandos müsste folglich im Fall der einheitlichen Einsatzführung dem Land eigene Ermessensspielräume hinsichtlich seines Verwaltungsverfahrens belassen. Gerade das soll aber im Interesse einer einheitlichen effizienten Einsatzführung nicht der Fall sein. Deshalb ist eine Letztverantwortung hinsichtlich entscheidender Verfahrensabschnitte nicht mit den der Amtshilfe obliegenden verfassungsrechtlichen Schranken vereinbar. **Dem Grundsatz effizienten Verwaltungshandelns kann eine Amtshilfe im Bereich der Unfallmanagements auf See nicht gerecht werden. Als Kooperationsmodell scheidet die Amtshilfe des Havariekommandos somit aus.**

5.2.4.3. Organleihe

Als weiteres Rechtsinstrument zur Kooperation der auf See zuständigen Behörden von Bund und Ländern könnte die Organleihe in Betracht kommen. So findet sich auch in der Begründung der Verwaltungsvereinbarung der Hinweis darauf, dass es sich im Falle dieser Verwaltungskooperation nicht um einen Fall der verfassungsrechtlich unzulässigen Mischverwaltung handele, sondern um eine verfassungsrechtliche Organleihe. Die Küstenländer würden sich des Leiters des Havariekommandos zur Erfüllung ihrer Aufgaben bedienen. Ob die Vereinbarung als solche rechtlich einzuordnen ist, bedarf der Klärung. Der Hinweis auf dieses Recht-

[337] So auch *Hoffmann,* in: Obermayer (Begr.), Verwaltunsverfahrensgesetz-Kommentar, § 4 Rn. 24.

sinstitut in der Begründung der Verwaltungsvereinbarung ändert nichts an deren Rechtscharakter. Dieser ergibt sich lediglich aus dem Wortlaut der getroffenen Vereinbarung.

Die Organleihe findet im Grundgesetz keine ausdrückliche Würdigung. Lediglich Art. 96 Abs. 5 GG spricht von einer Ausübung der Bundesgerichtsbarkeit durch die Länder. Nach allgemeiner Ansicht konstruiert die Vorschrift für Strafverfahren auf den Gebieten des Art. 26 Abs. 1 GG (§§ 80, 80a StGB) und des Staatsschutzes (§§ 81-101a StGB) eine Organleihe der Gerichte der Länder für den Bund[338]. Sie findet sich vereinzelt in gesetzlichen Regelungen[339] und in der Rechtsprechung, insbesondere der des Bundesverfassungsgerichts[340].

Ob das Kooperationsmodell der Organleihe jedoch, ausgehend von der Aufgabenverteilung auf See, die angestrebte Verwaltungseffektivität, insbesondere eine weitgehend einheitliche Aufgabenwahrnehmung bewirken kann, stößt nach Meinung dieser Gutachter im Gefolge ihrer Rechtsnatur unter fünf Gesichtspunkten auf Bedenken, wie nachstehend darzustellen ist:

1. Die Organleihe sieht von ihrem Grundsatz her keine punktuelle Hilfeleistung, sondern eher eine auf längere Zeit angelegte Kooperation vor.
2. Ein Weisungsrecht des entliehenen Organs in Gestalt des Havariekommandeurs zu Lasten des Entleihers (Land) fände keinen verfassungsrechtlichen Halt.
3. Das entliehene Organ (Havariekommando) kann nicht „Diener zweier Herren“ sein, also gleichzeitig zwei Kompetenzen ausüben.
4. Das (Bundes-) Havariekommando hätte kein „Selbsteintrittsrecht“ in den Aufgabenkreis des Landes. Die Entscheidung ob das Havariekommando als entliehenes Organ für das Land tätig werden soll, kann nur durch das Land getroffen werden.
5. Insbesondere unter Berücksichtigung der Letztentscheidungskompetenz stünden einem (Bundes-) Havariekommandeur auf das Land nur begrenzt Einflussmöglichkeiten zu.

Zeitraum der Organleihe im Havariefall

Im Hinblick auf die Dauer einer auf See stattfindenden Schadensbewältigungsmaßnahme scheint die Eignung des Rechtsinstituts der Organleihe als Kooperationsinstrument diskussi-

---

338 Für viele: *Jarass/ Pieroth*, GG-Kommentar, Art. 96 Rn. 4.

339 So z.B. in § 38 Abs. 2 des SchornsteinfegerG vom 15.9.1969, BGBl. I S. 1634 in dem die Geschäftsführung der (Bundes-) Versorgungsanstalt im deutschen Schornsteinfegerhandwerk der Bayerischen Versicherungskammer übertragen wird.

340 Grundlegend: BVerfGE 63, 1.

onswürdig. Ausgehend von der Tatsache, dass der Schwerpunkt der hoheitlichen Aufgaben auf See durch Verwaltungsorgane des Bundes wahrgenommen wird (Art. 87 und 89 GG), würde eine **dauerhafte** Ansiedlung eines Havariekommandos als Bundesorgan bei den Ländern im Wege der Organleihe keine Effektivierung des Sicherheitskonzeptes mit sich bringen können. Sonach würden von einer Organleihe nur dann Verbesserungen der maritimen Schadensbewältigung ausgehen können, wenn diese lediglich für den Zeitraum des Schadensfalles vereinbart würde. Ob dieser (begrenzte) Zeitraum der Schadensbekämpfung den verfassungsrechtlichen Prinzipien des Rechtsinstituts der Organleihe Genüge tut, oder ob eine zeitlich kurze Kooperation eher dem Rechtsgedanken der Amtshilfe entspricht, bedarf der Diskussion.

Zunächst wird sich eine Organleihe des Bundes zum Zwecke der Bewältigung einer maritimen Schadenslage auf die Bekämpfung der eingetretenen Verschmutzung des Gewässers im Bereich des Küstenmeeres beziehungsweise der Inneren Gewässer beschränken, da es sich hierbei um die Hauptaufgabe der Länder bei maritimen Schadensfällen mit Austritt von gefährlichen Stoffen handelt. Wie bereits dargestellt, ist die Bekämpfung von Wasserverunreinigungen originäre Aufgabe der Länder[341]. Die Dauer derartiger Maßnahmen hängt von verschiedenen Faktoren ab. So spielen die Parameter Windverhältnisse, Menge des ausgetretenen Schadstoffes und Strömung eine wichtige Rolle bei der Schadstoffbekämpfung. Da das Havariekommando jedoch ohnehin nur im Falle von sog. komplexen Schadenslagen zuständig sein soll, wird davon auszugehen sein, dass eine derartige Schadstoffbekämpfung wie im Fall der „PALLAS“ in der Regel einen Zeitraum von über einer Woche in Anspruch nehmen wird. Die Bekämpfung von kleineren Schadensfällen wird nicht durch das Havariekommando vorgenommen werden müssen.

Das Bundesverfassungsgericht legt sich in seinen Ausführungen zum Merkmal der zeitlichen Geltung der Organleihe nicht genau fest. Lediglich attestiert es der Organleihe, dass „sie sich nicht auf eine Aushilfe im Einzelfall beschränkt, sondern die Übernahme eines ganzen Aufgabenbereiches aufgrund einer allgemeinen Regelung umfaßt“[342]. Eichhorn schließt daraus, dass

---

341 Schwerer fällt die rechtliche Zuordnung von Verwaltungsmaßnahmen, die das Abpumpen von Restöl in den Tanks und den Laderäumen betrifft. Einerseits sind diese - äußerst kostspieligen – Maßnahmen erforderlich, um eine spätere Beseitigung des Wracks überhaupt zu ermöglichen (dies spricht für eine strompolizeiliche Maßnahme), andererseits dürfte das vorrangige Ziel dieser Maßnahmen die Verhütung einer Verschmutzung der umliegenden Gewässer und Küsten sein. Es bedarf der Entscheidung im Einzelfall.

342 BVerfGE 63, 1 (32).

es sich bei der Organleihe nur um zeitlich langfristige Kooperationen handeln könne, woraus sich weiterhin deren weite Aufgabenwahrnehmung ergebe[343]. Ob jedoch die zitierte Aussage des Bundesverfassungsgerichts dahingehend zu verstehen ist, dass sich an die Organleihe eine zeitliche Bedingung knüpft, scheint überaus zweifelhaft. Eher stellen die Verfassungsrichter auf die gewünschte umfassende sachliche Aufgabenwahrnehmung des entliehenen Organs ab. Wie sich aus den Ausführungen des Bundesverfassungsgerichts ergibt, bietet die umfassende Aufgabenwahrnehmung ein geeignetes Kriterium, die Organleihe von der Amtshilfe abzugrenzen. Auf einen zeitlichen Faktor wird in der Entscheidung nicht abgestellt. So kann die Dauer der Kooperation kein Argument für oder gegen eine Organleihe sein. Kennzeichnendes Merkmal ist die sachliche Reichweite der Organleihe. Sie bezieht sich auf die Übernahme eines ganzen Aufgabenbereiches. Es mag auch vorstellbar sein, dass sie nur kurze Zeit andauert[344]. Somit ist das Zeitkriterium erfüllt.

Weisungsrecht des (Bundes-) Havariekommandeurs

Aus führungstaktischer Sicht erfordert die sachgerechte Bewältigung komplexer Schadenslagen die Bündelung allen erforderlichen Sachverstandes unter einheitlicher Führung. Fehlende hierarchische Befehlsstrukturen in derartigen Lagen erschweren eine effektive Aufgabenbewältigung. Die Letztentscheidungsbefugnis im Rahmen der Schadensbewältigung eines Havariekommandos muss somit aus polizeilicher Sicht dem Havariekommandeur zukommen. Benehmens- oder Zustimmungserfordernisse anderer Verwaltungsträger widersprechen einer effektiven einheitlichen Führungswahrnehmung. Das Bundesverfassungsgericht knüpft die verfassungsrechtliche Zulässigkeit der Organleihe jedoch genau an derartige Rechte des Entleihers[345], im vorliegenden Fall also an ein Weisungsrecht des Landes gegenüber dem (Bundes-) Havariekommando. So heißt es im 63. Band: „Das Institut der so genannten Organleihe ist dadurch gekennzeichnet, daß das Organ eines Rechtsträgers ermächtigt und beauftragt wird, einen Aufgabenbereich eines anderen Rechtsträgers wahrzunehmen. Das entliehene Organ wird als Organ des Entleihers tätig, dessen Weisungen es unterworfen ist und dem die von diesem Organ getroffenen Maßnahmen und Entscheidungen zugerechnet werden.“

---

343 *Eichhorn*, Besondere Formen der Zusammenarbeit von Bund und Ländern im Katastrophenfall und zur Aufrechterhaltung der inneren Sicherheit, S. 60.

344 A.A. *Knemeyer*, Aufgabenkategorien im kommunalen Bereich, DÖV 1988, 397 (402).

345 Siehe BVerfGE 63, 1 (31 f.) verweisend auf *BVerwG*, Urt. v. 13.2.1976 – VII A 4/73, NJW 1976, 1468(1469).

Einem Weisungsrecht kann ein dienstrechtlicher und ein fachlicher Gehalt zugeordnet werden. Dienstrechtliche Weisungen richten sich an die Organwalter des entliehenen Organs. Sie gründen auf der allgemeinen Gehorsamspflicht des Beamten oder der Weisungsgebundenheit des Arbeitsrechts[346]. Sofern das entliehene Organ nicht institutionell in den entleihenden Verwaltungsträger integriert wird und sich die Organleihe auf eine funktionale Eingliederung beschränkt, kann das dienstrechtliche Weisungsrecht beim Verleiher bleiben, hier also beim Havariekommando beziehungsweise dessen Verwaltungsträger. Das entscheidende fachliche Weisungsrecht muss jedoch auch im Falle der rein funktionalen Eingliederung bei dem entleihenden Verwaltungsträger, in diesem Fall beim Land verbleiben. Eine Zurechnung der Handlungen beziehungsweise der Willenserklärungen an den originären Verwaltungsträger (hier das Land) wäre ohne ein fachliches Weisungsrecht auch nicht vertretbar, da sonst eine Verantwortung für Tätigkeiten entstehen könnte, die seitens des Entleihenden nicht steuerbar wäre. Die fachliche Weisungsbefugnis kann somit mit dem Bundesverfassungsgericht im Rahmen der Organleihe nicht bei dem entliehenen Organ (Havariekommando) verbleiben. Sie obliegt dem Entleiher, mithin also dem Land. Eine der grundlegenden Bedingungen monokratischer Führungsstruktur, das umfassende Weisungsrecht, ist durch das Rechtsinstitut der Organleihe somit nicht zu verwirklichen.

Keine Doppeltätigkeit im Rahmen der Organleihe

Eine weitere, sich bereits aus dem Prinzip der vertikalen Gewaltenteilung ergebende Hürde für die Organleihe stellt das sog. Verbot der Doppeltätigkeit dar. Mit dem Recht, Befugnisse für den Entleihenden ausüben zu können, ist die Pflicht verbunden, von eigenen (originären) Befugnissen zurückzutreten. Gegen eine Doppelwahrnehmung spricht neben dem Gewaltenteilungsprinzip auch die Praxis des Beamtenrechts. So müsste im Falle der Doppelwahrnehmung ein Organwalter grundsätzlich zwei Dienstherren haben. Dies widerspricht den Grundsätzen des Beamtenrechts. Ein Beamter kann grundsätzlich nicht zwei Dienstherren zugeordnet sein[347]. In der Regel ist ein Beamter oder Angestellter im öffentlichen Dienst nur einem Dienstherrn zugeordnet. Auch Gründe der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit sprechen gegen eine doppelte funktionelle Kompetenzwahrnehmung.

---

346 So z.B. § 37 BRRG.

347 *Hilg*, Beamtenrecht, S. 94.

Selbsteintrittsrecht des Havariekommandos?

Eine der zentralen Anforderungen an eine einheitliche Schadensbewältigung ist das sog. „Selbsteintrittsrecht“ des Havariekommandos im Falle von komplexen Schadenslagen. Gemäß der Vereinbarung soll der Leiter des Havariekommandos das Recht haben, anstelle der zuständigen Behörden oder Stellen des Bundes oder der Küstenländer die Leitung der Gefahrenabwehr zu übernehmen[348]. Ein derartiges Selbsteintrittsrecht würde dem entleihenden Verwaltungsträger (es soll hier weiterhin vom Land ausgegangen werden) die Entscheidung abnehmen, ob er sich zur Wahrnehmung seiner originären Aufgaben einer Bundesbehörde im Wege der Organleihe bedient. Das Bundesverfassungsgericht geht in seinem Grundsatzurteil zur Organleihe jedoch von dem Recht des Entleihers hinsichtlich des „Ob“ der Aufgabenübertragung aus. So sei für die Organleihe kennzeichnend, „daß das Organ eines Rechtsträgers ermächtigt und beauftragt wird, einen Aufgabenbereich eines anderen Rechtsträgers wahrzunehmen.“[349] Eine Beauftragung kann jedoch nur von einem Auftraggeber ausgehen und nicht vom Auftragnehmer. Diese wörtliche Auslegung wird gestützt durch bereits erwähnte Verfassungsprinzipien wie das Prinzip der föderalen Verantwortungserhaltung und das des Grundsatzes der Eigenwahrnehmung staatlicher Aufgaben. Auch widerspräche eine derartige Aufoktroyierung des Willens zur Aufgabenübertragung dem zuvor festgestellten Weisungsrecht des entleihenden Verwaltungsträgers. Eine nicht beabsichtigte Organleihe könnte mit sofortiger Wirkung wieder rückgängig gemacht werden. Ein Selbsteintrittrecht des Bundeshavariekommandos kann somit nicht auf das Kooperationsmodell der Organleihe gestützt werden.

Sonstige Einflussmöglichkeiten des Bundes, insbesondere Letztentscheidungskompetenz

Die Hauptaufgabe eines Havariekommandos soll bekanntlich im Management von komplexen Schadenslagen auf See mit den personellen und sächlichen Mitteln von Bund und Ländern bestehen. Dieses Management hängt in seiner Effektivität von der ihm zukommenden Entscheidungskompetenz ab. Wie bereits festgestellt wurde, könnte sich ein (Bundes-) Havariekommando nicht auf ein Weisungsrecht gegenüber dem Land stützen, sofern es um die Wahrnehmung originärer Landesaufgaben ginge. Ob weitreichende Entscheidungskompetenzen eines entliehenen Bundesorgans im Bereich des Landesrechts von dem Rechtsinstitut der Or-

---

348 § 9 Abs. 1 des Staatsvertrags zum Havariekommando: „Im Falle einer unmittelbar oder bereits eingetretenen komplexen Schadenslage kann der Leiter des Havariekommandos die Einsatzleitung unter Einberufung des Havariestabes übernehmen (Selbsteintrittsrecht).

349 BVerfGE 63, 1 (31).

ganleihe getragen würden, mag zumindest als verfassungsrechtlich bedenklich einzustufen sein. In dem zitierten Grundsatzurteil des Bundesverfassungsgerichts zur Organleihe[350] ging es um die Wahrnehmung von Aufgaben der Geschäftsführung einer Versicherungsanstalt. Der Bundesminister für Wirtschaft bezeichnete diese Geschäftsführung in seiner Stellungnahme zur Vorlage an das Bundesverfassungsgericht als eng umschriebene Aufgabe und Hilfsfunktion. Alle wesentlichen Entscheidungen würden weiterhin vom originär zuständigen Verwaltungsträger getroffen[351]. Einer Diskussion bedarf der Rahmen der Entscheidungskompetenz jedoch nicht. Denn schon das dem Ausleihenden verbleibende Weisungsrecht ermöglicht es Entscheidungen rückgängig zu machen und somit schon im Vorfeld den Entscheidungsspielraum des ausgeliehenen Organs zu beschränken. Auch dies spricht gegen die Installation des Rechtsinstituts der Organleihe im Bereich der maritimen Sicherheit.

5.2.4.4. Resümee[352]

Zusammenfassend bleibt der Organleihe zu attestieren, dass sie nach Ansicht dieser Gutachter kein geeignetes Instrument zur Verbesserung der Verwaltungskooperation der auf See zuständigen Behörden darstellt. Wesentliche Anforderungen an ein einheitliches effektives Unfallmanagement, wie Weisungs- und Durchgriffsrechte oder ein Selbsteintrittsrecht des Havariekommandos können durch das Rechtsinstitut der Organleihe nicht gewährleistet werden. Der Grund hierfür findet sich in den strengen verfassungsrechtlichen Bedingungen der vertikalen Verwaltungskooperation. Im Bereich der Kooperation zwischen einem (Bundes-) Havariekommando und den Länderbehörden kann auch die Amtshilfe nur zu einem gewissen Grad dem Bedürfnis nach Kooperation gerecht werden. Dies gilt insbesondere für die gegenseitige sächliche und personelle Unterstützung. Kein geeignetes Modell, insbesondere unter Effektivitätsgesichtspunkten, stellt die Amtshilfe für eine Kooperation im Hinblick auf eine monokratische Führungsstruktur des Havariekommandos dar, sofern sich dessen Führungsanspruch auf Einrichtungen der Länder beziehen soll. Hier überschreitet das Bedürfnis zur Kooperation den verfassungsrechtlichen Grundsatz der Eigenwahrnehmung hoheitlicher Kompetenzen. Insgesamt kann die Amtshilfe nicht als geeignetes Kooperationsmodell für den Bereich der Aufgabenwahrnehmung auf See verstanden werden.

---

350 BVerfGE 63, 1.

351 BVerfGE 63. 1 (15).

352 Zum weiteren Diskussionsstand, *Herma*, a.a.O., NuR 2002, 286.

Die vorangehenden Erörterungen zeigen somit, dass Amtshilfe und Organleihe nicht den Grad an Kooperation erreichen, den die angestrebte Verwaltungsvereinbarung zu gewährleisten versucht. Eine Verwaltungskooperation zwischen Bund und Ländern unterliegt, wie beschrieben, strengen verfassungsrechtlichen Grenzen. Bereits im Hauptgutachten wurde daher die Änderung der Kompetenzordnung des Grundgesetzes empfohlen (Empfehlung Nr. 1)[353].

5.2.5. Bund-Länder Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen

In Ergänzung der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos wurde gleichzeitig von denselben Partnern eine Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzung abgeschlossen[354], die die ältere Bund-Länder-Vereinbarung[355] (ELG-Vereinbarung = Einsatzleitgruppe) ablöst. Diese Vereinbarung regelt die Vorbereitung und Durchführung gemeinsamer Maßnahmen zur Schadstoffbekämpfung und schafft eine Verbindungsstelle der Küstenländer beim Havariekommando sowie einen Koordinierungsausschuss zur Schadstoffunfallvorsorge.

Wichtig sind die Kostenregelungen. Bund und Länder tragen die Kosten aller von ihnen jeweils zu beschaffenden Fahrzeuge, Geräte und Personalkosten. Für gemeinsame Bekämpfungsmaßnahmen des Havariekommandos gilt der alte Kostenschlüssel:

Bund	50,0 %
Bremen	2,5 %
Hamburg	6,0 %
Mecklenburg-Vorpommern	8,5 %
Niedersachsen	18,0 %
Schleswig-Holstein	15,0 %.

353 Hauptgutachten, Ziff. 8.

354 Für Mecklenburg-Vorpommern vgl. LT MV Drs. 3/2967 vom 12.06.2002.

355 VerkBl. 1995, S. 382; vgl. auch Hauptgutachten Ziff. 4.3.

Für die nur zwischen den Küstenländern aufzuteilenden Kosten[356] verdoppeln sich die Anteile der jeweiligen Länder. Dabei ist zu bedenken, dass der Bund hohe Kosten für den Aufbau des Havariekommandos und für die Beschaffung von Gerät für die Bekämpfung auf Hoher See trägt, während die Länder sich im Wesentlichen auf die Kosten des entsandten Personals und der Beschaffung und Unterhaltung von Gerät für ihren Zuständigkeitsbereich innerhalb der 12 Sm Zone beschränken.

5.3. Notschleppkonzept

Zur Umsetzung des **Notschleppkonzeptes in der Ostsee** mit angestrebten Eingreifzeiten von 2 Stunden für die rund 500 km lange deutsche Ostseeküste sind seit November 2001 in der Ostsee zwei zusätzliche Notschlepper vertraglich gechartert. Es handelt sich um den Schlepper "BÜLK" (40 to Pfahlzug) in Kiel und den Schlepper "FAIRPLAY 26" (67 to Pfahlzug) in Warnemünde. Für den Notfalleinsatz auf havarierten Schiffen gibt es seit November am Standort Warnemünde ein "Boarding Team" mit einem Offizier und drei Schiffsmechanikern in Bereitschaft. Bereits vorhanden war das Mehrzweckschiff "SCHARHÖRN", dessen Schleppkapazität auf 40 to Pfahlzug umgebaut wird. Ein weiterer Hafenschlepper soll zukünftig bei Usedom stationiert werden. Schließlich befindet sich ein neues Mehrzweckschiff für Schadstoffbekämpfung und Schleppaufgaben in der Planung. Im Endstadium werden sich also 5 Schleppfahrzeuge an der deutschen Ostseeküste in Bereitschaft befinden.

Für die **Nordsee** erhielt der bewährte aber schon über 30 Jahre alte Schlepper "OCEANIC" im Wege einer Ausschreibung eine Vertragsverlängerung bis Oktober 2002 mit der Option auf eine weitere Verlängerung. Die Charterung schließt die Bereitstellung eines vierköpfigen "Boarding Teams" ein. Bestandteil dieser Ausschreibung ist die Voraussetzung, dass das Schiff die Bundesflagge führt und im deutschen Register eingetragen ist. Daneben sind in der Nordsee die Mehrzweckschiffe "MELLUM" und "NEUWERK" mit Schlepperfähigkeiten vorhanden.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat europaweit Schleppreedereien im Frühjahr 2002 aufgefordert, in einem Interessenbekundungsverfahren ihre Vorstellungen und Angebote für eine längerfristige Lösung zu unterbreiten. Moderne Schlepperkonzepte werden

---

356 Gemeint sind z.B. Übungen der Küstenländer ohne Bundesbeteiligung, gemeinsame Personal- und Beschaffungskosten der Küstenländer; vgl. Einzelheiten in § 10 Havarievereinbarung und §§ 7 und 8 der Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen.

auf relativ hohe Geschwindigkeit, große Zugstärke, eventuell variablen Tiefgang, Gasschutz und Aufnahmemöglichkeit für Einsatzstäbe und Schiffbrüchige Wert legen müssen. Bis Ende 2004 soll das neue Schleppkonzept verwirklicht sein, das dem **Havariekommando** unterstellt ist.

Für die Übergangszeit muss der vorhandene Sicherheitsstandard erhalten bleiben, was durch eine Verlängerung des Chartervertrages OCEANIC erreicht wird.

Im November 2001 wurde mit Polen ein "Operational Agreement" zur Zusammenarbeit bei größeren Schiffsunfällen abgeschlossen. Für die Ostsee ist eine trilaterale Vereinbarung zwischen Deutschland, Schweden und Dänemark und für die Nordsee zwischen Deutschland, Dänemark und den Niederlanden in Vorbereitung.

5.4. Konzept für Notliegeplätze

Bund und Küstenländer haben den Entwurf einer "Rahmenvereinbarung über Notliegeplätze" für die Zuweisung von Notliegeplätzen für Havaristen ausgearbeitet, die eine Handlungsanweisung für den Leiter des Havariekommandos enthält, nach welchen Kriterien er im Zusammenwirken mit den örtlich zuständigen Hafenbehörden entscheiden kann. Das Entscheidungsverfahren der Handlungsanweisung sieht vor, dass zunächst ein Verbleiben auf See, ggf. die Zuweisung eines **Notliegeplatzes auf Reede** und nur im äußersten Fall eine Einweisung in einen geeigneten **Nothafen** angestrebt werden soll. In vielen Fällen werden die gefährlichen Folgen einer Havarie, wie z.B. Feuer an Bord, Öl- und Gasaustritte auf einer geschützten Reede außerhalb eines Hafens von den Rettungsdiensten abgearbeitet werden können. Die Handlungsanweisung listet zu diesem Zweck die deutschen Notliegeplätze auf Reede und die Eignung der Häfen als Nothafen (z.B. Vorhandensein einer auf Schiffsbrände spezialisierten Feuerwehr, Möglichkeiten zum Umgang mit Gefahrgut oder mit Flüssigkeiten, Reparaturwerften vor Ort) auf.

Die ausgewiesenen **Notliegeplätze an der deutschen Ostseeküste** sind die Reeden in der Kieler Förde, die Innenreede von Wismar, die Rostock Reede, die Altefähr Reede vor Stralsund, Sassnitz Stadthafen sowie Sassnitz Fährhafen. Als Nothafen stehen Flensburg, Kiel, Puttgarden, Lübeck, Wismar, Rostock-Warnemünde, Stralsund und Sassnitz zur Auswahl.

Entsprechende Angaben gibt es für die deutsche Nordseeküste, wo durch die WSV zwei neue Notliegeplätze im Ansteuerungsbereich der Deutschen Bucht mit festen Dalbenreihen hergerichtet werden sollen.

Dieses Konzept für Notliegeplätze orientiert sich an der IMO Resolution A.852(20)[357], die ein System der Eingreifplanung für Notfälle auf Schiffen fordert. Zugleich ist das deutsche System in die laufenden Verhandlungen der IMO zur Schaffung einer internationalen Verpflichtung der Staaten zur Vorhaltung von Notliegeplätzen eingeführt und dort begrüßt worden. Weiterhin entspricht das Konzept dem Entwurf der EU-Richtlinie über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr ("Überwachungs-Richtlinie")[358]. Dieser Richtlinienentwurf verpflichtet die EU Staaten unter Art. 20 dazu, Pläne für die Aufnahme von Schiffen in Seenot in den Gewässern unter ihrer Hoheit vorzulegen.

Die Bundesregierung strebt eine Vereinbarung mit den Küstenländern an, in der die Zusammenarbeit zwischen dem Havariekommando und den Häfen einschließlich Kostenregelung und Einsatz-Konzept festgelegt werden.

Im Schiffssicherheitsausschuss der IMO (Maritime Safety Committee MSC) laufen derzeit unter dem Stichwort „Places of Refuge" Beratungen mit dem Ziel Leitlinien für

- Kapitäne, die im Notfall einen Notliegeplatz aufsuchen müssen,
- die Risikoanalyse, die im Zusammenhang mit der Anforderung eines Schiffes auf einem Notliegeplatz verbunden sind, und
- Maßnahmen des Küstenstaates bei der Auswahl und Zuweisung eines geeigneten Notliegeplatzes

zu formulieren[359].

Die Beratungen konzentrieren sich auf das Problem, wie der Interessenkonflikt zwischen den überkommenen, im Seerecht gewachsenen Pflichten zur Hilfeleistung und dem Interesse des Staates zum Schutz seiner Küsten und Häfen auszugleichen ist. Haftungsfragen und Scha-

---

357 IMO Res. A.852 (20) vom 27.11.1997.

358 Vgl. oben unter Ziff. 2.2.1.

359 MSC 75/2/1/Add.1 vom 26.04.2002 mit einer Darstellung des Diskussionsstandes.

densersatz müssen geregelt werden. Unter Vorsitz eines deutschen Vertreters hat der Navigationsausschuss der MSC erste Leitlinienvorschläge vorgelegt[360], die teilweise auf deutschen und australischen Vorarbeiten beruhen. Zusätzlich wird die Einrichtung von nationalen Maritime Emergency Reception Centres (MERC) vorgeschlagen, die als Melde- und Entscheidungsstelle für alle Anforderungen an Notliegeplätze dienen sollen.

Eine Regelung für Notliegeplätze ist damit in greifbarer Nähe gerückt. Echte **Nothafenfälle** sind selten. Häufig wird es ausreichen, den Havaristen auf einem Notliegeplatz vor der Küste zu entsorgen. Die Haftungsprobleme sind lösbar. International gibt es eine wachsende Zahl von Haftungsübereinkommen, die oben unter Ziffer 1.3 in ihrer Weiterentwicklung beschrieben sind. Außerdem gibt es in Deutschland die bewährte Ausfallerstattungsregelung in der ELG-Vereinbarung[361], nach der sich Bund und Küstenländer in einem bestimmten Verhältnis die uneinbringlichen Kosten nach einem Schiffsunfall teilen. Diese Kostenregelung wird bekanntlich in der neuen Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen fortgeführt[362], die im Sommer 2002 im Bund-Länderverhältnis unterzeichnet wurde.

5.5. Übungen

Auf Initiative des Innenministers von Schleswig-Holstein trafen sich am 11.04.2002 die zuständigen Organisationen aus vielen Ostseestaaten in Kiel, um an dem Planspiel „Schiffsunglück auf der Ostsee“ teilzunehmen. Das Zusammenspiel im Falle einer Evakuierung von bis zu 800 Passagieren von einer verunglückten Fähre in internationalen Gewässern, oder im Grenzbereich zweier gegenüberliegender Staaten, in der westlichen Ostsee war Gegenstand der Planübung in der Einsatzzentrale der Schleswig-holsteinischen Polizei[363].

Ziel war es, die unterschiedlichen Partner der Marinen, der Polizeien, der Küstenwachdienste, der Katastrophenstäbe, der Feuerwehren usw. im Zusammenspiel zu erproben. Konkret ging es darum, die Feuerwehren an Bord zu bringen, die Überlebenden abzubergen, an Land zu bringen und medizinisch zu versorgen.

---

360 NAV 48/5 vom 19.03.2002.

361 Bund-Länder-Vereinbarung von 1995, vgl. oben Ziff. 5.2.5.

362 Vgl. oben Ziff. 5.2.5.

363 Schleswig-Holsteinische Landeszeitung vom 12.04.2002.

Die Versorgung der Verwundeten, die Erfassung der Personendaten der Überlebenden, der Verletzten und der Opfer erwiesen sich als verbesserungsfähig. Das persönliche Kennen lernen der handelnden Einsatzführer und die Kenntnis der unterschiedlichen Zuständigkeiten und Arbeitsweisen hat zentrale Bedeutung für den Ernstfall. Derartige Übungen sind zu wiederholen und auf weitere Partner in der gesamten Ostsee auszudehnen.

5.6. Maßnahmen in der Kadetrinne

Die Sicherheit in der stark frequentierten Kadetrinne, die jährlich rund 55.000 Schiffe befahren, ist mit Wirkung vom Januar 2002 durch zusätzliche sechs Tonnen verbessert worden[364]. Auf Anregung der zuständigen deutschen und dänischen Behörden hat die IMO der Ausdehnung des Tiefwasserweges "Nordost von Gedser" um fünf Seemeilen nach Westen in das Verkehrstrennungsgebiet der Kadetrinne hinein zugestimmt. An dieser Stelle war es zu mindestens 12 Grundberührungen tiefgehender Schiffe gekommen, die zu früh in der Kadetrinne den Kurswechsel nach Westen, gleichsam die Kurve abkürzend, eingeleitet hatten. Der schon länger bestehende, ausgetonnte von Nordosten in die Kadetrinne hinein führende Tiefwasserweg (DW 17), auf dem tiefgehende Schiffe fahren müssen, wird durch zusätzliche Tonnen (sog. „Torbefeuerung") soweit in die Kadetrinne hinein geführt, dass die tiefgehenden Schiffe um die gefährlich flachen Stellen des Gedser Riffs geleitet werden (vgl. Karte 2) wo die Grundberührungen stattfanden. Zusätzliche Informationen, die das Seegebiet der Kadetrinne betreffen, werden mittels UKW Sprechfunk durch die Verkehrszentrale Warnemünde ausgestrahlt, die kürzlich modernisiert wurde. Weitere Verkehrszentralen befinden sich in Stralsund und in Travemünde.

Allerdings sind Zweifel geäußert worden, ob die Häufung von Tonnen auf engem Seeraum (nachts sind es Lichter) nicht zur Verwirrung der ortsunkundigen Schiffsführung führen kann[365]. Hier können wohl nur Erfahrungen mit der neuen Situation weitere Erkenntnisse bringen.

---

364 Schiff & Hafen 2002, S. 69; Nachrichten für Seefahrer/Notices to Mariners Nr. 2119 vom 21.12.2001 mit Kartenausschnitten und NfS 1/02, Nr. 4 29ff.

365 Beitrag: Kann sich die Sicherheit in der Kadetrinne wirklich weiter verbessern? Schiff & Hafen 2002 Nr. 5, S. 61f.

5.7. Ausbildung und Training

Das Unfallmanagement zur Beherrschung eines konkreten Notfalls/ Unfalls auf See und dessen Folgen an Land sowie dessen Einsatzführung (z.B. durch das Havariekommando oder die Katastrophenstäbe der Länder/Kreise) erfordert eine professionelle Ausbildung, Fortbildung und Training aller Beteiligten. Deshalb hatte schon die Grobecker Kommission empfohlen, "auf nationaler und internationaler Ebene Regeln für eine geeignete Ausbildung und Weiterbildung der Schiffsbesatzungen für Notfallsituationen verbindlich einzuführen und die Notfallausbildung und Weiterbildung in geeigneten Ausbildungszentren zu unterstützen und zu fördern"[366].

Dieser Grobecker Vorschlag zielt auf die Qualifizierung der Seeleute an Bord der Schiffe und er nennt deshalb auch (nur) Brandbekämpfung, Wassereinbruch, Bergung/ Schleppen sowie Evakuierung als Ausbildungsinhalte. Der Aus- und Fortbildungsbedarf besteht aber auch für die maritimen Einrichtungen an Land. Zu nennen sind das neue Havariekommando, die Behördenschifffahrt von Bund und Ländern, die Lotsen, die Verkehrszentralen, die Feuerwehren an der Küste, die Katastrophenstäbe der Länder und der Kreise, die Fachleute in den Ministerien.

Erforderliche Aus- und Fortbildungsinhalte sind u. a.

- Lebensrettung einschließlich Massenevakuierung von Fährschiffspassagieren
- Unfallmanagement Führungsmethoden, Instrumente der Zusammenarbeit
- optimale Schadstoffbekämpfung
- optimale Brandbekämpfung
- Rettungsmittel und Brandschutz an Bord
- Bergen und Schleppen
- Rechtsfragen (Zuständigkeiten, Vereinbarungen, Haftung, Schadensersatz)

An diesen Ausbildungsthemen zeigt sich zum wiederholten Male, wie wichtig qualifiziertes seemännisches Personal nicht nur für den Dienst an Bord sondern ebenso für die Einrichtungen der Schiffssicherheit und des Unfallmanagements an Land sind.

---

366 *Grobecker*-Bericht, a.a.O., Empfehlung Nr. 17.

Die Schiffssicherheit hängt aber in einem noch viel grundsätzlicheren Zusammenhang von den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord ab. Bekanntlich werden 80% der Schiffsunfälle durch menschliches Fehlverhalten verursacht wie die EU-Kommission in ihrer Mitteilung über die Ausbildung und Einstellung von Seeleuten vom 06.04.2001 feststellte[367]. Die Anforderungen an Qualifikation und psychisch-physische Leistungskraft sind enorm gestiegen und steigen weiter. Insbesondere die Schiffsführung (Kapitän und nautisch-technische Offiziere) sind häufig an den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Ursachen sind u. a.:

- die Reduzierung und Internationalisierung der Besatzungen mit Problemen der Menschenführung (Mentalitäten, Essens- und Freizeitverhalten, Alkohol, unterschiedliche Arbeitsverträge, unterschiedliche Ausbildung u. s. w.),
- die Durchdringung des Schiffsbetriebs mit Elektronik (unterschiedliche Systeme und Software, ständige Kontrolle und Meldepflichten),
- der Zuwachs an internationalen und nationalen Vorschriften (u.a. des Flaggenstaates, des Küstenstaates und des Hafenstaates); dies führt zu umfangreichen Meldepflichten, zu ständiger Akten- und Nachweisführung, wobei es teilweise wichtiger ist, „saubere“ Dokumentationen an Bord zu pflegen als gute Seemannschaft und professionelle Schiffsführung,
- der zeitaufwendige Umgang mit fremden Hafenbehörden, Hafenstaatkontrolle, Ladungskontrolle,
- Schlafdefizite in der Revierfahrt und in Randmeeren wie Ostsee und Nordsee insbesondere an Bord sog. 2-Wachen-Schiffe
- schlechte Sozialbedingungen auf vielen sog. Billigflaggen-Schiffen.

Die sozialen Mindeststandards an Bord sind durch das ILO-Übereinkommen Nr. 147[368] geregelt, das für Deutschland und 27 weitere Staaten verbindlich ist. Aus dem Kreise der Ostseestaaten sind Schweden, Dänemark und Finnland die einzigen Vertragsstaaten. Zum ILO-Übereinkommen Nr. 147 gibt es das Protokoll von 1996[369], das erstmalig die Einhaltung der Arbeitsschutzregeln (Arbeitszeitbegrenzung) zum Gegenstand der Hafenstaatkontrolle machen will, aber noch nicht ratifiziert ist. Damit z.B. Übermüdung der Besatzung im Rahmen

---

367 KOM (2001) 188 endg. vom 06.04.2001; vgl. a. Ergänzungsgutachten Ziff. 3.2.1.

368 BGBl. 1980 II S. 606.

369 1996 Protocol to the Merchant Shipping Minimum Standards Convention No. 147 (1976), bisher ratifiziert von Irland, Malta, Rumänien, Schweden und dem Vereinigten Königreich; Text unter: http://ilolex.ilo.ch:1567/english/index.htm.

der Hafenstaatkontrolle zum Festhalten eines fremdflaggigen Schiffes führen kann, ist das Protokoll durch genügend Ratifikationen in Kraft zu setzen. Die Arbeitszeiten auf Schiffen sind ihrerseits in der ILO Konvention Nr. 180 aus dem Jahre 1996 geregelt[370], dessen Ratifikation durch genügend Staaten ebenfalls noch aussteht[371]. Somit bestehen weiterhin Hinderungsgründe für die Kontrolle des internationalen Arbeitsrechts auf Schiffen unabhängig von deren Flagge. Eine Verbesserung tritt für Schiffe unter deutscher Flagge am 01.07.2003 mit der Novelle zum deutschen Seemannsgesetz in Kraft[372]. Diese übernimmt die Vorgaben der EU-Richtlinie (Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie) von 1999[373] in das deutsche Recht. Damit gelten für deutsche Seeleute strengere tägliche und wöchentliche Höchstarbeitszeiten, erweiterte Ruhezeiten und eine Höchstgrenze für Überstunden. Da nun auch Kapitäne und Erste Offiziere der Arbeitszeitregelung unterliegen, wird es auf den sog. 2-Wachen Schiffen Probleme geben, die die Einstellung von zusätzlichen Offizieren erfordern. Die Arbeitsschutzbehörden werden das neue Arbeitsrecht auf deutschen Schiffen überwachen. Mit dem neuen Seemannssgesetz werden zugleich die Voraussetzungen geschaffen, damit Deutschland die ILO Konvention Nr. 180 ratifizieren kann[374].

Hieraus ergibt sich die Forderung, dass Deutschland und möglichst alle Ostseeanliegerstaaten die ILO-Übereinkommen Nr. 180, Nr. 147 und das Protokoll von 1996 ratifizieren, soweit dies noch nicht geschehen ist.

Es besteht die konkrete Gefahr, dass der harte übliche Bordbetrieb und die Verwaltungsarbeit den Tagesablauf der Schiffsführung derart dominieren, dass die Schiffsicherheit zu kurz kommt bzw. dass menschliches Versagen zunimmt.

In Deutschland besteht zusätzlich die Gefahr, dass qualifiziertes maritimes Personal zur Mangelware wird. Darunter drohen nicht nur die gesamte maritime Wirtschaft zu leiden, sondern es wird auch an Know-how für die Bewältigung der Aufgaben der Schiffssicherheit und des Unfallmanagements auf See fehlen.

---

370 Seafarers Hours of Work and the Manning of Ships Convention No. 180 (1996).

371 Bisher haben Irland, Schweden und das Vereinigte Königreich ratifiziert.

372 BGBl. 2002 I S. 1163.

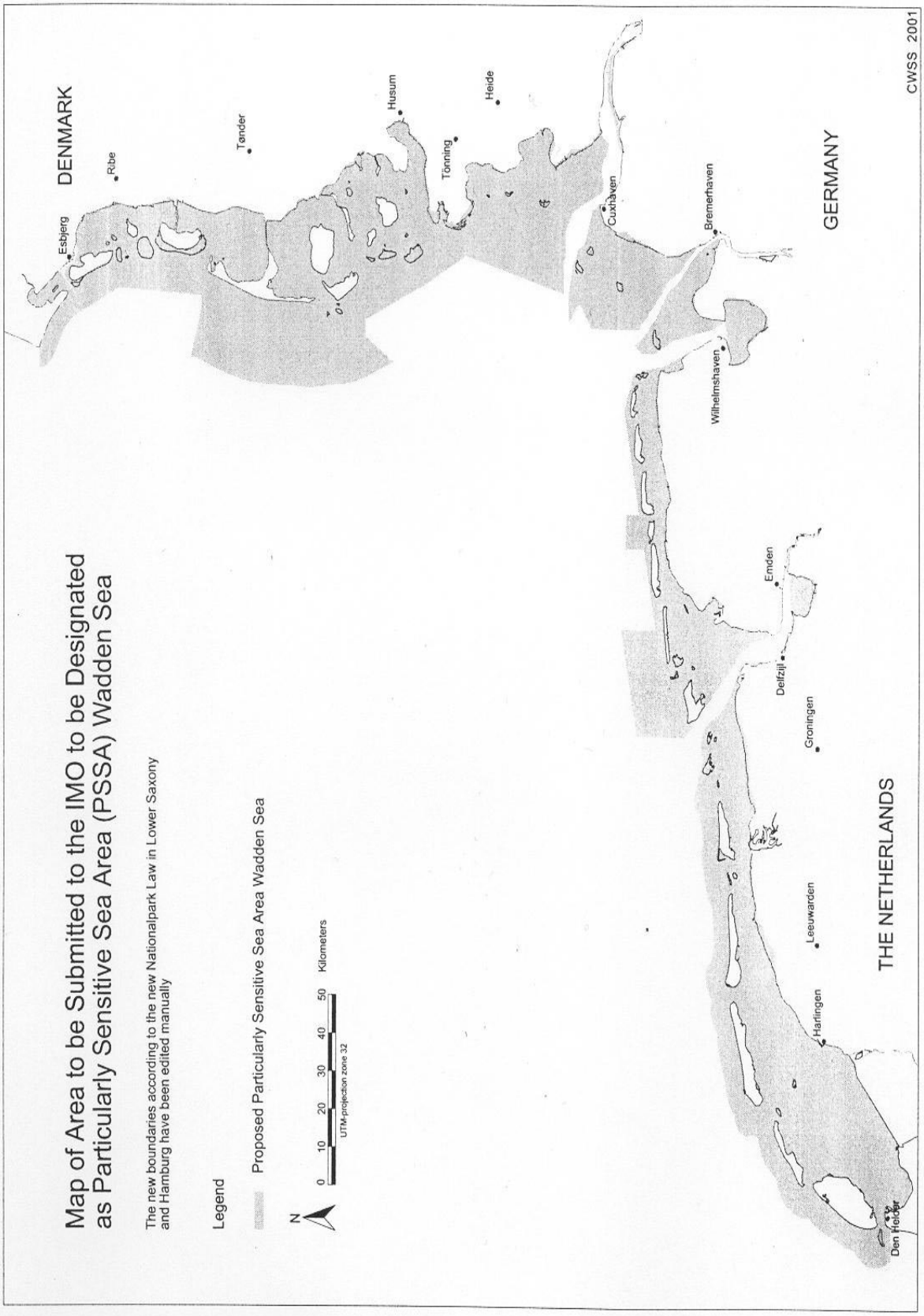
373 EU Richtlinie 1999/63 vom 21.06.1999, ABl. EG Nr. L 167 S. 33.

374 Einzelheiten vgl. Deutsche Seeschifffahrt, Zeitschrift des VDR 2002 Nr. 6 S. 1 f. und BT-Drs. Nr. 14/7760 vom 07.12.2001.

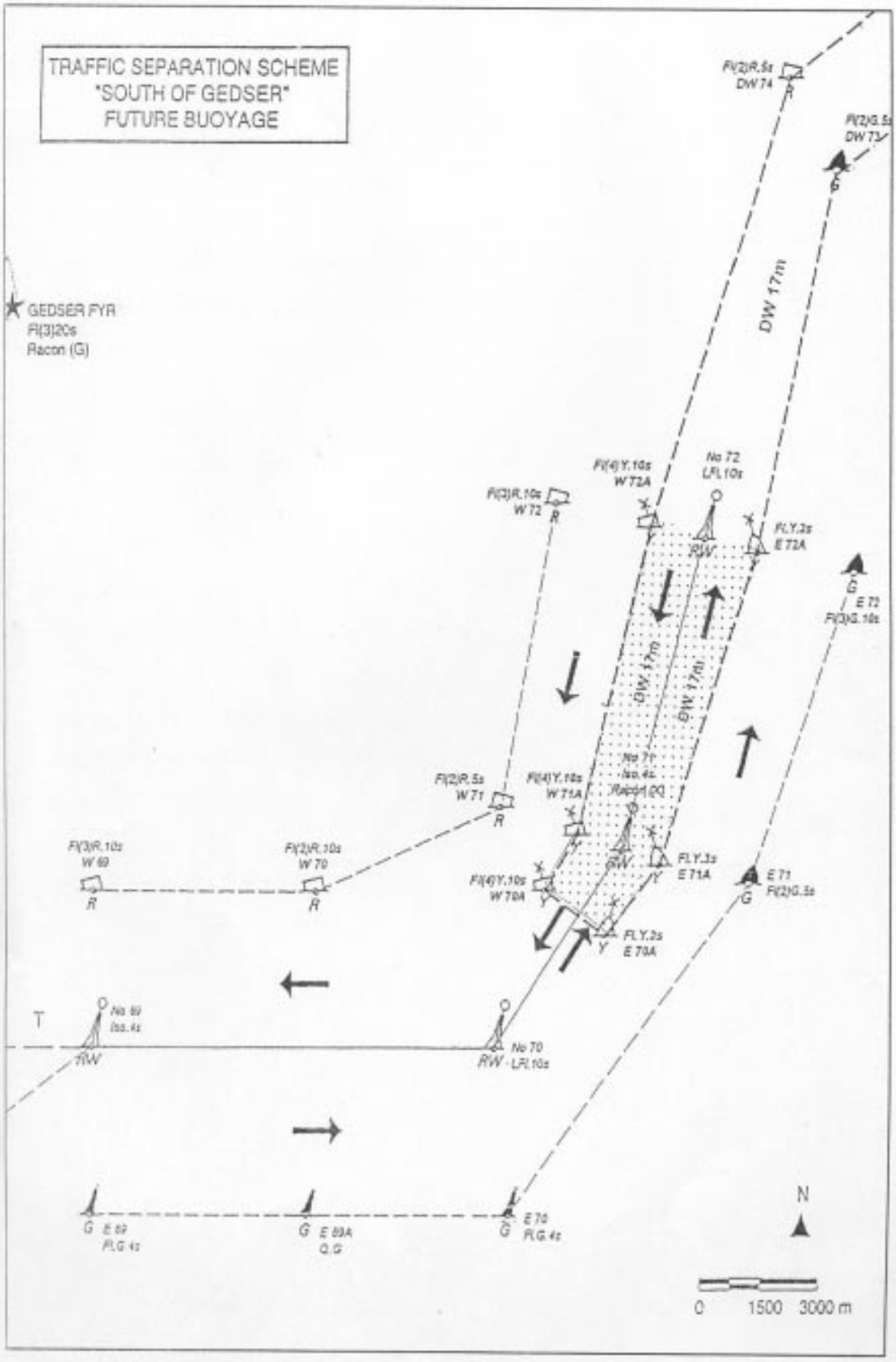
Unter allen Problemen der Schiffssicherheit ist das „human element“ das wichtigste.

Anlagen

Karte 1:



Karte 2:


TRAFFIC SEPARATION SCHEME
"SOUTH OF GEDSER"
FUTURE BUOYAGE
GEDSER FYR
Fl(3)20s
Racon (G)
DW 17m
DW 17m
DW 17m
F(2)R.5s
DW 74
F(2)G.5s
DW 73
F(4)Y.10s
W 72A
No 72
LFl.10s
F(3)R.10s
W 72
F.Y.3s
E 72A
E 72
F(3)G.10s
No 71
Iso.4s
Racon (D)
F(2)R.5s
W 71
F(4)Y.10s
W 71A
F(3)R.10s
W 69
F(2)R.10s
W 70
F(4)Y.10s
W 70A
F.Y.3s
E 71A
E 71
F(2)G.5s
F.Y.3s
E 70A
T
No 69
Iso.4s
No 70
LFl.10s
E 69
Fl.G.4s
E 69A
Q.G
E 70
Fl.G.4s
N
0
1500
3000 m

Literaturverzeichnis

Ballschmidt-Boog, Anette Rechtliche Vorgaben und Defizite beim Schutz der Küstenökosysteme der Ostsee unter besonderer Berücksichtigung des Naturschutzrechts in: Erbguth, Wilfried (Hrsg.), Rostocker Schriften zum Seerecht und Umweltrecht des Ostseeinstituts für Seerecht und Umweltrecht der Juristischen Fakultät der Universität Rostock, Band 12, Baden-Baden 2000.

Bartels, / Güttner, Ostseehäfen und ihre Aktivitäten zur Minderung schiffsbedingter Luftschadstoffemissionen, Berichte des Innovations- und Bildungszentrums Hohen Luckow e.V., Nr. 9, 1999.

Braasch, Wolfram Windparks – Risikoanalysen für Offshore – Instellationen, in: Schiff&Hafen 2002 Nr. 6, S. 85-90.

Clausen, Lars Schwachstellenanalyse aus Anlass der Havarie der Pallas, Bericht der Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein am 4. Mai 1999, Bundesamt für Zivilschutz (Hrsg.), Bonn 1999.

Czybulka, Detlef Naturschutzrecht im Küstenmeer und in der Ausschließlichen Wirtschaftszone – Grundsätzliche Rechtsfragen, exemplarisch behandelt für die marine Sedimententnahme in der Ostsee, in: NuR 1999, 562-570.

Czybulka, Detlef Geltung der FFH-Richtlinie in der Ausschließlichen Wirtschaftszone – Ein Urteil aus London und seine Folgen für das deutsche Naturschutzrecht, in: NuR 2001, 19-27.

Czybulka, Detlef Das Rechtsregime der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) im Spannungsfeld von Nutzungs- und Schutzinteressen – Zur Geltung nationalen Rechts in der AWZ, in: NuR 2001, 367-374.

Dahlke, Christian Vortrag am 6./ 7. Juni 2001 beim Meeresumweltsymposium des BSH, Symposiumsband 2001, S. 77-82.

Dean, Sydney E. Die Militärische Rolle der US-Küstenwache, Marineforum 1999 Nr. 12, 3-5.

Dreher, Martin Die Amtshilfe, Göttingen 1959.

Ehlers, Peter Genehmigung von Offshore-Windenergieparks in der AWZ, in: HANSA 2002 Nr. 3, 51 ff.

Eichhorn, Peter Besondere Formen der Zusammenarbeit von Bund und Ländern im Katastrophenfall und zur Aufrechterhaltung der inneren Sicherheit, Frankfurt a.M./ Berlin/ Bern/ New York/ Paris/ Wien 1998.

Friedrichs Amtshilfe, in: v. Stengerl, Karl/ Fleichschmann, Max (Hrsg.), Wörterbuch des Deutschen Staats- und Verwaltungsrechts, 2. Auflage, 1. Bd., Tübingen 1911.

GAUSS/ ISL Gutachten: Entwicklung eines Modells für ein integratives und international einsetzbares Bonussystem Quality Shipping, Ergebnisse der Studie, Bremen Januar 2002, 65 S.

Green Award Seacure for Operations 2000, 7th ed., Rotterdam 1999.

Grobecker Bericht Unabhängige Expertenkommission „Havarie Pallas“ Bericht, Der Bundesminister für Verkehr, Bonn Februar 2000, 106 S.

Herber, Rolf Seehandelsrecht, Berlin 1999.

Herma, Michael 9. Rostocker Seerechtsgespräch zur Schiffssicherheit auf der Ostsee, in: NuR 2002, 286-287.

Hilg, Günter — Beamtenrecht, 3. Auflage, München 1990.

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, ISL — Gutachten: „Ökonomische Anreizsysteme für umweltverträglichen Seeverkehr“, Endbericht Januar 2000, Bremen.

Jarass, Hans D. — Naturschutz in der Ausschließlichen Wirtschaftszone - Völkerrechtliche, EG-rechtliche und verfassungsrechtliche Probleme der Ausweisung von Meeresschutzgebieten, in: Erbguth, Wilfried (Hrsg.), Rostocker Schriften zum Seerecht und Umweltrecht des Ostseeinstituts für Seerecht und Umweltrecht der Juristischen Fakultät der Universität Rostock, Band 17, Baden-Baden 2002.

Jarass, Hans D./ Pieroth, Bodo — Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, 6. Auflage, München 2002.

Jenisch, Uwe — Offshore-Windenergieanlagen im Seerecht – Verfahren und Inhalte der Genehmigung, in: NuR 1997, 373-381.

Jenisch, Uwe — Hoheitliche Aufgaben für Polizei und Umweltschutz vor den deutschen Küsten, in: NuR 2000, 193-200.

Jenisch, Uwe — Sicherheitspartnerschaft in der Ostsee – aktuelle Aspekte der Hafensicherheit (port security), der Bekämpfung der organisierten Kriminalität sowie der Schiffssicherheit, in: Friedrich Ebert Stiftung (Hrsg.), Bekämpfung der Piraterie und des Drogen- und Menschenhandels auf See, Dokumentation des Seminars vom 19.-20. August 2002, S. 23-28.

Knack, Hans Joachim; Henneke, Hans Günter — Verwaltungsverfahrensgesetz, Kommentar, 5. Auflage, Köln/ Berlin/ Bonn/ München 1996.

Knemeyer, Franz — Aufgabenkategorien im kommunalen Bereich, in: DÖV 1988, 397-404.

Kopp, Ferdinand/ Ramsauer, Ulrich — Verwaltungsverfahrensgesetz, Kommentar, 7. Auflage, München 2000.

Körber-Stiftung — Die Ostsee – Ein Binnenmeer der Prosperität und Stabilität? Bergedorfer Gesprächskreis, 121. Protokoll, Hamburg 2002.

Lagoni, Rainer — Die Entwicklung von Schutzgebieten in der ausschließlichen Wirtschaftszone aus völkerrechtlicher Sicht, in: NuR 2002, 121-133.

Landtag Mecklenburg-Vorpommern — Bericht zu aktuellen Problemen der maritimen Sicherheit auf der Ostsee, vorgelegt vom LT MV im Auftrag des Ständigen Ausschusses der Ostseeparlamentarierkonferenz.

Lemieszewski — The Swedish incentive scheme of differentiated fairway and harbour dues related to their environmental impact, in: Sustainable Transport Solutions in the Baltic Region, 1999.

Lorenzen, Detlev — Überlegungen zu einer europäischen Küstenwache. Auf Grund gelaufen, Beiheft zur "Schwachstellenanalyse aus Anlass der Havarie der Pallas", KFS Publikation Nr. 10, Kiel 2000, 114-132.

Obermayer, Klaus Fritz, Roland — Verwaltungsverfahrensgesetz, Kommentar, 3. Auflage, 1999.

Oppermann, Thomas — Europarecht, 2. Auflage, München 1999.

Peters, Christian H. — Lehrbuch der Verwaltung, Berlin 1949.

Rösner, Hans-Ulrich Neue Rechtslage für Offshore-Windenergie durch Bundesnaturschutzgesetz, in: Wattenmeer International 2001, 15 ff.

Schmidt, Lienhard US Coast Guard, in: HANSA 2000, 12-14.

Schmidt, Jordan Die Amtshilfe nach dem VwVfG, in: Schmitt Glaeser, Walter (Hrsg.), Verwaltungsverfahren – Festschrift zum 50-jährigen Bestehen des Richard Boorberg Verlages, Stuttgart/ München/ Hannover 1977, 135-157.

Schnoor, Herbert Verfassungsrechtliche Bedingungen einer Küstenwache zur Bewältigung Maritimer Schadensfälle, in: Polizei - Dein Partner Januar 2000, 15-25.

Sjöstöm, Leif Seeunfälle anderswo - wie regeln Nachbarn Küstenunfälle?, Dokumentation zur Fachtagung der Gewerkschaft der Polizei Landesbezirk Schleswig-Holstein, in: Polizei – Dein Partner Januar 2000, 26-30.

Ule, Carl-Hermann/ Laubinger, Hans Werner Verwaltungsverfahrensrecht, 4. Auflage, Köln/ Berlin/ Bonn/ München 1995.

*Vitzthum, Wofgang Gra*f Schiffssicherheit als potenzieller Durchsetzungsdegen der IMO. Vortrag auf dem 9. Seerechtsgespräch in Rostock am 05. 11. 2001, Veröffentlichung im Druck.

Wöhrle, Winfried Ausführung von Landesgesetzen durch den Bund, Münster 1967.

Des Weiteren wird auf die Literaturverzeichnisse des Haupt- und des Ergänzungsgutachtens verwiesen.

Abkürzungsverzeichnis

a.	auch
a.A.	andere Ansicht
a.a.O.	am angegebenen Orte
ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AFS	Anti-Fouling Systems
AIS	Automatisches Identifizierungssystem
AnlBVO	Anlaufbedingungsverordnung
Art.	Artikel
AStV	Ausschuss der Ständigen Vertreter, Brüssel
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone
BAnz.	Bundesanzeiger
Bd.	Band
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BG	Berufsgenossenschaft
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGS	Bundesgrenzschutz
BLU-Code	Bulk and Unloading Code
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen
BR-Drs.	Bundesrats-Drucksache
BRZ	Bruttoraumzahl
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg
BSPA	Baltic Sea Protected Areas
BT-Drs.	Bundestags-Drucksache
BuReg.	Bundesregierung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
CAS	Condition Assessment Scheme
Circ.	IMO Circular/Rundschreiben

CLC	Civil Liability Convention/ Ölhaftungs-Übereinkommen
COLREG	Collision Regulations, Internationale Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See 1972
COM	Commission (EU)
Conf	Conference
COSS	Committee on Ship Security
DAN	Dänemark
DEU	Deutschland
DGzRS	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffsbrüchiger
DOC	Document of Compliance
DÖV	Die Öffentliche Verwaltung
Drs.	Drucksache
DVZ	Deutsche Verkehrszeitung
DW	Tiefwasserweg/ deep water route
EASA	European Air Safety Agency
Ebd.	ebenda
EG	Europäische Gemeinschaft
ELG	Einsatzleitgruppe
EMSA	Europäische Maritime Sicherheits-Agentur
ENC	Electronic Navigational Charts
endg.	endgültig
EP	Europäisches Parlament
ESPO	European Sea Ports Organization
EST	Estland
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EU	Europäische Union
e.V.	eingetragener Verein
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FAL-Übereinkommen	IMO Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs
FAZ	Frankfurter Allgemeine Zeitung
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FIN	Finnland

Fn.	Fußnote
FUND	Fonds Übereinkommen
g	Gramm
GAUSS	Gesellschaft für Angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr, Bremen
GG	Grundgesetz
HELCOM	Helsinki Kommission
Hrsg.	Herausgeber
HNS	Convention on Liability and Compensation for Damages in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances
ICAO	Internationale Zivilluftfahrtorganisation
ILO	International Labour Organization, Genf
IMO	International Maritime Organisation
IOPC	International Oil Pollution Compensation Fund
ISL	Institut für Seeverkehrwirtschaft und Logistik, Bremen
ISM	Internationales Sicherheits-Management
ISPS	International Ship and Port Facility Security
ISWG	Intersessional Working Group (IMO)
Kfz	Kraftfahrzeug
km^3	Kubikkilometer
KOM	(Europäische) Kommission
kWh	Kilowattstunde
LDC	London Dumping Convention
LET	Lettland
LIT	Litauen
LOS	Law of the Sea (Convention)/ Seerechtsübereinkommen
LT-Drs.	Landtags-Drucksache
LT MV	Landtag Mecklenburg-Vorpommern
m	Meter
MARPOL	Marine Pollution Prevention/ Übereinkommen zur Verhinderung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
MdB	Mitglied des Deutschen Bundestages

MEPC	Marine Environment Protection Committee, IMO
MERC	Maritime Emergency Reception Centres
Mio.	Million
MSC	Maritime Safety Committee, IMO
MW	Megawatt
NAV	Sub-Committee on Safety of Navigation, IMO
NfS	Nachrichten für Seefahrer
NuR	Natur und Recht
OPC	Operative Committee
OPRC	Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation 1990
OSPAR	Oslo-Paris Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt
P&I Clubs	Protection&Indemnity Clubs/ Schifffahrtsversicherungen
POL	Polen
PSC	Port State Control/ Hafenstaatkontrolle
PSSA	Particulary Sensitive Sea Area
RINA	Italienische Klassifikationsgesellschaft
RL	Richtlinie
RoRo	Roll-on/ Roll-off
Rn.	Randnummer
RUS	Russland
SALVGE	Bergungs-Übereinkommen
SAR	Search and Rescue/ Suche und Rettung
SBT	segregated ballast water tanks (Ballastwassertanks)
SeeAnlVO	Seeanlagen-Verordnung
SeeAufgG	Seeaufgabengesetz
SeeUG	Seeunfalluntersuchungs-Gesetz (alt)
Sm	Seemeilen
SMC	Safety Management Certificate
SMCP	Standard Marine Communications Phrases
SMS	Sicherheits Management System

SOLAS	Safety of Life at Sea/ Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
SRÜ	Seerechts-Übereinkommen
STCW	Standards for Training, Certificates and Watchkeeping
StGB	Strafgesetzbuch
SUG (SeeUG)	Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (neu)
SWE	Schweden
SZR	Sonderziehungsrecht
t.	Tonne
TBT	Tributylzinn
tdw	tons deadweight
TSPP	International Conference of Tanker Safety and Pollution Prevention
TÜV	Technischer Überwachungs-Verein
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VDR	Voyage Data Recorder
VDR	Verband Deutscher Reeder, Hamburg
VTS	Vessel Traffic (Management) System
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WRC	Wreck Removal Convention
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (des Bundes)
WWF	World Wildlife Fund

Anlage 3

Deutscher Bundestag **Drucksache 14/9487**
14. Wahlperiode 03. 06. 2002

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung zur „Maritimen Sicherheit auf der Ostsee“

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 International	3
2 Regional	3
3 National	3
OPK-Forderung Nr. 1	4
OPK-Forderung Nr. 2	4
1. Lotsannahmepflicht	4
2. Wegeführungsmaßnahmen	4
3. Maritime Verkehrssicherung	4
OPK-Forderung Nr. 3	5
OPK-Forderung Nr. 4	5
OPK-Forderung Nr. 5	5
OPK-Forderung Nr. 6	6
OPK-Forderung Nr. 7	6
OPK-Forderung Nr. 8	7
a) Seevermessung	7
b) Elektronische Seekarten	7
OPK-Forderung Nr. 9	7
OPK-Forderung Nr. 10	7
OPK-Forderung Nr. 11	8
OPK-Forderung Nr. 12	8

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 31. Mai 2002 gemäß Beschluss vom 25. April 2002 – Bundestagsdrucksache 14/8855.

Seite

OPK-Forderung Nr. 13 8

OPK-Forderung Nr. 14 8

OPK-Forderung Nr. 15 8

OPK-Forderung Nr. 16 9

OPK-Forderung Nr. 17 9

OPK-Forderung Nr. 18 9

Anlage 1 10

Anlage 2 38

Anlage 3 54

Nicht erst seit den schweren Schiffskatastrophen der letzten Jahre (vom Tankerunfall der „Torrey Canyon“ vor den Scilly Islands (1967) über die „Amoco Cadiz“ vor der Bretagne (1978), der „Braer“ vor Schottland (1993), der „Sea Empress“ an der Südwestküste Großbritanniens (1996), der „Estonia“ in der Ostsee (1994) und schließlich der „Erika“ vor der Atlantik-Küste Frankreichs (1999)) ist mit Hochdruck und aktiver deutscher Unterstützung an der Schließung erkannter Sicherheitslücken gearbeitet worden; dabei sind auch völlig neue Sicherheitssysteme eingeführt und fortentwickelt worden.

Die Bundesregierung sieht die Erhöhung der Schiffs- und Verkehrssicherheit im Interesse der Vorbeugung und Bekämpfung von Schiffsunfällen und damit auch der Verbesserung des Schutzes der maritimen Umwelt als die derzeit wichtigste internationale Aufgabe im Seeverkehr an. Für dieses Ziel hat sie sich engagiert und vieles erreicht. Die Umsetzung dieser Politik erfolgt auf drei Ebenen:

1 International

In der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), die als einzige internationale Organisation im Rahmen des UN-Seerechtsübereinkommens für weltweite schiffsbezogene Sicherheits- und Verhaltensstandards in den internationalen Gewässern zuständig ist, wurden in den letzten vier Jahren zahlreiche Vorschriften zur Verbesserung der Standards der Schiffe (z. B. Ausphasen der Einhüllentankschiffe, Festlegung einer Ausrüstungspflicht mit automatischen Schiffsidentifizierungssystemen (AIS)) verabschiedet.

2 Regional

Durch die Europäische Union, die regional die für die Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaates geltenden Standards der IMO einheitlich umsetzen und zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit in den Küstengewässern der Europäischen Union Richtlinien für Maßnahmen der Mitgliedstaaten erlassen kann, wurden sicherheitstechnische und umweltschützende Vorschriften in der IMO vorangetrieben.

Daneben wurden regional geltende Standards – soweit dies mit dem Seevölkerrecht vereinbar ist – durch EG-Richtlinien erhöht, z. B. durch die EG-Richtlinie 2000/59/EG, die einen Entsorgungszwang für Abfälle und ölhaltige Rückstände in den Häfen EG-weit einführt. Vorschriften zur Verschärfung der Hafenstaatkontrolle tragen ebenso zu mehr Sicherheit in der Seeschifffahrt bei und dienen gleichzeitig dem Umweltschutz.

Die EG-Richtlinie zur Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems, die in Kürze verabschiedet wird, macht die IMO-Regelungen zu AIS-Transpondern, Schiffsdatenschreibern und Notliegeplätzen für die EG-Mitgliedstaaten verbindlich und ergänzt sie durch erweiterte Meldepflichten für Schiffe, einen verbesserten Schiffsdatenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten sowie Vorschriften für das Ein- und Auslaufen bei schlechten Wetterverhältnissen.

Im Rahmen der Baltic Marine Environment Protection Commission (HELCOM) wurden auf Grundlage der Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area (Helsinki-Übereinkommen) zum Schutz der ökologisch besonders sensiblen Ostsee weitere oder verschärfte Regelungen erlassen, so z. B. das strikte Gebot, Schiffsabfälle in Hafen-Auffangeinrichtungen zu entsorgen – Sportboote eingeschlossen – (Entsorgungszwang, Gebührenpauschale), das im Rahmen der o.g. EG-Richtlinie 2000/59/EG möglich ist, wobei alle Ostseeanrainerstaaten, also nicht nur EG-Staaten, erfasst werden.

3 National

Durch die Bundesrepublik wurden z. B. Lotsannahmepflichten im deutschen Hoheitsgebiet oder Einschränkungen der Seeschifffahrt im Gebiet von Nationalparks bzw. Naturschutzgebieten beschlossen. Eine Verkehrslenkung wird z. B. im Nord-Ostsee-Kanal durchgeführt.

Weitergehende nationale Regelungen haben in dem international geprägten Seeverkehr kaum eine Wirkung, da sie meist nur die Schiffe der eigenen Flagge binden und nicht fremdflaggige erfassen können, unter denen sich auch die meisten unternormigen Schiffe befinden.

Alle genannten Vorschriften tragen zur erhöhten Sicherheit und zum vermehrten Umweltschutz in der Ostsee bei, wobei auf Drängen der Ostseeanrainerstaaten in IMO-Bestimmungen allgemein geltende Sondervorschriften für die Ostsee eingebracht wurden. So wird die Ostsee z. B. als Sondergebiet nach dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL 73/78) mit strengeren Einleitungsvorschriften besonders geschützt.

Als Reaktion auf die Kollision des Tankers „Baltic Carrier“ mit dem Frachter „Tern“ am 29. März 2001 hat die Bundesregierung Dänemark bei der Durchführung einer außerordentlichen HELCOM-Ministerkonferenz nachdrücklich unterstützt. Auf der Sonder-HELCOM-Konferenz am 10. September 2001, bei der die Bundesregierung durch die Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vertreten war, ist eine „Erklärung über die Sicherheit der Seefahrt und die Verfügbarkeit von Einsatzmitteln für Notfälle im Ostseegebiet“ einstimmig verabschiedet worden, deren Wortlaut in der Anlage 1 beigefügt ist. In dieser Erklärung, zu der die Bundesregierung maßgeblich beigetragen hat, werden u. a. auch alle Themen behandelt, die im Teil II der Resolution der 10. Ostsee-Parlamentarierkonferenz am 3. und 4. September 2001 in Greifswald angesprochen wurden. Die wichtigsten Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf Schiffen und des Meeresumweltschutzes sind gleichzeitig als neue Regelungen zur Änderung des Helsinki-Übereinkommens zum Schutze der Meeresumwelt der Ostsee beschlossen worden. Die nationale Ratifizierung ist eingeleitet.

Darüber hinaus ist von der Ministerkonferenz eine Experten-Arbeitsgruppe eingesetzt worden, die die gemeinsamen europäischen Bemühungen unterstützt, eine europaweite

Kompatibilität der Normen für den Austausch von Daten sicherzustellen. Ihr Ziel ist es, u. a. die nationalen AIS-Überwachungssysteme mit denen der übrigen Ostseeanrainerstaaten zu verknüpfen. Außerdem soll durch die Experten-Arbeitsgruppe die gegenseitige Unterstützung und der Erfahrungsaustausch im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb der nationalen AIS-Überwachungssysteme sichergestellt werden.

Die Umsetzung der von der Ministerkonferenz beschlossenen Maßnahmen wird von einer Arbeitsgruppe der HELCOM-Staaten koordiniert: Ein erster Fortschrittsbericht, der in der Anlage 2 beigefügt ist, wurde von der Helsinki-Kommission im März 2002 gebilligt.

Schließlich soll auf Initiative Deutschlands im Frühjahr 2003 ein gemeinsamer Workshop von HELCOM, IMO und EG zum Thema „Auswirkungen der erhöhten Schifffahrtsdichte in der Ostsee auf die Umwelt“ mit dem Ziel durchgeführt werden, u. a. den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Maßnahmen zu überprüfen, die in der Kopenhagener HELCOM-Erklärung vereinbart worden sind. Bei diesem Workshop wird auch deutlich gemacht werden müssen, dass weitere Maßnahmen zur Erhöhung des Meeresumweltschutzes in der Ostsee notwendig sind, da sich nur ca. 10 % der Schadstoffeinleitungen auf die Schifffahrt beziehen, während ca. 90 % von Land aus geschehen.

In welchem Umfang und wie weit die 18 Forderungen der 10. Ostsee-Parlamentarier-Konferenz (OPK), die in der Anlage 3 beigefügt sind, aufgrund der Kopenhagener HELCOM-Ministererklärung bereits umgesetzt bzw. in die Wege geleitet worden sind, ergibt sich aus der nachfolgenden vergleichenden Übersicht:

OPK-Forderung Nr. 1:

„Prüfung und Untersuchung der Vorteile einer Ausweisung weiterer Teile des Ostseeraumes als ‘besonders empfindliches Seegebiet’“

Die Sonder-Verkehrsministerkonferenz der Ostseestaaten (HELCOM EXTRA 2001, Kopenhagen 10. September 2001) hat die Untersuchung der Vorteile einer möglichen Ausweisung bestimmter Gebiete der Ostsee als Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) beschlossen. Als ersten Schritt dazu stellt die Sea-based Pollution Group der HELCOM die zurzeit in der Ostsee geltenden Vorschriften und getroffenen Maßnahmen zusammen. Dabei wird unterschieden, ob es sich um Vorschriften bzw. Maßnahmen auf internationaler Ebene (IMO), regionaler (HELCOM) oder – darüber hinausgehend – auf nationaler Ebene handelt. Der deutsche Beitrag, nationale Vorschriften und Maßnahmen betreffend, wurde der HELCOM bereits zugeleitet.

OPK-Forderung Nr. 2:

„Einführung einer Lotsannahmepflicht und eines Verkehrsleit- und Informationssystems (VTMIS) auf der T-Route, im Øresund und in der Kadetrinne“

1. Lotsannahmepflicht

Einem sicheren Schiffsverkehr durch die Kadetrinne kommt aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) weiter eine hohe Bedeutung zu. Auch in anderen Staaten werden die Risiken von Schiffsunfällen letzthin deutlicher wahrgenommen.

Alle Ostsee-Anrainerstaaten haben auf der Sonder-Verkehrsministerkonferenz der Ostseestaaten eine Initiative zur Ausweitung der IMO-Empfehlungen zur Lotsannahme bereits auf Schiffen mit den unfallkritischen Tiefgängen von mehr als 11 m statt wie bisher mehr als 13 m beschlossen. Zusammen mit den ebenfalls beschlossenen gezielten Hinweisen für die Schifffahrt auf die IMO-Empfehlungen wird dies die Sicherheit des Schiffsverkehrs in der Ostsee weiter verbessern. Ein entsprechender Vorschlag wurde von Dänemark im Auftrag der HELCOM-Staaten bei der IMO im April 2002 eingebracht.

2. Wegeführungsmaßnahmen

Gemäß einem gemeinsam von Deutschland und Dänemark auf der 47. Sitzung des IMO-Unterausschusses „Sicherung der Seefahrt“ (NAV 47) vom 2. bis 6. Juli 2001 in London eingebrachten Vorschlag trat die Ausdehnung des Tiefwasserweges North-East of Gedser in das Verkehrstrennungsgebiet South of Gedser (Kadetrinne) vorzeitig am 7. Januar 2002 in Kraft. Der von Nordosten kommende Tiefwasserweg wurde somit um 5 Seemeilen in die Kadetrinne hinein erweitert und mit 6 zusätzlichen Tonnen bezeichnet. Die damit verbundene Markierung mittels einer Torbefeuerung wurde in der gleichen Woche abgeschlossen.

Durch die Kennzeichnung des Tiefwasserweges mit Tonnen und einer Torbefeuerung wird den Schiffsführungen, insbesonders tiefgehender Fahrzeuge, die Navigation erleichtert.

Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO hat auf seiner 75. Sitzung am 22. Mai 2002 diese Maßnahmen nachträglich billigend zur Kenntnis genommen.

Zur Überprüfung der Wirksamkeit dieser Maßnahme werden Fahrzeuge der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Küstenwache eingesetzt.

3. Maritime Verkehrssicherung

Vor dem Hintergrund der internationalen Einführung des „Automatic Identification Systems“ (AIS) zwischen 2002 und 2008 wird von den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSD´en) ein Gesamtkonzept zur Nutzung der zukünftig von der Schifffahrt zur Verfügung gestellten AIS-Daten entwickelt (vgl. auch OPK-Forderung Nr. 9). Ein Zwischenbericht der Arbeitsgruppe „AIS-Betriebs-Konzept“, der sich mit der Implementierung von AIS in Verkehrszentralen und deren Betrieb befasst, wurde bereits fertig gestellt. Danach ist vorgesehen, die maritime Verkehrssicherung auf das gesamte deutsche Hoheitsgebiet und die AWZ auszudehnen und mit Hilfe des AIS durchzuführen (Aufbau VTMIS).

Darüber hinaus wurde mit der dänischen Schifffahrtsverwaltung vereinbart, dass die Verkehrszentrale Warnemünde die Überwachung des Schiffsverkehrs in der gesamten Kadetrinne einschließlich des dänischen AWZ-

Bereiches und die Verkehrszentrale Travemünde die Überwachung des Schiffsverkehrs im gesamten Fehmarnbelt bis zur dänischen Küste durchführt.

Nach Aufbau des auf AIS basierenden Überwachungssystems wird der Schiffsverkehr im deutschen Hoheitsgebiet, im Bereich der deutschen AWZ und im gesamten Bereich der Kadetrinne und des Fehmarnbelts zusammenhängend überwacht werden. Durch einen Datenverbund, mit dem die Verkehrsdaten an die in Fahrtrichtung der Fahrzeuge nächste zuständige Verkehrszentrale weitergegeben werden, erhalten die Verkehrszentralen die Möglichkeit, sich bereits vor Eintritt der Schiffe in ihren Zuständigkeitsbereich auf das Befahren vorzubereiten.

Mögliche auftretende Gefahren können so frühzeitig erkannt und die notwendigen Maßnahmen zur Abwehr eingeleitet werden. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und der Schutz der maritimen Umwelt wird hierdurch deutlich erhöht.

OPK-Forderung Nr. 3:

„Merkblatt über die navigatorischen Eigenheiten besonders gefährlicher Verkehrsflächen (Kadetrinne, etc.) und aktuelles Kartenmaterial“

Über eine sichere Navigation in der Kadetrinne wurde durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in Abstimmung mit dem BMVBW mehrfach in Beilagen zu den Nachrichten für Seefahrer (NfS) in deutscher und englischer Sprache mit Kartenauszug unterrichtet.

Da nur Schiffe mit einem Tiefgang von weniger als 15 Meter die Kadetrinne passieren können, ist eine zusätzliche 17-Meter-Tiefenlinie in den Seekarten von Nutzen. Das BSH hat auf Wunsch des BMVBW nach Abstimmung mit dem dänischen Hydrographischen Dienst die 17-Meter-Tiefenlinie in die Seekarten für das Gebiet der Kadetrinne eingesetzt.

Außerdem wird der Schifffahrt die Verwendung elektronischer Seekartensysteme insbesondere für das Gebiet der Kadetrinne empfohlen (vgl. OPK-Forderung Nr. 8), die (in Verbindung mit GPS) Schiffsort und Kurs automatisch anzeigen.

Als eine weitere Maßnahme werden zusätzlich aktuelle, das Seegebiet betreffende Informationen sowie Hinweise zum Befahren des Verkehrstrennungsgebietes in Form einer Lagemeldung mittels UKW-Sprechfunk durch die Verkehrszentrale Warnemünde ausgestrahlt.

OPK-Forderung Nr. 4:

„Verfahren zur Einweisung von Schiffen in Seenot in einen Nothafen (Nothafenrecht)“

Deutschland hat international eine Initiative zur Erarbeitung eines Entscheidungsverfahrens für die Zuweisung von Notliegeplätzen ergriffen, welche sich an der Richtlinie für den Aufbau eines integrierten Systems der Eingreifplanung für Notfälle auf Schiffen (IMO-Entschließung A.852(20)) orientiert. Die Initiative entspricht inhaltlich auch dem Entwurf einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Seeverkehr. Diese Richtlinie fordert die Mitgliedstaaten auf, unter Berücksichtigung der einschlägigen IMO-Leitlinien Pläne zur Aufnahme von Schiffen in Not in ihren Hoheitsgewässern zu erstellen und einzuführen.

Im Rahmen des Projektes „Maritime Notfallvorsorge“ wurde eine umfangreiche Bestandsaufnahme zur Nothafenproblematik erarbeitet.

Im Weiteren ist vorgesehen, die Grundsätze der Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Küstenländern beim Anlaufen oder der Zuweisung von Notliegeplätzen einschließlich der Kostenregelung in einer Vereinbarung zwischen Bund und Küstenländern zu regeln. Einzelheiten, insbesondere das taktische Einsatzkonzept, werden derzeit erarbeitet.

Mit dieser Vereinbarung soll das im Aufbau befindliche Havariekommando (vergleiche auch Antwort auf Forderung 15) dann die Möglichkeit erhalten, Schiffen in Not geeignete Liegeplätze zuzuweisen.

OPK-Forderung Nr. 5:

„Maßnahmenpakete ERIKA I und II“

Das Paket ERIKA I enthält die folgenden Elemente:

– Weiterentwicklung der Hafenstaatkontrolle: weitere Konzentration der Überprüfungen auf unternormige Schiffe; Verschärfung der Sanktionen; Ausweitung des Informationsaustausches.

– Verstärkung der Vorgaben für Schiffsüberprüfungsgesellschaften (Klassifikationsgesellschaften): Die Anforderungen an Gesellschaften, die die Schiffe im Auftrag der Reeder für die Zeugniserteilung der Flaggenstaaten überprüfen (so genannter „Schiffs-TÜV“), werden verschärft; eine EU-weite Anerkennung (nach Prüfung) derartiger Gesellschaften wird eingeführt.

– Initiative für ein frühzeitiges „Phasing-out“ von Einhüllen-Öltankern bei gleichzeitig beschleunigter Einführung von Doppelhüllen-Öltankern, die bei Unfällen einen besseren Schutz vor Ölschäden bieten.

  Die Richtlinien zu den beiden ersten Vorschlägen sind am 22. Januar 2002 im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht worden und in Kraft getreten.

  Im Oktober 2000 haben die EG-Mitgliedstaaten eine gemeinsame Initiative in der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) zur beschleunigten Ausmusterung der Einhüllen-Öltanker auf den Weg gebracht. Die notwendigen MARPOL-Änderungen sind im April 2001 angenommen worden. Demnach werden Einhüllentanker, abgestuft nach ihrem jeweiligen Alter und nach Tankerkategorie, spätestens nach dem Jahr 2015 nicht mehr in die Seehäfen der Mitgliedstaaten einlaufen dürfen. Diese in der IMO vereinbarte Einigung wird in der EU für die Mitgliedstaaten verbindlich im Rahmen einer Verordnung umgesetzt (siehe auch OPK-Forderung Nr. 11).

ERIKA II enthält die folgenden Vorschläge:

1. Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr mit folgenden Maßnahmen:
   - Erweiterung der Meldepflichten, Nutzung von Schiffsmeldesystemen,
   - Verbesserter (elektronischer) Schiffsdatenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten,
   - Verbesserung der Schiffswegeführung,
   - Einführung von AIS-Transpondern,
   - Einführung von Schiffsdatenschreibern (Black Boxes),
   - Aufbau von Schiffsverkehrsdiensten (VTS-Systeme) und Überwachung ihrer Nutzung,
   - Vorschriften für das Ein- und Auslaufen bei schlechtem Wetter,
   - Einrichtung von Zufluchtsorten (Notliegeplätze und -häfen),
   - Verbesserte Zusammenarbeit bei der Unfalluntersuchung,
   - Sanktionen bei Verstößen.
2. Einrichtung eines ergänzenden Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern, um die gestiegenen Schadenssummen bei Ölunfällen besser und zügiger abwickeln zu können.
3. Gründung einer Europäischen Agentur für Sicherheit im Seeverkehr (European Maritime Safety Agency = EMSA): diese Agentur wird u. a. in folgenden Bereichen mitwirken:
   - Aktualisierung und effiziente Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften zur Schiffssicherheit und Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe,
   - Überprüfung des Gemeinschaftssystems der Hafenstaatkontrolle,
   - Klassifikationsgesellschaften, Fahrgastschiffe und Ausbildung,
   - Entwicklung und Betrieb eines maritimen Informationssystems,
   - Einheitliche Durchführung der Seeunfalluntersuchungen,
   - Beobachtung der ordnungsgemäßen Anwendung der europäischen Schiffsausrüstungsstandards.

Die Verkehrsminister der EU-Mitgliedstaaten haben sich auf die Einführung eines Überwachungs- und Informationssystems verständigt. Auch über die Gründung einer europäischen Schiffssicherheitsagentur (EMSA) besteht Einvernehmen. Der Ministerrat (Verkehr) hat am 7. März 2002 über einen überarbeiteten Verordnungsvorschlag politische Einigung erzielt. Nach Behandlung durch das Europäische Parlament könnten beide Regelwerke zügig in Kraft treten.

Die Einrichtung eines ergänzenden Haftungsfonds zur Entschädigung bei Ölverschmutzung wird im Rahmen einer gemeinsamen Initiative der EU-Mitgliedstaaten in der IMO (International Oil Pollution Compensation, IOPC) weitergeführt.

OPK-Forderung Nr. 6:

„Umweltschutzmaßnahmen im Finnischen Meerbusen“

Der von Finnland, Russland und Estland bei der IMO eingebrachte Vorschlag zur Veränderung des Verkehrstrennungsgebietes und zur Schaffung eines obligatorischen Schiffsmeldesystems im finnischen Meerbusen wird von Deutschland unterstützt.

OPK-Forderung Nr. 7:

„Striktere Anwendung des an jeglichen Schiffsverkehr im Ostseeraum gerichteten Verbots, Schiffsabfälle, insbesondere Öl und Abwässer einzuleiten“

Nach den weltweit geltenden Vorschriften des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78) ist die Ostsee als Sondergebiet gemäß Anlage I (Verhütung der Verschmutzung durch Öl), Anlage II (Überwachung der Verschmutzung durch schädliche flüssige Stoffe) und gemäß Anlage V (Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll) ausgewiesen. Ferner sieht die noch nicht in Kraft getretene Anlage VI von MARPOL 73/78 (Verringerung der Luftverschmutzung durch Schiffe) vor, dass die Ostsee als Schwefelemissionskontrollgebiet ausgewiesen wird. Damit sind für die Ostsee alle Sondergebietsregelungen hinsichtlich der Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe ausgeschöpft. Die Ostsee ist damit insoweit das weltweit am meisten geschützte Seegebiet.

Darüber hinaus sind speziell für die Ostsee mit dem Übereinkommen von 1992 zum Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (Helsinki-Übereinkommen) strengere Bestimmungen erlassen worden. Die Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens (Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe) wurde durch folgende Regeln ergänzt:

- Regel 6: Alle Schiffe einschließlich Sportboote, die am oder nach dem 1. Januar 2000 gebaut wurden und über eine Toilette an Bord verfügen, müssen mit einer Abwasserrückhalteanlage ausgerüstet sein, deren Inhalt an Land in eine Hafenauffanganlage entsorgt werden muss. Für Schiffe, die vor dem 1. Januar 2000 gebaut wurden, gilt diese Vorschrift ab dem 1. Januar 2005.
- Regel 7: Vor dem Auslaufen müssen alle Schiffe Schiffsabfälle einschließlich ölhaltiger Rückstände in Übereinstimmung mit MARPOL 73/78 in eine Hafenauffanganlage einleiten (Entsorgungszwang). Nur geringe Abfallmengen dürfen an Bord mitgeführt werden.
- Regel 8: Jede Verbrennung der auf Schiffen erzeugten Abfälle ist an Bord von Schiffen im Küstenmeer der Ostsee-Staaten verboten.

Diese o. g. Regeln werden zurzeit vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und

dem BMVBW im Rahmen der 1. Ostseeschutz-Änderungsverordnung umgesetzt. Die Verordnung wird voraussichtlich im Herbst 2002 in Kraft treten.

Die HELCOM Empfehlung 19/8 („no-special-fee“-System – Einführung einer Pauschalgebühr für die Entsorgung in den Häfen) wird von den Bundesländern umgesetzt, und zwar im Zuge der Umsetzung der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332/81). Ziel ist, sowohl in den Ostseehäfen wie auch in der Nordsee ein einheitliches Gebührensystem zu etablieren, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

OPK-Forderung Nr. 8:

„Verbesserung hydrographischer Dienste und Förderung der Verwendung Elektronischer Seekarten (Electronic Navigational Charts – ENC)“

a) Seevermessung

1997 hat das BSH als zuständige Behörde eine vollständige Vermessung der Kadetrinne mit modernster Technologie (flächendeckend, mit Satelliten-Positionierung) durchgeführt. Diese mit Dänemark abgestimmte Vermessung erstreckte sich auch auf den dänischen Teil der Kadetrinne. Auch alle übrigen deutschen Seegebiete in der Ostsee sind nach den heute gültigen Standards vermessen und die Seekarten entsprechend aktualisiert.

Das BSH kooperiert mit den anderen hydrographischen Diensten der Ostseeregion in einer Regionalkommission, in der bereits Maßnahmen zur Verbesserung der gegenseitigen Abstimmung bei der Durchführung der hydrographischen Vermessungen beschlossen worden sind.

b) Elektronische Seekarten

Das neue Kapitel V des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages (SOLAS) der IMO, das u. a. den gleichwertigen Ersatz der bisher vorgeschriebenen Seekarte durch Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) und ENCs regelt, wird zum 1. Juli 2002 in Kraft treten. Dazu hat Deutschland die ENC für die deutschen Seegebiete in der Ostsee einschließlich der Seehäfen hergestellt und hält sie ständig aktuell. Es beteiligt sich an einem Datenvertriebsdienst, der mit den anderen Anrainerstaaten der Ostsee und den übrigen europäischen Staaten koordiniert ist. Über diesen Datenvertriebsdienst werden die ENCs und die erforderlichen Aktualisierungsdaten der Schifffahrt weltweit zugänglich gemacht. Mit dem Verband Deutscher Reeder (VDR) werden Werbemaßnahmen zur Verwendung von ECDIS und ENCs vorbereitet.

Das BSH führt, gemeinsam mit den Geräteherstellern, Untersuchungen zur geeigneten Darstellung von AIS-Informationen auf Radargeräten und ECDIS-Systemen durch. Daraus werden entsprechende Vorschläge zur internationalen Normung solcher Darstellungen erarbeitet. Das BSH prüft die Eignung deutscher und dänischer ENC-Daten des Seegebietes „Kadetrinne – Mittlere Ostsee“ zur besseren Unterstützung der Navigation in den genannten Gewässern. Daraus folgt eine Zusammenstellung von Empfehlungen für die Optimierung der untersuchten Daten und die Information des dänischen Datenherstellers. Ferner analysiert das BSH Probleme bei der Anwendung von Rasterdaten (ARCS) und privaten ENC-Daten (C-Map) für das genannte Seegebiet und zur Information der Hersteller von ECDIS-Systemen.

OPK-Forderung Nr. 9:

„Automatische Identifikationssysteme (AIS)“

Auf deutsche Initiative ist es gelungen, in einem extrem kurzen Zeitraum mit maßgeblicher deutscher Beteiligung die international erforderlichen Voraussetzungen für eine Ausrüstungspflicht aller Schiffe größer als 300 BRZ mit einem automatischen Schiffsidentifizierungssystem zu schaffen und die entsprechende Änderung des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages (SOLAS) einzuführen. Darüber hinaus ist AIS Bestandteil der Informations- und Überwachungsrichtlinie der EU geworden, die über diese Änderungen hinaus auch die Betriebsbereitschaft von AIS regelt.

Auf Initiative der USA hat der Schiffssicherheitsausschuss der IMO auf seiner 75. Sitzung vom 15. bis 24. Mai 2002 beschlossen, im Dezember 2002 eine diplomatische Konferenz zur Terrorismusbekämpfung im Seeverkehr einzuberufen, in der u. a. eine beschleunigte weltweite Einführung von AIS festgelegt werden soll. Vorgeschlagen (in verschiedenen Alternativen) ist ein verkürzter Einphasungszeitraum bis zum ersten Besichtigungstermin der Sicherheitsausrüstung nach dem 1. Juli 2004 oder am 31. Dezember 2004 bzw. für kleinere Schiffe bis 1. Juli 2006.

Für den Bereich der deutschen Hoheitsgewässer und der Ausschließlichen Wirtschaftszone wird ein auf AIS basierendes Überwachungssystem durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eingerichtet. Entsprechende Haushaltsmittel sind eingestellt (siehe auch OPK-Forderung Nr. 3).

OPK-Forderung Nr. 10:

„Die Förderung eines bindenden Berichtswesens für die Schifffahrt“

Die Richtlinie zur Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr enthält eine Reihe von Melde- und Berichtspflichten:

– Rechtzeitige Anmeldung eines Schiffes vor dem Einlaufen in Häfen eines Mitgliedstaates,

– Meldung von an Bord beförderten gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern vor dem Ein- bzw. Auslaufen,

– Meldung gefährlicher Vorkommnisse oder Unfälle auf See,

– Meldung drohender oder eingetretener Verschmutzung der Gewässer oder Küstenzonen,

– Unterrichtung der zuständigen Behörde durch den Kapitän, wenn dieser bei schlechtem Wetter ihren Empfehlungen zuwiderhandeln will.

OPK-Forderung Nr. 11:

„Ausmusterung von Einhüllen-Öltankern im Ostseeraum bis zum Jahr 2015“

Auf seiner 46. Sitzung im April 2002 hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL 73/78) beschlossen, mit denen die schrittweise Abschaffung von Einhüllen-Tankschiffen beschleunigt wird. Nach der geänderten Regel 13 G in Anlage I zu MARPOL 73/78 müssen die in verschiedene Kategorien eingeteilten Tankschiffe mit Einfachhülle gestaffelt nach ihrem jeweiligen Alter in den Jahren ab 2003 bis spätestens 2015 abgeschafft werden. Nach dem IMO-Beschluss können bestimmte Schiffe unter besonderen Voraussetzungen auch noch bis zum Jahre 2017 zum Einsatz zugelassen werden. Im Gegenzug ist es den Vertragsstaaten aber auch erlaubt, diese Sonderregelung nicht zu akzeptieren und das Verbot von Einhüllen-Tankschiffen ab 2015 ohne Ausnahmen strikt anzuwenden. Sie müssen dann die IMO davon unterrichten, dass sie solchen Schiffen die Erlaubnis verweigern werden, ihre Häfen oder der Küste vorgelagerte Umschlagplätze anzulaufen.

Mit der Kopenhagener HELCOM-Erklärung am 10. September 2001 haben die HELCOM Vertragsparteien erklärt, dass sie die geänderte Regel 13 G von Anlage I zu MARPOL 73/78 annehmen, aber die Ausnahmeregelung mit der zeitlichen Lockerung nach 2015 ebenso wie die Mitgliedstaaten der EU nicht in Anspruch nehmen werden. Außerdem verweigern sie Schiffen, die die Flagge eines Nichtvertragsstaates führen und die diese Lockerungsmöglichkeit in Anspruch nehmen, die Erlaubnis, ihre Häfen oder der Küste vorgelagerte Umschlagplätze anzulaufen.

OPK-Forderung Nr. 12:

„Hafenstaatkontrolle“

Als besonderer Erfolg der Sonderkonferenz HELCOM EXTRA ist zu bewerten, dass auch die Staaten, die bisher nicht Mitglied der EU bzw. des Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU) sind, bereit sind, ihre Hafenstaatkontrolle nach deren strengen Regeln auszurichten.

Unter dänischer Federführung haben Deutschland und weitere Ostseeanrainerstaaten auf der 35. Sitzung des Hafenstaatkontrollausschusses des Paris MOU vom 6. bis 9. Mai 2002 in Halifax, Kanada, eine Änderung des Handbuches für Besichtiger der Hafenstaatkontrolle erreicht. Danach sollen bei bestimmten Schiffstypen mit Tiefgang (Öl-, Gas- und Chemikalientanker) u. a. die Seekarten besonders gründlich überprüft werden. Die Nutzung von elektronischen Seekarten soll gefördert werden.

OPK-Forderung Nr. 13:

„Förderung einer Sicherheits- und Umweltkultur durch Schaffung eines gemeinsamen Verfahrens zur Untersuchung von Seeunfällen“

Eine verbesserte Untersuchung von Seeunfällen gemeinsam mit anderen betroffenen Staaten wird in der Bundesrepublik Deutschland zukünftig auf der Grundlage des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes erfolgen, das Bestandteil des Zweiten Seeschifffahrtsanpassungsgesetzes ist und dessen Inkrafttreten unmittelbar bevorsteht. In diesem Zusammenhang wird eine neue Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in Hamburg eingerichtet, die die Aufgaben nach Abschnitt 3 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes wahrnimmt.

Die Bundesstelle hat dabei u. a. die Aufgaben, nach Maßgabe des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See,

– die Unfallursachen einschließlich der Feststellung wesentlicher Abweichungen vom ISM-Code bei der Untersuchung von sicherheits- oder umweltschutzrelevanten Vorfällen an Bord und von Seeunfällen zu untersuchen und

– hierbei mit den Flaggenstaaten und sonstigen Staaten, die ein wesentliches (berechtigtes) Untersuchungsinteresse haben, zusammenzuarbeiten.

OPK-Forderung Nr. 14:

„Wirtschaftliche Anreize, z. B. niedrigere Hafengebühren für Schiffe, die bestimmte Umweltkriterien erfüllen“

Die Hansestadt Hamburg hat als größte deutsche Hafenstadt seit dem 1. Juli 2001 mit dem zunächst auf fünf Jahre befristeten Green-Shipping-Projekt eine Bonusregelung auf Hafengebühren für einlaufende Schiffe eingeführt, die bestimmte Umweltkriterien erfüllen. Ca. 30 % aller in Hamburg umgeschlagenen Container werden mit Feederschiffen durch den Nord-Ostsee-Kanal in die Ostsee weitertransportiert bzw. von dort nach Hamburg gebracht.

Daneben wird für umweltfreundlichere Schiffe (Doppelhüllentanker) eine Ermäßigung der Gebühren für Lotsungen gewährt.

Weitere Möglichkeiten werden geprüft.

OPK-Forderung Nr. 15:

„Verfügbarkeit angemessener Notfallkapazitäten (Brandbekämpfungs-, Leichterungs- und Abschleppkapazitäten für Notfälle)“

Die Bundesregierung hat im Mai 2001 erstmalig ein umfassendes Konzept für von staatlicher Seite bereitgestellte Notfallschlepper für die Ostsee beschlossen und die schrittweise Umsetzung eingeleitet. Ziel ist ein Sicherheitsniveau mit Eingreifzeiten von höchstens zwei Stunden an der gesamten deutschen Ostseeküste. Die Kernflotte für diese Aufgaben wird langfristig aus zwei Mehrzweckschiffen (Schadstoff-Unfall-Bekämpfungsschiffe mit hoher Not-

schleppkapazität) des Bundes bestehen, hinzu kommen drei von privaten Reedereien zu charternde Schlepper.

Seit November 2001 werden in Kiel der Schlepper „Bülk“ und in Warnemünde der Schlepper „Fairplay 26“ vorgehalten. Für den Herbst 2002 ist die Charter eines weiteren Hochseeschleppers für den Standort Saßnitz vorgesehen. Die vollständige Umsetzung des Konzepts, die den Umbau des Mehrzweckschiffes „Scharhörn“ und den Neubau eines für die Zwecke der Ostsee optimierten Schadstoff-Unfall-Bekämpfungschiffs einschließt, soll nach der Planung bis Ende 2004 abgeschlossen werden.

Die Notfallschlepper werden der zentralen Einsatzleitung des im Aufbau befindlichen Havariekommandos unterstellt. Mit dieser neuen gemeinsamen Bund-Küstenländer-Einrichtung wird ein zentrales Vorhaben zur Optimierung der nationalen maritimen Notfallvorsorge umgesetzt und die Kernforderung einer im Jahre 1999 eingesetzten Unabhängigen Expertenkommission unter Leitung von Senator a. D. Claus Grobecker erfüllt. Kern der einheitlichen, zentralen Einsatzleitung über alle für den konkreten Einsatz notwendigen Einsatzkräfte des Bundes und der Länder bildet ein in 24-Stunden-Dienstbereitschaft unterhaltenes Maritimes Lagezentrum. Die Zuständigkeiten für die Planung, Vorbereitung, Übung und Durchführung von Maßnahmen zur Menschenrettung, Schadstoffbekämpfung, Brandbekämpfung, Hilfeleistung und gefahrenabwehrbezogenen Bergung werden in einem Kompetenzzentrum gebündelt und einer einheitlichen Leitung unterstellt. Das Havariekommando ist mit seinem Maritimen Lagezentrum außerdem die nationale und internationale Meldestelle für Unfälle auf See und maritime Unfallbekämpfung. Für die verstärkte Zusammenarbeit der Ostseeanrainerstaaten im Bereich der maritimen Notfallvorsorge steht damit ein einheitlicher und kompetenter Ansprechpartner bereit.

OPK-Forderung Nr. 16:

„Kooperation der Ostseeanrainerstaaten, sodass die katastrophalen Folgen von Unfällen und technikbedingten Katastrophen verhindert werden.“

Die Bundesregierung hält diese Forderung für wesentlich und hat sie bereits in der Vergangenheit im Rahmen des Helsinki-Übereinkommens (1992) weitestgehend umgesetzt. Mit Dänemark besteht zudem seit vielen Jahren eine bilaterale Vereinbarung über die gegenseitige Hilfeleistung bei der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (DENGER Plan).

Aber auch eine der Empfehlungen der so genannten „Grobecker-Kommission“ (Havarie des Holzfrachters PALLAS) zielt in dieselbe Richtung; so wurde mit Polen eine operative Vereinbarung für das Seegebiet „Pommersche Bucht“ über die Zusammenarbeit bei Schiffskatastrophen und der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen gefordert, die Ende 2001 abgeschlossen wurde.

Auch mit Schweden steht eine Vereinbarung über eine intensivere Zusammenarbeit im Falle einer großflächigen Meeresverschmutzung kurz vor dem Abschluss. Diese Kooperation wird als Vorsorgemaßnahme gegen die von dem zunehmenden Verkehr tiefgangsbehinderter Fahrzeuge mit gefährlichen Ladungen durch die Kadetrinne ausgehenden Umweltgefahren verstanden. Eine vorgesehene trilaterale Kooperation (Dänemark, Schweden und Deutschland) im Bereich der westlichen Ostsee erweitert und verbessert die – wie sich bei den letzten großen Meeresverschmutzungen (z. B. Kollision der BALTIC CARRIER) gezeigt hat – bestehende gute Zusammenarbeit.

OPK-Forderung Nr. 17:

„Zusammenarbeit der Regierungen bei Umweltsanierungsmaßnahmen in Küstengebieten“

Die Erfahrung zeigt, dass neben Bekämpfungsmaßnahmen auf See häufig Säuberungsmaßnahmen an den Stränden anfallen. In der nationalen Bund/Länder-Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen in Deutschland erstreckt sich deren örtlicher Geltungsbereich auf die Hohe See, die Küstengewässer und auch auf die Ufer und Strände.

Da bei manchen seeseitigen Verschmutzungsfällen keine Bekämpfung auf dem Wasser erfolgen kann, sondern allein die Reinigung verschmutzter Küstengebiete möglich ist, sollte die internationale Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen alle diese Bereiche abdecken.

Die Bundesregierung hat auf der HELCOM EXTRA Konferenz diesen Punkt aktiv vertreten und sich für die Aufnahme eines entsprechenden Zusatzes in Anlage VII des Helsinki-Übereinkommens eingesetzt. Anstelle einer förmlichen Änderung wurde aber lediglich folgender Appell an die Regierungen der Vertragsparteien beschlossen:

> „durch Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, ihre innerstaatlichen Fähigkeiten zu einem Einsatz zu stärken, dass sie in der Lage sind, anderen Vertragsparteien Unterstützung und Zusammenarbeit auch bei Einsätzen längs des Meeresufers anzubieten“.

Ferner wurde die zuständige Arbeitsgruppe der HELCOM beauftragt, spezielle Vorschläge für die Ausdehnung der Zusammenarbeit bei Einsätzen längs des Meeresufers zu unterbreiten.

OPK-Forderung Nr. 18:

„Beobachterstatus bei der IMO“

Die Staaten der Ostseeanrainer sind Mitgliedstaaten der IMO und durch ihre Regierungen in den Gremien der Organisation vertreten. Hierdurch ist auch die Information der politischen Gremien der Mitgliedstaaten und deren Einfluss sichergestellt.

Weitere indirekte Informations- und Einflussmöglichkeiten sind über den Beobachterstatus gegeben, der der Europäischen Kommission und der HELCOM als Organe zwischenstaatlicher Einrichtungen bei der IMO eingeräumt wurde. Die Ostseeparlamentarierkonferenz ist bei HELCOM mit Beobachterstatus vertreten, sodass auch auf diesem Weg Einflussmöglichkeiten gegeben sind.

Hierüber hinaus ist die Gewährung eines Beobachterstatus für politische Gremien der Mitgliedstaaten nach den Richtlinien der IMO nicht vorgesehen.

Anlage 1

ÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN SCHUTZ DER
MEERESUMWELT DES OSTSEEGEBIETS

HELSINKI-KOMMISSION – Kommission für den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets	HELCOM EXTRA 2001 2/1
Außerordentliche Ministertagung Kopenhagen, Dänemark, 10. September 2001	10. September 2001

Tagesordnungspunkt 2	MASSNAHMEN ZUR ERHÖHUNG DER SICHERHEIT DER SEEFAHRT UND DER VERFÜGBARKEIT VON EINSATZMITTELN FÜR NOTFÄLLE IM OSTSEEGEBIET

Erklärung über die Sicherung der Seefahrt und die Verfügbarkeit von Einsatzmitteln für Notfälle im Ostseegebiet (Kopenhagener HELCOM-Erklärung)

Vorgelegt vom Sekretariat

01-1722

noch Anlage 1

2

10. September 2001

ERKLÄRUNG ÜBER DIE SICHERUNG DER SEEFAHRT UND DIE VERFÜGBARKEIT VON EINSATZMITTELN FÜR NOTFÄLLE IM OSTSEEGEBIET

angenommen von der Außerordentlichen HELCOM-Ministertagung
am 10. September 2001 in Kopenhagen

(KOPENHAGENER HELCOM-ERKLÄRUNG)

noch Anlage 1

3

Die Kommission, vertreten durch

den Minister für Umwelt und Energie der Regierung des Königreichs Dänemark und den Minister für Handel und Wirtschaft der Regierung des Königreichs Dänemark,

den Minister für Verkehr und Infrastruktur der Regierung der Republik Estland,

den Ständigen Sekretär im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur der Regierung der Republik Finnland,

den Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland,

den Minister für Umweltschutz und Regionalentwicklung der Regierung der Republik Lettland,

den Stellvertretenden Minister für Umwelt der Regierung der Republik Litauen und den Stellvertretenden Minister für Verkehr und Infrastruktur der Regierung der Republik Litauen,

den Stellvertretenden Minister für Verkehr und Seewirtschaft der Regierung der Republik Polen,

den Ersten Stellvertretenden Minister für Verkehr der Regierung der Russischen Föderation,

den Minister für Wirtschaft, Beschäftigung und Infrastruktur der Regierung des Königreichs Schweden

sowie durch den Direktor der Direktion Seeverkehr der Europäischen Kommission in Vertretung des Kommissars für Verkehr und Energie der Kommission der Europäischen Gemeinschaft –

noch Anlage 1

4

VERSAMMELT in Kopenhagen, Dänemark, anläßlich der Außerordentlichen Ministertagung der Helsinki-Kommission am 10. September 2001,

IN ANBETRACHT des Übereinkommens von 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets,

IM BEWUSSTSEIN der Empfindlichkeit der Meeresumwelt des Ostseegebiets und der Bedeutung, die das Ostseegebiet aus wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, Erholungs- und kulturellen Gründen für die Menschen hat, die rund um die Ostsee leben;

IN DER ERKENNTNIS der Notwendigkeit, in einer die einzelnen Teilbereiche miteinander verbindenden Vorgehensweise – wie sie im Konzept der Nachhaltigkeit ins Auge gefaßt wird – diese gemeinsame Schatzkammer zum Wohle gegenwärtiger und künftiger Generationen zu schützen;

IN ANERKENNUNG DER TATSACHE, daß, wenn Schadstoffe in dieses verletzliche Meer eingebracht werden, sie dort lange Zeit verbleiben;

IN KENNTNIS der bereits unternommenen gemeinsamen Bemühungen der Ostsee-Anrainerstaaten sowie der innerhalb der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation und der Europäischen Gemeinschaft geleisteten Arbeit und mit dem Ausdruck ihrer Genugtuung darüber;

EINGEDENK des Ziels der Helsinki-Kommission, die Beteiligung und Unterstützung der verschiedenen Wirtschaftszweige bei der Umsetzung der politischen Beschlüsse der Außerordentlichen HELCOM-Ministertagung von 1999 (HELCOM EXTRA 99) zu verbessern;

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG des Communiqués der am 7. Juni 2001 in Hamburg abgehaltenen Zehnten Ministertagung des Ostseerates ("Council of the Baltic Sea States – CBSS") und insbesondere von Anlage 2 dieses Communiqués, die sich mit dem maritimen Umweltschutz und der Sicherheit des Seeverkehrs befaßt, und unter Berücksichtigung der von der am 3. / 4. September 2001 in Greifswald abgehaltenen 10. Ostseeparlamentarierkonferenz ("Baltic Sea Parliamentary Conference – BSPC")

noch Anlage 1

5

verabschiedeten Entschließung und insbesondere von deren Teil II, der sich mit der Schiffssicherheit und mit der Sicherheit der Schiffahrtswege befaßt;

MIT DEM AUSDRUCK der Besorgnis bezüglich der zunehmenden Dichte des Seeverkehrs im Ostseegebiet und der Unfälle, die sich ereignet haben;

IN ANERKENNUNG der navigatorischen Schwierigkeiten, die das Ostseegebiet aufgrund von engen Fahrwassern, von Untiefen, Schärengewässern und aufgrund der Eisdecke in der Winterzeit aufweist;

ÜBERZEUGT von der Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Seefahrt im Ostseegebiet;

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der in naher Zukunft in Kraft tretenden Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines gemeinschaftlichen Schiffsverkehrsüberwachungs- und -informationssystems für den Schiffsverkehr ("Directive of the European Parliament and the Council establishing a Community vessels traffic monitoring and information system for maritime traffic"), das die Grundlage für ein sämtliche europäische Seegebiete abdeckendes vollintegriertes AIS-Schiffsüberwachungssystems bilden soll;

FERNER ÜBERZEUGT von der Notwendigkeit, die Verfügbarkeit der Einsatz- und Bekämpfungsmittel für Notfälle im Ostseegebiet zu verbessern;

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG des durch die Entscheidung Nr. 2850/2000/EG [des Europäischen Parlaments und des Rates] ins Leben gerufenen Aktionsprogramms der Europäischen Gemeinschaft, das die Schaffung eines gemeinschaftlichen Rahmens für die Zusammenarbeit im Bereich der unfallbedingten oder vorsätzlichen Meeresverschmutzung vorsieht, wozu die Entwicklung eines Gemeinschaftlichen Informationssystems ("Community Information System – CIS") samt Liste der zur Verfügung stehenden Einsatzmittel sowie die unterstützenden Maßnahmen zur Verbesserung von Techniken und Verfahren für ein Eingreifen während und nach Notfällen gehört;

noch Anlage 1

6

UNBESCHADET internationaler Abkommen und von Rechtsinstrumenten der Europäischen Gemeinschaft;

UNTER FESTSTELLUNG DER TATSACHE, daß der Ausdruck "die Regierungen der Vertragsparteien" im Sinne dieser Erklärung die Regierungen Dänemarks, Deutschlands, Estlands, Finnlands, Lettlands, Litauens, Polens, Rußlands und Schwedens umfaßt –

HAT SICH AUF DIE NACHSTEHENDEN MASSNAHMEN VERSTÄNDIGT:

/ *Verbesserung bestehender Schiffswegeführungsmaßnahmen im Ostseegebiet*

a) Tiefwasserweg nordöstlich von Gedser (DW 17m)

– dadurch, daß die Ausdehnung des Tiefwasserweges nordöstlich von Gedser (DW 17m) um fünf Seemeilen in das Verkehrstrennungsgebiet (VTG) "Südlich von Gedser" hinein, wie sie gemeinsam von Dänemark und Deutschland bei der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) beantragt worden war, unterstützt wurde und daß auf der 47. Tagung des IMO-Unterausschusses "Sicherung der Seefahrt" dessen Unterstützung für eine frühzeitige De-facto-Umsetzung dieser Maßnahme im Januar 2002 gewonnen wurde (vgl. das IMO-Dokument SN/Circ.218)

– dadurch, daß die Kommission an die 75. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses (Mai 2002) das Ersuchen gerichtet hat, den obenerwähnten Vorschlag in der Form, wie er vom IMO-Unterausschuß "Sicherung der Seefahrt" auf dessen 47. Tagung gebilligt worden war, anzunehmen, und

– dadurch, daß die Kommission gegenüber den Regierungen Dänemarks und Deutschlands ihre Wertschätzung für deren gemeinsame Vorkehrungen hinsichtlich der Seezeichen und der AIS-Überwachung zur erhöhten Sicherung der Seefahrt in der Kadetrinne zum Ausdruck gebracht hat

noch Anlage 1

7

b) Schiffswegeführungsmaßnahmen im östlichen Teil des Finnischen Meerbusens

– durch die Unterstützung der Änderungen betreffend die Verkehrstrennungsgebiete sowie der Einrichtung eines neuen Tiefwasserweges im östlichen Teil des Finnischen Meerbusens, wie er nach dem Bau des neuen Ölterminals in Primorsk, Rußland, in der IMO vorgeschlagen worden war, und

– dadurch, daß die Kommission an die 75. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses (Mai 2002) das Ersuchen gerichtet hat, den obenerwähnten Vorschlag in der Form, wie er vom IMO-Unterausschuß "Sicherung der Seefahrt" auf dessen 47. Tagung gebilligt worden war, anzunehmen

c) Neue Schiffswegeführungsmaßnahmen in der Ostsee

– dadurch, daß sich die Kommission bereiterklärt hat, gemeinsame Vorlagen bei der IMO zu unterstützen, die sich auf nachstehendes beziehen:

  – auf die Notwendigkeit, den Verkehr mit tiefgehenden Schiffen, insbesondere den Verkehr westwärts laufender Tankschiffe, nicht mehr durch das Verkehrstrennungsgebiet vor der Insel Gotland laufen zu lassen

  – auf die Notwendigkeit, eine neue Route für tiefgehende Schiffe südlich des derzeitigen Verkehrstrennungsgebiets zu empfehlen, und

  – auf die Notwendigkeit, ein Verkehrstrennungsgebiet oder eine andere Maßnahme zwischen der Insel Bornholm und dem schwedischen Festland ins Auge zu fassen

d) Neue Schiffswegeführungs- und -meldemaßnahmen im Finnischen Meerbusen

– dadurch, daß sich die Kommission bereiterklärt hat, eine gemeinsame Vorlage von Estland, Finnland und Rußland bei der IMO zu unterstützen, die sich auf nachstehendes bezieht:

noch Anlage 1

8

– auf die Notwendigkeit, das bestehende System der Schiffswegeführung im Finnischen Meerbusen zu erweitern, und

– auf die Notwendigkeit eines neuen verbindlichen Schiffswegeführungs- und Schiffsmeldesystems im Finnischen Meerbusen, einschließlich der Errichtung eines neuen VTMIS-Systems

II Verstärkung der Nutzung von Lotsdiensten auf dem Schiffahrtsweg T und im Øresund

– durch die Erklärung der Bereitschaft, diese Angelegenheit im Rahmen der IMO zu erörtern und insbesondere

– eine gemeinsame Vorlage Dänemarks an die IMO zu unterstützen, in der vorgeschlagen wird, die IMO-Entschließung A.620(15) mit dem englischen Titel "Navigating through the entrances to the Baltic Sea" in der Weise zu erweitern, daß sie eine Empfehlung enthält, wonach alle Schiffe mit einem Tiefgang zwischen 11 und 13 Meter auf dem **Schiffahrtsweg T** einen Lotsen benutzen, so daß

  für den **Schiffahrtsweg T** Schiffen mit einem Tiefgang von 11 Metern oder mehr sowie Schiffen, die INF-Ladegut befördern, und für den **Øresund** beladenen Öltankschiffen mit einem Tiefgang von 7 Metern oder mehr, beladenen Chemikalien- und Gastankschiffen unabhängig von ihrer Größe sowie Schiffen, die INF-Ladegut befördern, empfohlen wird, bei der Fahrt durch die Ostsee-Zugänge einen Lotsen anzunehmen

– weitere Mittel und Wege zu prüfen, mit denen es möglich ist, die Einhaltung der IMO-Entschließungen A.579(14) mit dem englischen Titel "Use of Pilotage Services in the Sound" und A.620(15) mit dem englischen Titel "Navigating through the Entrances to the Baltic Sea" in ihrer jeweils geltenden Fassung zu verbessern

noch Anlage 1

9

– weitere Schritte zu prüfen, die zur Erhöhung der Sicherheit durch die Benutzung von Lotsen in der Ostsee und in den Ostsee-Zugängen getroffen werden können

– durch die Erklärung der Bereitschaft, im Rahmen der Helsinki-Kommission mit dem Ziel zusammenzuarbeiten, ein System zu schaffen, mit dessen Hilfe

  – Schiffe, die von den genannten Entschließungen in ihrer jeweils geltenden Fassung erfaßt werden, beim Auslaufen aus einem Hafen im Ostseegebiet daran erinnert werden, einen Lotsen benutzen

  – eine geeignete, – noch zu bestimmende – Stelle in Dänemark unterrichtet wird, wenn Schiffe, die von den genannten Entschließungen in ihrer jeweils geltenden Fassung erfaßt werden, aus einem Hafen im Ostseegebiet auslaufen und für den **Schiffahrtsweg T** oder den **Øresund** bestimmt sind

III Annahme zusätzlicher Maßnahmen zur Sicherstellung verbesserter hydrographischer Dienste und zur Förderung der Verwendung von Datensätzen für elektronische Seekarten (ENC)

a) <u>Neuvermessung von wichtigen Schiffahrtswegen und Häfen</u>

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, einen Mechanismus für die systematische Neuvermessung von wichtigen Schiffahrtswegen und Häfen auszuarbeiten, um sicherzustellen, daß die Sicherheit der Seefahrt nicht durch unzureichende Informationsquellen gefährdet wird Die Vermessung ist nach einer Norm durchzuführen, deren Anforderungen nicht unter denen der neuesten Ausgabe der IHO-Norm S-44 liegen. Das Arbeitsprogramm ist gemeinsam von den für die Vermessung der in Betracht kommenden Seegebiete zuständigen hydrographischen Diensten bis Ende 2002 durchzuführen; die Zielsetzung besteht darin, mit der praktischen Umsetzung im Laufe des Jahres 2003 zu beginnen

noch Anlage 1

10

b) Datensätze für elektronische Seekarten (ENC)

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, sicherzustellen, daß wichtige Schiffahrtswege und Häfen bis Ende 2002 durch ENC erfaßt werden. Die Auswahl der wichtigen Schiffahrtswege und Häfen erfolgt auf der Grundlage der beförderten Mengen an gefährlichen Gütern und der Anzahl an Fahrgästen

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, sicherzustellen, daß weniger wichtige Schiffahrtswege und Häfen bis Ende 2004 durch ENC erfaßt werden

c) Elektronische Navigations-Informations-Systeme (ECDIS)

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, ECDIS im Sinne von SOLAS-Kapitel V als gleichwertigen Ersatz zu Papier-Seekarten anzuerkennen

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, mit den Versendern und Empfängern von Seefracht in ihren jeweiligen Staaten, die an der Beförderung von Fracht zu und von Häfen im Ostseegebiet beteiligt sind, in Verhandlungen mit dem Ziel einzutreten, sicherzustellen, daß die wirtschaftlich handelnden Beteiligten (zum Beispiel Versender und Empfänger von Seefracht in ihren jeweiligen Ländern) Absprachen mit nachstehendem Ziel treffen:

  – Schiffe mit einem Tiefgang von 11 Metern oder mehr, Öltankschiffe mit einem Tiefgang von 7 Metern oder mehr, Chemikalien- und Gastankschiffe unabhängig von ihrer Größe sowie Schiffe, die INF-Ladegut befördern, sind mit ECDIS ausgerüstet

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, als Angelegenheit von besonderem Interesse bis Ende 2002 sicherzustellen, daß die Hafenstaatkontrolle von Papier-Seekarten an Bord von Schiffen mit einem Tiefgang

noch Anlage 1

11

von 11 Metern oder mehr, Öltankschiffen mit einem Tiefgang von 7 Metern oder mehr, Chemikalien- und Gastankschiffen unabhängig von ihrer Größe sowie Schiffen, die INF-Ladegut befördern, intensiviert wird

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, an Reeder gerichtete innerstaatliche Informationskampagnen über die Anerkennung von ECDIS im Sinne von SOLAS-Kapitel V als gleichwertiger Ersatz zu Papier-Seekarten, über die Verfügbarkeit von ENC und über die zu erwartenden Vorteile aus der Verwendung von ECDIS durchzuführen

IV Verstärkte Verwendung automatischer Schiffsidentifizierungssysteme (AIS)

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, innerstaatliche landgestützte Überwachungssysteme für Schiffe auf der Grundlage von AIS-Signalen zu errichten. Die vollständige Überwachung des Ostseegebiets innerhalb des Seegebiets A 1 findet spätestens ab dem 1 Juli 2005 statt

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, in der Ostsee ein gemeinsames Überwachungssystem zu errichten, das auf allen innerstaatlichen AIS-Überwachungssystemen in der Ostsee beruht und Zugriff auf alle diese Systeme gewährt

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, das HELCOM-Sekretariat mit genau festgelegten und vereinheitlichten AIS-Daten zu versorgen, um das Sekretariat in die Lage zu versetzen, einen jährlichen Bericht mit verläßlichen statistischen Angaben über den Schiffsverkehr im Ostseegebiet zu erstellen, der als Grundlage für Risikoanalysen und weiterführende Überlegungen durch die Vertragsparteien dient

– durch Einrichtung einer Experten-Arbeitsgruppe unter der Leitung Schwedens mit Vertretern jeder der Vertragsparteien mit dem Arbeitsauftrag, den gegenseitigen Austausch von AIS-Daten und deren Bereitstellung zu vereinfachen, wozu auch die Errichtung eines Überwachungssystems für den Seeverkehr im

Ostseegebiet gehört. (Der Arbeitsauftrag für die Experten-Arbeitsgruppe ist als **Anlage 1** beigefügt)

V Unterstützung der Maßnahmen der Europäischen Kommission zur Gewährleistung von Schiffssicherheit und Verschmutzungsverhütung

– durch ein Ersuchen an die Europäische Kommission und HELCOM, zu gegebener Zeit ein Abkommen über die technische Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Seeverkehrssicherheitsbehörde ("European Maritime Safety Agency") und HELCOM auszuarbeiten

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, über ihre Bereitschaft zur Beteiligung an einer Vereinbarung (MoU) zum Aufbau einer Europäischen Plattform für Datenaustausch im Seeverkehr ("European Platform for Maritime Data Exchange") nachzudenken

– durch eine Aufforderung an die Europäische Kommission, die beitrittswilligen Staaten und Rußland, die Teilnahme der beitrittswilligen Staaten und Rußlands an der Europäischen Plattform für Datenaustausch im Seeverkehr ("European Platform for Maritime Data Exchange") zu fördern.

VI Stufenweises Verbot der Verwendung von Öltankschiffen mit Einfachhülle im Ostseegebiet

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, die Internationale Seeschiffahrts-Organisation zwecks Weiterleitung an die Vertragsparteien von MARPOL 73/78 davon zu unterrichten, daß sie

  – die Bedingungen, unter denen Schiffen erlaubt ist, ihre jeweilige Flagge zu führen, dahin gehend zu ändern, daß der Betrieb von Schiffen untersagt ist, die möglicherweise nicht die Vorschriften von Regel 13F in Verbindung mit Regel 13G Absatz 4 erfüllen

noch Anlage 1

13

– davon Abstand nehmen, die Bestimmungen von Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b der Neufassung von Regel 13G von Anlage I von MARPOL 73/78 anzuwenden und sie demzufolge den Weiterbetrieb von Schiffen, die berechtigt sind, ihre jeweilige Flagge zu führen und auf die Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b angewandt werden dürfen, nach dem in Regel 13G Absatz 4 genannten Datum nicht gestatten werden

– ab dem 1 Januar 2015 von Regel 13G Absatz 8 Buchstabe b zu dem Zweck Gebrauch machen werden, Schiffen, deren Weiterbetrieb nach dem Jahrestag ihrer Ablieferung im Jahr 2015 auf der Grundlage von Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b von Regel 13G gestattet worden war, die Zufahrt zu ihren Häfen oder vor ihrer Küste gelegenen Umschlagplätzen zu verweigern,

- in Ausnahmefällen einem einzelnen Schiff, das nicht die Vorschriften von Regel 13F in Verbindung mit Regel 13G Absatz 4 erfüllt, die Zufahrt zu ihren Häfen oder vor ihrer Küste gelegenen Umschlagplätzen gestatten dürfen, wenn

  - ein Öltanker in Schwierigkeiten ist und auf der Suche nach Landschutz oder nach einem Schutzhafen/geschützten Liegeplatz ist,

  - ein unbeladener Öltanker sich auf dem Weg zu einem Reparaturhafen befindet

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, mit den Versendern und Empfängern von Seefracht in ihren jeweiligen Staaten, die über Häfen im Ostseegebiet Orimulsion importieren, in Verhandlungen mit dem Ziel einzutreten, sicherzustellen, daß die wirtschaftlich handelnden Beteiligten (zum Beispiel Versender und Empfänger von Seefracht in ihren jeweiligen Ländern) Absprachen mit dem Ziel treffen, daß Orimulsion in Doppelhüllen-Tankschiffen befördert wird

noch Anlage 1

14

VII Durchführung der Hafenstaatkontrolle entweder auf Grundlage der Pariser Vereinbarung von 1982 über die Hafenstaatkontrolle oder auf Grundlage der Richtlinie Nr. 95/21/EG des Rates in ihrer jeweils geltenden Fassung

– durch einen Appell an die Regierungen Estlands, Lettlands und Litauens, geeignete Schritte zu unternehmen, um so schnell wie möglich Vollmitglieder der Pariser Vereinbarung von 1982 über die Hafenstaatkontrolle zu werden

– an die Schiffahrt, insbesondere an die Charterer und Ladungseigentümer, zu appellieren, die in die EQUASIS-Datenbank eingestellten Ergebnisse der im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durchgeführten Überprüfungen zu nutzen und auf diese Weise die Grundsätze der "Qualitäts-Charta der Schiffahrt" wirksam anzuwenden

VIII Untersuchung der positiven Wirkungen der Ausweisung bestimmter Teile des Ostseegebiets als "Besonders schutzwürdiges Seegebiet" (PSSA)

– durch eine Analyse der bisherigen Maßnahmen für die Sicherheit des Seeverkehrs sowie der Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen durch die "Sea-based Pollution Group" der Helsinki-Kommission im Hinblick auf eine fortgesetzte Förderung solcher Maßnahmen durch die mögliche Ausweisung bestimmter Seegebiete in der Ostsee als "Besonders schutzwürdige Seegebiete" ("Particularly Sensitive Sea Areas – PSSAs") im Rahmen der IMO.

IX Lieferung systematisierter und aktualisierter Hinweise und Informationen im Zusammenhang mit einer sicheren Schiffsführung an Betroffene, die mit ihren Schiffen das Ostseegebiet befahren

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, solche Informationen in ihre innerstaatlichen Webseiten einzustellen (Eine skizzenhafte Darstellung der gemeinsamen Überschriften und des gemeinsamen Inhalts ist in **Anlage 2** enthalten) und

noch Anlage 1

15

– durch das Ersuchen, daß Verknüpfungsmöglichkeiten (Links) von der HELCOM-Web-Seite zu den innerstaatlichen Webseiten eingerichtet werden

X Förderung eines Sicherheits- und Umweltbewußtseins durch die Schaffung eines gemeinsamen Verfahrens für die Seeunfalluntersuchung

– durch die Feststellung und Dokumentation wesentlicher Abweichungen vom ISM-Code bei der Untersuchung von sicherheits- oder umweltschutzrelevanten Vorfällen an Bord und von Seeunfällen sowie durch die Weiterleitung der Ergebnisse an die Schiffahrt auf dem Weg über die IMO mit dem Ziel, angewandte Systeme zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zu verbessern und im Hinblick auf die mögliche Entziehung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beziehungsweise des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen entsprechend vorzugehen

– durch die Anwendung des IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See bei der Zusammenarbeit in Fällen einer Beteiligung an solchen Ereignissen als Flaggenstaat oder sonstiger Staat mit wesentlichen Interessen und im Rechtsrahmen des Datenschutzes die Daten der Schiffsdatenschreiber an solchen Ereignissen beteiligter Schiffe unter ihrer Flagge auszutauschen

– durch ein Ersuchen an HELCOM SEA, zu prüfen, ob die Möglichkeit besteht, eine gemeinsame Datenbank einzurichten, in der die Ergebnisse von Seeunfalluntersuchungen enthalten sind, und hierbei Kriterien für die Entscheidung auszuarbeiten, welche Ergebnisse in die Datenbank aufgenommen werden sollen

XI Sicherstellung ausreichender Einsatzmittel für Notfälle (Brandschutz, Kapazitäten für Notleichterungen und Schlepperkapazitäten für Notfälle)

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, die Einsatzbereitschaft der vorhandenen Einsatzmittel zu gewährleisten

noch Anlage 1

16

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, den Bereich der "Einsatzmittel für Notfälle" zu einem Bereich von hoher Priorität in ihren Bemühungen um den Aufbau der innerstaatlichen Einsatzfähigkeit bei Öl- und Chemikalienunfällen auf See zu machen, und

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, Planungen für eine regionale Zusammenarbeit sowie für die gegenseitige und sofortige Unterrichtung und Unterstützung auszuarbeiten, um eine möglichst hohe Einsatzbereitschaft in den Seegebieten zu gewährleisten, wo ein rasches Eingreifen von äußerster Notwendigkeit ist, wie zum Beispiel in den südwestlichen Teilen der Ostsee, im mittleren Ostseegebiet und im Finnischen Meerbusen

XII Sicherstellung der Verfügbarkeit von Schutzhäfen / geschützten Liegeplätzen

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, die auf diesem Gebiet innerhalb der EG und der IMO geleistete Arbeit, unter anderem die Ausarbeitung von Kriterien für die Auswahl eines Schutzhafens / geschützten Liegeplatzes sowie die einschlägigen Richtlinien hinsichtlich der Planung für die Unterbringung von Schiffen in Seenot, gebührend zu berücksichtigen und aktiv zu unterstützen, um so zu einer weltweiten Lösung zu gelangen

– und durch das Aufbauen auf der Arbeit der EG und der IMO

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, Planungen für die Unterbringung von Schiffen in Seenot in den Gewässern in ihrem Hoheitsbereich zu erstellen, damit sichergestellt ist, daß jene Schiffe vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständige Behörde unverzüglich einen Schutzhafen/ geschützten Liegeplatz anlaufen können, und

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, Einzelheiten über die Planungen für die Unterbringung von Schiffen in Seenot untereinander auszutauschen.

noch Anlage 1

17

XIII Sicherstellung der Verfügbarkeit von ausreichenden Eingreifkapazitäten auf See

– durch ein dringendes Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, ihre Verpflichtungen aus verabschiedeten HELCOM-Entschließungen hinsichtlich der innerstaatlichen Möglichkeiten zur Bekämpfung von Öl und sonstigen Schadstoffen zu erfüllen

– durch die Forderung an die Regierungen der Vertragsparteien, Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten zu Verfahren für die Bekämpfung von hochviskosem Öl und Orimulsion auf See zu unterstützen

– durch die Forderung an die Regierungen der Vertragsparteien, ein Verzeichnis der zur Rückgewinnung von hochviskosen Ölen verfügbaren Ausrüstung zu erstellen und den Austausch von Informationen über solche Ausrüstungen und deren praktischen Einsatz im Ostseegebiet zu fördern

– durch die Forderung an die Regierungen der Vertragsparteien, weitere Bekämpfungsverfahren für den Einsatz bei Vorhandensein von Eis und bei sonstigen Kaltwasserbedingungen auszuarbeiten

XIV Appell an die Regierungen der Vertragsparteien zur Zusammenarbeit und zur gegenseitigen Unterstützung bei Säuberungsaktionen längs des Meeresufers

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, ihre innerstaatlichen Fähigkeiten zu einem Einsatz so zu stärken, daß sie in der Lage sind, anderen Vertragsparteien Unterstützung und Zusammenarbeit auch bei Einsätzen längs des Meeresufers anzubieten

– durch ein Ersuchen an die "Sea-based Pollution Group" der Helsinki-Kommission (HELCOM SEA), der Kommission zu ihrer 23. Sitzung im März 2002 spezielle Vorschläge für die Ausdehnung der Zusammenarbeit bei Einsätzen längs des Meeresufers zur Entscheidung zu unterbreiten

noch Anlage 1

18

XV Änderung der Anlage IV des Übereinkommens von 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets

– durch den Beschluß, die HELCOM-Empfehlung 22E/5 mit dem Titel "Änderungen von Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens – "Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe" – " anzunehmen (enthalten in Dokument HELCOM EXTRA 2001, Nr. 3)

XVI Begrüßung des Angebots von Deutschland, eine gemeinsame Arbeitstagung von IMO, HELCOM und EG zum Thema "Auswirkungen der erhöhten Schifffahrtsdichte in der Ostsee auf die Umwelt" mit dem Ziel auszurichten, den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Maßnahmen zu überprüfen, die im Verlauf der jetzigen Außerordentlichen HELCOM-Ministertagung vereinbart worden sind, sowie mit dem weiteren Ziel, die nachstehenden Punkte zu beraten:

– die eventuelle Notwendigkeit eines abgestimmten Vorgehens hinsichtlich der Vereinheitlichung von Regeln für den Verkehr im Winter/die Eisklassifikation und hinsichtlich der Vorkehrungen für Eisbrecherdienste während der Winterzeit

– die eventuelle Notwendigkeit der Überarbeitung von HELCOM-Entschließungen im Bereich der Verschmutzungsbekämpfung

noch Anlage 1

19

Anlage 1

Arbeitsauftrag für die Experten-Arbeitsgruppe

Zur Unterstützung der gemeinsamen europäischen Bemühungen, eine europaweite Kompatibilität der Normen für den Austausch von Daten* sicherzustellen und dabei marktübliche Technologie zu verwenden, und

ausgehend von dem Grundsatz, daß vorhandene Normen sowie die von der IMO festgelegten und von der Europäischen Union ergänzten vereinbarten Datensätze beachtet werden,

bestünde die Aufgabe der Gruppe darin,

– sicherzustellen, daß jedes innerstaatliche AIS-Überwachungssystem mit dem System der anderen Ostsee-Anrainerstaaten verknüpft werden kann;

– zu einer gemeinsamen Vorgehensweise zu gelangen, mit der Lösungen in den Bereichen Betrieb/Technik/Software für das Generieren statistischen Materials geschaffen werden können, zum Beispiel mittels automatischer Aufzeichnung der Vorbeifahrt von Schiffen an einem Meldepunkt;

– sich darüber zu einigen, welche Angaben aufzuzeichnen sind;

– sich über die einschlägigen Meldepunkte zu einigen, um sicherzustellen, daß das erforderliche Quellenmaterial verläßliche statistische Angaben über den Verkehr in den Ostsee-Zugängen und innerhalb der Ostsee enthält;

– sich über die Art und Weise der Lieferung des statistischen Materials an das HELCOM-Sekretariat zu einigen;

– die gegenseitige Unterstützung und den gegenseitigen Erfahrungsaustausch im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb innerstaatlicher AIS-Überwachungssysteme sicherzustellen;

noch Anlage 1

20

– die Frage der Art und Weise des Austauschs von AIS-Daten zwischen den Ostsee-Anrainerstaaten zu erörtern und für diese Frage eine Lösung zu finden;

– den rechtlichen Rahmen für den Umgang mit und die Verwendung von zwischen den Ostsee-Anrainerstaaten ausgetauschten AIS-Daten zu erörtern und für diese Frage eine Lösung zu finden.

*

– Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines gemeinschaftlichen Schiffsverkehrsüberwachungs- und -informationssystems für den Schiffsverkehr ("Directive of the European Parliament and the Council establishing a Community vessels traffic monitoring and information system for maritime traffic")
– Neue Vereinbarung (MoU) zum Aufbau einer Europäischen Plattform für Datenaustausch im Seeverkehr ("European Platform for Maritime Data Exchange") (Vorschlag der Europäischen Kommission)

noch Anlage 1

21

Anlage 2

Aufbau innerstaatlicher Web-Seiten

Gemeinsame Überschriften für die innerstaatlichen Web-Seiten zum Thema "Sicherheit der Seefahrt"

– Vorwort – Ziel(e)

– Einführung – Angaben des Hafenstaats, das heißt: Angaben über wichtige Schiffahrtswege und Häfen

– Überblick über nautische Grundlagen – höchstzulässiger Tiefgang; höchstzulässige Durchfahrtshöhen; höchstzulässige Länge und Breite des Schiffes; Vorschriften zur Eisklasse

– Angaben zur Reiseplanung – Seekarten; Schiffswegeführungsmaßnahmen; übliche Schiffahrtswege und Häfen

– Dienstleistungen – Lotswesen; Meldesysteme; Bugsier-, Eisbrecher- und VTS-Schiffsverkehrsdienste (samt Angaben zu den Kontaktmöglichkeiten)

– Verfahren für das Vorgehen in Notfällen – Hinweise und Angaben zu den Kontaktmöglichkeiten, einschließlich Angaben zu Schutzhäfen / geschützten Liegeplätzen

– Innerstaatliche Regelungen – Verordnungen, Empfehlungen und so weiter von Bedeutung für die Sicherheit der Seefahrt

– Veröffentlichungen – Sämtliche Veröffentlichungen von Bedeutung

– Verknüpfungen – Links zu Regierungsstellen, Häfen, Anbietern von seefahrtbezogenen Dienstleistungen, und so weiter

noch Anlage 1

22

HELCOM-Empfehlung 22E/5

Angenommen am 10. September 2001
unter Berücksichtigung von Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe c
des Helsinki-Übereinkommens

ÄNDERUNGEN VON ANLAGE IV DES HELSINKI-ÜBEREINKOMMENS – "VERHÜTUNG DER VERSCHMUTZUNG DURCH SCHIFFE"

DIE KOMMISSION –

IM BEWUSSTSEIN der Empfindlichkeit der Meeresumwelt des Ostseegebiets und der Bedeutung, die das Ostseegebiet aus wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, Erholungs- und kulturellen Gründen für die Menschen hat, die rund um die Ostsee leben;

IN DER ERKENNTNIS der Notwendigkeit, in einer die einzelnen Teilbereiche miteinander verbindenden Vorgehensweise – wie sie im Konzept der Nachhaltigkeit ins Auge gefaßt wird – diese gemeinsame Schatzkammer zum Wohle gegenwärtiger und künftiger Generationen zu schützen;

IN ANERKENNUNG DER TATSACHE, daß, wenn Schadstoffe in dieses verletzliche Meer eingebracht werden, sie dort lange Zeit verbleiben;

MIT DEM AUSDRUCK der Besorgnis bezüglich der zunehmenden Dichte des Seeverkehrs im Ostseegebiet und der Unfälle, die sich ereignet haben;

IN ANERKENNUNG der navigatorischen Schwierigkeiten, die das Ostseegebiet aufgrund von engen Fahrwassern, von Untiefen, Schärengewässern und aufgrund der Eisdecke in der Winterzeit aufweist;

ÜBERZEUGT von der Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Seefahrt im Ostseegebiet;

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG des Änderungsverfahrens für die Anlagen des Helsinki-Übereinkommens, wie es in Artikel 32 des Übereinkommens enthalten ist –

noch Anlage 1

23

BESCHLIESST,

a) die bisherige Regel 4 der Anlage IV – "Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe" – des Übereinkommens von 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets zu ändern und die neuen Regeln 9 bis 13 für diese Anlage anzunehmen; der geänderte und der neue Wortlaut sind im Anhang abgedruckt;

b) die Verwahrerregierung zu bitten, diese Änderungen zusammen mit der Annahmeempfehlung der Kommission den Vertragsparteien zuzuleiten;

c) festzustellen, daß die Änderungen als angenommen gelten, sofern nicht vor dem 1. September 2002 eine der Vertragsparteien den Änderungen widersprochen hat; und

d) festzustellen, daß die angenommenen Änderungen am 1. Dezember 2002 in Kraft treten;

ERSUCHT die Regierungen der Vertragsstaaten, über die Umsetzung dieser Empfehlung nach Artikel 16 Absatz 1 des Helsinki-Übereinkommens Bericht zu erstatten.

noch Anlage 1

24

HELCOM-Empfehlung 22E/5

ANHANG

Der nachstehende Wortlaut ersetzt den bisherigen Wortlaut von Regel 4 des Helsinki-Übereinkommens:

Regel 4: Anwendung der Anlagen zu MARPOL 73/78

1. Vorbehaltlich der Regel 5 wenden die Vertragsparteien die Bestimmungen der Anlagen I bis V zu MARPOL 73/78 an.

2. Mit dem Inkrafttreten der Neufassung von Regel 13G von Anlage I zu MARPOL 73/78 werden die Vertragsparteien wie folgt verfahren:

a) Sie ändern die Bedingungen, unter denen Schiffen gestattet ist, ihre jeweilige Flagge zu führen, dahin gehend, daß der Betrieb von Schiffen untersagt ist, die möglicherweise nicht die Vorschriften von Regel 13F in Verbindung mit Regel 13G Absatz 4 erfüllen;

b) sie nehmen davon Abstand, die Bestimmungen von Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b der Neufassung von Regel 13G von Anlage I von MARPOL 73/78 anzuwenden und werden demzufolge den Weiterbetrieb von Schiffen, die berechtigt sind, ihre jeweilige Flagge zu führen und auf die Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b angewandt werden dürfen, nach dem in Regel 13G Absatz 4 genannten Datum nicht gestatten;

c) sie werden ab dem 1 Januar 2015 von Regel 13G Absatz 8 Buchstabe b zu dem Zweck Gebrauch machen, Schiffen, deren Weiterbetrieb nach dem Jahrestag ihrer Ablieferung im Jahr 2015 auf der Grundlage von Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b von Regel 13G gestattet worden war, die Zufahrt zu ihren Häfen oder vor ihrer Küste gelegenen Umschlagplätzen zu verweigern;

noch Anlage 1

25

d) sie dürfen in Ausnahmefällen einem einzelnen Schiff, das nicht die Vorschriften von Regel 13F in Verbindung mit Regel 13G Absatz 4 erfüllt, die Zufahrt zu ihren Häfen oder vor ihrer Küste gelegenen Umschlagplätzen gestatten, wenn

– ein Öltanker in Schwierigkeiten ist und auf der Suche nach Landschutz oder nach einem Schutzhafen/geschützten Liegeplatz ist,

– ein unbeladener Öltanker sich auf dem Weg zu einem Reparaturhafen befindet.

Es werden die nachstehenden neuen Regeln 9 bis 13 in Anlage IV – "Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe" – eingefügt:

Regel 9: Verbesserte hydrographische Dienste und Förderung der Verwendung von Datensätzen für elektronische Seekarten (ENC)

1. Die Vertragsparteien

a) arbeiten einen Mechanismus für die systematische Neuvermessung von wichtigen Schiffahrtswegen und Häfen aus, um sicherzustellen, daß die Sicherheit der Seefahrt nicht durch unzureichende Informationsquellen gefährdet wird. Die Vermessung ist nach einer Norm durchzuführen, deren Anforderungen nicht unter denen der neuesten Ausgabe der IHO-Norm S-44 liegen. Das Arbeitsprogramm ist gemeinsam von den für die Vermessung der in Betracht kommenden Seegebiete zuständigen hydrographischen Diensten bis Ende 2002 durchzuführen; die Zielsetzung besteht darin, mit der praktischen Umsetzung im Laufe des Jahres 2003 zu beginnen.

b) erstellen Datensätze für elektronische Seekarten (ENC)

i) für wichtige Schiffahrtswege und Häfen bis Ende 2002. Die Auswahl der wichtigen Schiffahrtswege und Häfen erfolgt auf der Grundlage der beförderten Mengen an gefährlichen Gütern und der Anzahl an Fahrgästen;

ii) für weniger wichtige Schiffahrtswege und Häfen bis Ende 2004.

noch Anlage 1

26

2. Die Vertragsparteien

a) anerkennen elektronische Navigations-Informations-Systeme (ECDIS) im Sinne von SOLAS-Kapitel V als gleichwertigen Ersatz zu Papier-Seekarten;

b) verpflichten sich, mit den Versendern und Empfängern von Seefracht in ihren jeweiligen Staaten, die an der Beförderung von Fracht zu und von Häfen im Ostseegebiet beteiligt sind, in Verhandlungen mit dem Ziel einzutreten, sicherzustellen, daß die wirtschaftlich handelnden Beteiligten (zum Beispiel Versender und Empfänger von Seefracht in ihren jeweiligen Ländern) Absprachen mit nachstehendem Ziel treffen:

– Schiffen mit einem Tiefgang von 11 Metern oder mehr, Öltankschiffen mit einem Tiefgang von 7 Metern oder mehr, Chemikalien- und Gastankschiffen unabhängig von ihrer Größe sowie Schiffen, die INF-Ladegut befördern, wird vorgeschrieben, mit ECDIS ausgerüstet zu sein;

c) stellen als Angelegenheit von besonderem Interesse bis Ende 2002 sicher, daß die Hafenstaatkontrolle von Papier-Seekarten an Bord von Schiffen mit einem Tiefgang von 11 Metern oder mehr, Öltankschiffen mit einem Tiefgang von 7 Metern oder mehr, Chemikalien- und Gastankschiffen unabhängig von ihrer Größe sowie Schiffen, die INF-Ladegut befördern, intensiviert wird.

Regel 10: Verwendung automatischer Schiffsidentifizierungssysteme (AIS)

Die Vertragsparteien

a) errichten innerstaatliche landgestützte Überwachungssysteme für Schiffe auf der Grundlage von AIS-Signalen. Die vollständige Überwachung des Ostseegebiets innerhalb des Seegebiets A 1 findet spätestens ab dem 1 Juli 2005 statt;

noch Anlage 1

27

b) errichten in der Ostsee ein gemeinsames Überwachungssystem, das auf allen innerstaatlichen AIS-Überwachungssystemen in der Ostsee beruht und Zugriff auf alle diese Systeme gewährt;

c) erstellen verläßliche Statistiken über den Schiffsverkehr im Ostseegebiet zur Überprüfung der Notwendigkeit weiterer zusätzlicher Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt und der Einsatzmittel für Notfälle. Diese Statistiken werden auf der Grundlage von genau festgelegten und vereinheitlichten AIS-Daten erstellt.

Regel 11: Hafenstaatkontrolle

Die Vertragsparteien führen die Hafenstaatkontrolle entweder auf Grundlage der Pariser Vereinbarung von 1982 über die Hafenstaatkontrolle oder auf Grundlage der Richtlinie Nr. 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) in ihrer jeweils geltenden Fassung durch.

Regel 12: Förderung eines Sicherheits- und Umweltbewußtseins durch die Schaffung eines gemeinsamen Verfahrens für die Seeunfalluntersuchung

Die Vertragsparteien

a) stellen bei der Untersuchung von sicherheits- oder umweltschutzrelevanten Vorfällen an Bord und von Seeunfällen wesentliche Abweichungen vom ISM-Code fest, dokumentieren diese und leiten die Ergebnisse auf dem Weg über die IMO an die Schiffahrt mit dem Ziel weiter, angewandte Systeme zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zu verbessern und im Hinblick auf die mögliche Entziehung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beziehungsweise des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen entsprechend vorzugehen, und

noch Anlage 1

28

b) wenden bei der Zusammenarbeit in Fällen einer Beteiligung an solchen Ereignissen als Flaggenstaat oder sonstiger Staat mit wesentlichen Interessen den IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See an und tauschen im Rechtsrahmen des Datenschutzes die Daten der Schiffsdatenschreiber an solchen Ereignissen beteiligter Schiffe unter ihrer Flagge aus.

Regel 13: Schutzhäfen / geschützte Liegeplätze

Die Vertragsparteien

a) erstellen Planungen für die Unterbringung von Schiffen in Seenot in den Gewässern in ihrem Hoheitsbereich, damit sichergestellt ist, daß jene Schiffe vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständige Behörde unverzüglich einen Schutzhafen / geschützten Liegeplatz anlaufen können, und

b) tauschen untereinander Einzelheiten über die Planungen für die Unterbringung von Schiffen in Seenot aus.

Anlage 2

Anlage 2

ÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN SCHUTZ DER MEERESUMWELT DES OSTSEEGEBIETS

HELSINKI-KOMMISSION –
Kommission für den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets

HELCOM 23/2002
2/1

23. Tagung
Helsinki, Finnland, 5. bis 7. März 2002

31. Januar 2002

Tagesordnungspunkt 2 NACHARBEITEN ZU HELCOM EXTRA 2001

Stand der Umsetzung der Kopenhagener HELCOM-Erklärung

Vorgelegt vom Exekutivsekretär

Die Teilnehmer der Tagung werden ersucht, den anliegenden Bericht über den Stand der Umsetzung der Kopenhagener HELCOM-Erklärung zu billigen.

Hinweis des Sekretariats:

AUS SPARSAMKEITSGRÜNDEN WERDEN DIE DELEGIERTEN HÖFLICH ERSUCHT, IHRE EIGENEN KOPIEN DER UNTERLAGEN ZUR TAGUNG MITZUBRINGEN

Anne Christine Brusendorff

02-1307

noch Anlage 2

2

Stand der Umsetzung der Kopenhagener HELCOM-Erklärung

Einführung

1 Für den 3. und 4. Dezember 2001 wurde eine vierte Tagung der "Sea-based Pollution Group" (HELCOM SEA 4/2001) einberufen, um den Stand der Umsetzung der "Erklärung über die Sicherung der Seefahrt und die Verfügbarkeit von Einsatzmitteln für Notfälle im Ostseegebiet" (Kopenhagener HELCOM-Erklärung) sowie der HELCOM-Empfehlung 22E/5 mit dem Titel "Änderungen von Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens – "Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe" zu überprüfen. Das Ziel war, mögliche bei der Umsetzung aufgetauchte Probleme zu erkennen, damit keine Zeit verloren werde; die dahinterstehende Absicht war, sicherzustellen, daß die vollständige Umsetzung spätestens bis zu den festgesetzten Zieldaten erreicht wird. Ein weiteres Ziel war, Angaben über die Umsetzung zu sammeln, um in der Lage zu sein, der HELCOM-Tagung 23/2002 einen Zustandsbericht vorzulegen.

2 Anlage 1 enthält eine Zusammenstellung der von den Vertragsparteien erhaltenen Angaben über Maßnahmen, die zur Umsetzung der Kopenhagener HELCOM-Erklärung sowie der HELCOM-Empfehlung 22E/5 getroffen worden sind. Die Anlagen 2 und 3 enthalten die Kopenhagener HELCOM-Erklärung und die HELCOM-Empfehlung 22E/5.

Zusammenfassung des Standes der Umsetzung

3 Es folgt eine Zusammenfassung des Standes der Umsetzung für jeden Absatz in der Kopenhagener HELCOM-Erklärung. Die Fußnotenzeichen nach jeder Überschrift verweisen auf die einschlägigen Absätze in der Kopenhagener HELCOM-Erklärung.

noch Anlage 2

3

Maßnahmen der Schiffswegeführung[1]

4 Tiefwasserweg "Nordöstlich Gedser" (DW 17m)[2]

Von Dänemark und Deutschland sind alle erforderlichen Maßnahmen getroffen worden, um bis Januar 2002 die faktische Umsetzung der Verlängerung des bereits bestehenden Tiefwasserweges "Nordöstlich Gedser" (DW 17m) um fünf Seemeilen in das Verkehrstrennungsgebiet "Südlich Gedser" hinein sicherzustellen. Konkret heißt dies, daß neue Seekarten, einschlägige nautische Veröffentlichungen und Nachrichten für Seefahrer herausgegeben worden sind. Darüber hinaus werden alle Vertragsparteien die Annahme der Änderungen auf der 75. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation unterstützen. Damit wird eine vollständige Umsetzung dieser Maßnahme erreicht.

5 Maßnahmen der Schiffswegeführung im Finnischen Meerbusen[3]

Von Rußland sind alle erforderlichen Maßnahmen getroffen worden, um bis November 2001 die faktische Umsetzung der Änderungen an den bestehenden Verkehrstrennungsgebieten vor den Inseln Hogland (Gogland) und Sommers sowie die Einrichtung eines neuen Tiefwasserweges im östlichen Teil des Finnischen Meerbusens unter anderem durch die Verbreitung von Nachrichten für Seefahrer sicherzustellen. Darüber hinaus werden alle Vertragsparteien die Annahme der Änderungen und des neuen Vorschlages auf der 75. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation unterstützen. Damit wird eine vollständige Umsetzung dieser Maßnahme erreicht.

---

1 Es wird auf Absatz I der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.
2 Es wird auf Absatz Ia der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.
3 Es wird auf Absatz Ib der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

4

6 Neue Maßnahmen der Schiffswegeführung in der Ostsee[4]

Es werden alle erforderlichen Maßnahmen getroffen, damit Schweden im Namen aller Vertragsparteien auf der 48. Tagung des Unterausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation für die Sicherung der Seefahrt im Juli 2002 ein Informationsdokument vorlegt. Dieses Dokument unterrichtet über einen neuen empfohlenen Schiffahrtsweg weiter im Süden der Insel Gotland als bisher für südgehende beladene Öltankschiffe mit einem Tiefgang von mehr als 13 Meter. Auf diese Weise wird das Problem im Zusammenhang mit der Benutzung des bestehenden Verkehrstrennungsgebietes südlich der Insel Gotland durch Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als 13 Meter gelöst.

Das Risiko von Konflikten mit dem Verkehr in den Gewässern zwischen Bornholm und dem schwedischen Festland dürfte in Zukunft verringert werden. Diese Vorhersage beruht auf der Empfehlung, daß nordgehende Schiffe den Fahrweg in der dänischen AWZ und südgehende Schiffe den Fahrweg in der schwedischen AWZ benutzen sollen, und auf der Tatsache, daß an der Davis-Bank eine neue Tonne ausgelegt worden ist. Dänemark und Schweden prüfen zur Zeit, ob sie im Namen aller Vertragsparteien auf der 48. Tagung des Unterausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation für die Sicherung der Seefahrt im Juli 2002 ein Informationsdokument hierzu vorlegen.

Darüber hinaus werden alle erforderlichen Maßnahmen getroffen, damit Estland, Finnland und Rußland auf der 75. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation zur weiteren Erörterung auf der 48. Tagung des Unterausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation für die Sicherung der Seefahrt einen von allen Vertragsparteien zu unterstützenden gemeinsamen Vorschlag über verbreiterte Einbahnwege innerhalb von Verkehrstrennungsgebieten und verbreiterte Verkehrstrennungsgebiete sowie über ein obligatorisches Meldesystem mit der Bezeichnung VTMIS im Finnischen Meerbusen unterbreiten.

---

4 Es wird auf Absatz Ib der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

5

Lotswesen[5]

7 Im Rahmen der IMO

Es werden alle erforderlichen Maßnahmen getroffen, damit Dänemark im Namen aller Vertragsparteien auf der 48. Tagung des Unterausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation für die Sicherung der Seefahrt einen gemeinsamen Vorschlag über eine Neufassung von IMO-Entschließung A.620(15) unterbreiten kann, durch die eine Erweiterung in Form einer Empfehlung zustandekäme, auf dem Schiffahrtsweg T Lotsen auch für Schiffe mit einem Tiefgang zwischen 11 und 13 Meter anzunehmen.

Seitens Dänemarks besteht die Absicht, auf der 48. Tagung des Unterausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation für die Sicherung der Seefahrt Vorschläge über weitere Schritte zur verstärkten Annahme von Lotsen in der Ostsee und in den Ostsee-Zugängen zu unterbreiten; Dänemark würde diesbezügliche Ideen anderer Vertragsparteien begrüßen.

Damit steht eine vollständige Umsetzung dieser Maßnahmen unmittelbar bevor.

8 Im Rahmen der Helsinki-Kommission

Die 7. Tagung der Leiter der Delegationen zur Helsinki-Kommission (HELCOM HOD 7/2002) hat den Entwurf einer Empfehlung der Helsinki-Kommission mit dem Titel "Verstärkte Annahme von Lotsen auf dem Schiffahrtsweg T und im Øresund durch Unterrichtung auslaufender Schiffe und Einrichtung eines Frühwarnsystems" befürwortet; dieser Entschließungsentwurf wird dieser Tagung zur Annahme vorgelegt (vergleiche Dokument HELCOM 23/2002, 3/3). Der Entschließungsentwurf enthält die Empfehlung, daß die Regierungen der Vertragsparteien ein System einrichten, mittels dessen Schiffe, die von IMO-Entschließung A.579(14) oder A.620(15) erfaßt werden, beim Auslaufen aus einem Hafen im Ostseegebiet daran erinnert werden, daß ihnen empfohlen

---

5 Es wird auf Absatz II der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

6

wird, einen Lotsen anzunehmen. Außerdem ergeht an den entsprechenden Ostsee-Hafenstaat die Empfehlung, das dänische Verteidigungsministerium/ die Dienststelle des Admirals der dänischen Flotte davon zu unterrichten, daß ein solches Schiff aus einem Hafen im Ostseegebiet ausläuft und den Schiffahrtsweg T oder den Øresund ansteuert.

Nach der Annahme dieses Entschließungsentwurfs und der Einführung der entsprechenden betrieblichen Verfahren auf innerstaatlicher Ebene durch die Vertragsparteien – was so bald wie möglich, spätestens jedoch zum 1. Januar 2003, geschehen soll – wird eine vollständige Umsetzung erreicht.

Seevermessungsdienste[6]

9 Erneute Vermessung von Hauptschiffahrtswegen und -häfen[7]

Es sind bereits von allen Vertragsparteien Maßnahmen zur Ausarbeitung eines umfassenden Plans für die erneute Vermessung von Hauptschiffahrtswegen und -häfen getroffen worden und, soweit erforderlich, sind Verhandlungen mit Nachbarstaaten geführt worden/werden Verhandlungen mit Nachbarstaaten geführt. Alle erneuten Vermessungen werden nach einer Norm durchgeführt, die nicht weniger streng ist als die neueste Ausgabe der Sonderveröffentlichung IHO S-44. Damit wird bis zu den festgesetzten Zieldaten, nämlich 2002/2003, eine vollständige Umsetzung dieser Maßnahme erreicht.

10 Datensätze für elektronische Seekarten (ENC)[8]

Bis zu den festgesetzten Zieldaten, nämlich bis Ende 2002 beziehungsweise 2004, werden Haupt- und Nebenschiffahrtswege und -häfen durch Datensätze für elektronische Seekarten (ENC) abgedeckt. Dadurch wird eine vollständige Umsetzung dieser Maßnahme erreicht.

---

6 Es wird auf Absatz III der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.
7 Es wird auf Absatz IIIa der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.
8 Es wird auf Absatz IIIb der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

7

11 Elektronische Navigations-Informations-Systeme (ECDIS)[9]

Nahezu alle Vertragsparteien haben mitgeteilt, daß sie die Internationale Seeschiffahrts-Organisation darüber unterrichten werden, daß sie elektronische Navigations-Informations-Systeme (ECDIS) als gleichwertigen Ersatz für Seekarten in Papierform annehmen werden, wenn das neue SOLAS-Kapitel V am 1. Juli 2002 in Kraft tritt.

Die Vorkehrungen, insbesondere innerstaatliche Informationskampagnen, die zusammen mit kommerziell tätigen Stellen im Hinblick auf die Verwendung von ECDIS getroffen werden, werden voraussichtlich verhältnismäßig lange dauern. Während einige Vertragsparteien bereits Maßnahmen eingeleitet haben, um diese Tätigkeiten auf den Weg zu bringen, sehen sich andere Vertragsparteien wirtschaftlichen Problemen gegenüber, wenn es darum geht, zusammen mit kommerziell tätigen Stellen solche Vorkehrungen zu treffen.

Bis zum festgesetzten Zieldatum, nämlich bis Ende 2002, werden alle erforderlichen Maßnahmen getroffen sein, nachdem es gelungen ist, daß der im Rahmen der Pariser Vereinbarung von 1982 über die Hafenstaatkontrolle eingerichtete Hafenstaatkontrollausschuß (PSCC) im Mai 2002 eine Intensivierung der Hafenstaatkontrolle bezüglich Seekarten in Papierform zugesagt hat. Dänemark war für die entsprechende gemeinsame Vorlage beim Hafenstaatkontrollausschuß federführend.

Automatische Schiffsidentifizierungssysteme (AIS)[10]

12 Innerstaatliche AIS-Überwachungsmaßnahmen

Mit Ausnahme einer Vertragspartei, die auf derzeitige Finanzierungsprobleme hinweist, wird es spätestens zum 1. Juli 2005 eine vollständige Überwachung

---

9 Es wird auf Absatz IIIc der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

10 Es wird auf Absatz IV der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

des Ostseegebietes innerhalb aller Seegebiete A1 geben, und damit eine vollständige Umsetzung dieser Maßnahme bis zum festgesetzten Zieldatum.

12 Gemeinsame AIS-Überwachungsmaßnahmen in der Ostsee

Maßnahmen zur Umsetzung eines gemeinsamen AIS-Überwachungssystems in der Ostsee sind schon gut vorangekommen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Übermittlung von AIS-Daten an das HELCOM-Sekretariat zur Erstellung eines jährlichen Berichtes über Tendenzen im Seeverkehr zu erwähnen: Die Facharbeitsgruppe "Gegenseitiger Austausch und Lieferung von AIS-Daten" hatte ihr erstes Treffen am 18. und 19. Februar 2002.

Unterstützende Maßnahmen der Europäischen Kommission[11]

14 Die Umsetzung dieses Maßnahmenpakets ruht bis zur Gründung der Europäischen Seeverkehrssicherheitsbehörde. Danach wird zu gegebener Zeit eine Vereinbarung über die technische Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Seeverkehrssicherheitsbehörde und der Helsinki-Kommission ausgearbeitet.

Ebenso muß erst noch das Ergebnis der Arbeit innerhalb der entsprechenden Gremien der Europäischen Gemeinschaft sowie die abschließenden Beratungen über die Europäische Vereinbarung über den Austausch seefahrtbezogener Daten abgewartet werden, bevor es möglich sein wird, dieses Maßnahmenpaket umzusetzen.

Einhüllen-Öltankschiffe[12]

15 Unterrichtung der IMO

Die EU-Verordnung über die beschleunigte Ausmusterung von Einhüllen-Öltankschiffen sieht eine Koordinierung in dieser Angelegenheit innerhalb der

---

11 Es wird auf Absatz V der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

12 Es wird auf Absatz VI der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

9

EU vor. Die übrigen Vertragsparteien sind zur Zeit dabei, eine Unterrichtung der IMO zu diesem Thema vorzubereiten.

16 Orimulsion

Derzeit importieren lediglich zwei Vertragsparteien Orimulsion. Eine davon hat bereits Vorkehrungen getroffen, durch die sichergestellt wird, daß die Beförderung in Doppelhüllen-Öltankschiffen erfolgt. Trotzdem ist es empfehlenswert, daß alle Vertragsparteien Schritte zur Umsetzung dieser Maßnahme treffen.

Die Frage der Einfuhr/Ausfuhr von Orimulsion wird in Zukunft bei HELCOM SEA mit Vorrang behandelt und die Vertragsparteien sind darum ersucht worden, der Helsinki-Kommission über ihre Orimulsion-Importe/-Exporte Bericht zu erstatten. Sollten weitere Vertragsparteien mit der Einfuhr/Ausfuhr von Orimulsion beginnen, so muß bei HELCOM SEA über ein besonderes Meldesystem für Schiffe nachgedacht werden, die Orimulsion befördern.

An die Europäische Kommission soll mit der Anregung herangetreten werden, die Einrichtung ähnlicher Maßnahmen für andere europäische Gewässer, insbesondere für die Nordsee, zu prüfen.

Hafenstaatkontrolle[13]

17 Zur Zeit werden von Estland, Lettland und Litauen geeignete Schritte unternommen, um so schnell wie möglich Vollmitglieder der Pariser Vereinbarung von 1982 über die Hafenstaatkontrolle zu werden.

Bislang haben lediglich zwei Vertragsparteien Maßnahmen getroffen, um an die Schiffahrt zu appellieren, die EQUASIS-Datenbank zu benutzen, um so zu gewährleisten, daß nur sichere Tankschiffe für den Verkehr im Ostseegebiet gechartert werden und dadurch eine wirksame Anwendung der Grundsätze der "Qualitäts-Charta der Schiffahrt" sicherzustellen.

---

13 Es wird auf Absatz VII der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

10

Besonders schutzwürdige Seegebiete ("Particularly Sensitive Sea Areas" – PSSAs)[14]

18 Zur Zeit wird ein Gesamtverzeichnis bestehender Schiffssicherheitsmaßnahmen im Ostseegebiet erstellt. Die Endfassung des Gesamtverzeichnisses wird die Grundlage für Erörterungen auf der Fünften Tagung der "Sea-based Pollution Group" (HELCOM SEA 5/2002) vom 13. bis zum 17. Mai 2002 bilden, in deren Rahmen die Notwendigkeit zusätzlicher Schiffssicherheitsmaßnahmen im Ostseegebiet sowie die Möglichkeit geprüft werden soll, solche Maßnahmen durch die Ausweisung von Teilen des Ostseegebiets als "besonders schutzwürdiges Seegebiet" zu fördern.

In diesem Sinne sind Schritte eingeleitet worden, um die vollständige Umsetzung dieser Maßnahme bis zum festgesetzten Zieldatum, nämlich bis Ende 2003, sicherzustellen.

Informationen im Zusammenhang mit einer sicheren Schiffsführung[15]

19 In den Ländern der Vertragsparteien sind vorbereitende Maßnahmen mit dem Ziel, einen Online-Zugriff auf systematisch geordnete und aktualisierte Hinweise/Angaben im Zusammenhang mit einer sicheren Schiffsführung zu ermöglichen, schon gut vorangekommen. Der Zugriff erfolgt über Verknüpfungsmöglichkeiten (Links) von der HELCOM-Website zu den Websites auf den Internet-Servern der einzelnen Vertragsparteien.

Seeunfalluntersuchungen[16]

20 Viele Vertragsparteien haben die unter diesem Punkt zusammengefaßten Maßnahmen bereits vollständig umgesetzt, nämlich

---

14 Es wird auf Absatz VIII der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.
15 Es wird auf Absatz IX der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.
16 Es wird auf Absatz X der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

11

- Feststellung von Abweichungen von den mit dem ISM-Code angenommenen Verfahren im Rahmen der Untersuchung von sicherheits- oder umweltschutzrelevanten Vorfällen an Bord und von Seeunfällen;

- Weiterleitung der Ergebnisse an die Schiffahrt auf dem Weg über die IMO mit dem Ziel, angewandte Systeme zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zu verbessern und im Hinblick auf die mögliche Entziehung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beziehungsweise des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen entsprechend vorzugehen;

- in größtmöglichem Umfang Austausch von Schiffsdatenschreibern beteiligter Schiffe unter der Flagge eines Ostsee-Staates;

- Heranziehen der IMO-Entschließung A.849(20) – "Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See" – für die Durchführung von Seeunfalluntersuchungen mit dem Ziel, die Ergebnisse solcher Untersuchungen gemeinsam zu nutzen.

Die übrigen Vertragsparteien untersuchen entweder in einem ersten Schritt die Notwendigkeit gesetzlicher Änderungen oder sind bereits damit beschäftigt, die bestehende Gesetzgebung zu ändern.

21 Einrichtung einer gemeinsamen Datenbank

Derzeit gibt es keine gemeinsame Position in der Frage der Einrichtung einer gemeinsamen Datenbank mit den Ergebnissen von Seeunfalluntersuchungen für das gesamte Ostseegebiet. Einige Vertragsparteien sind der Auffassung, diese Angelegenheit werde bereits in anderen Organisationen (das heißt: in der IMO) behandelt und falle nicht in den Zuständigkeitsbereich von HELCOM. Eine Vertragspartei glaubt hingegen, das Ziel der vorgeschlagenen Datenbank werde – auch wenn in ihr Schiffssicherheitsangelegenheiten verarbeitet würden – die Verhütung der Meeresverschmutzung aufgrund von Schiffsunfällen im Ostseegebiet sein, weshalb sie in den Zuständigkeitsbereich von HELCOM

noch Anlage 2

12

falle. Die Angelegenheit wird bei HELCOM SEA 5/2002 weiter erörtert.

Sicherstellung der Verfügbarkeit ausreichender Einsatzmittel für Notfälle[17]

22 In den Ländern einiger Vertragsparteien sind Tätigkeiten im Gange/werden in nächster Zeit Schritte eingeleitet, um die Einsatzbereitschaft der vorhandenen Einsatzmittel für Notfälle sicherzustellen und damit in die Lage versetzt zu werden, diese Angelegenheit beim Aufbau von Einsatzkapazitäten in den einzelnen Ländern mit Vorrang zu behandeln. Außerdem wird zur Zeit der Abschluß von Vereinbarungen zwischen den Vertragsparteien geprüft, mit denen dem Fehlen von Einsatzmitteln für Notfälle in manchen Teilregionen im Ostseegebiet begegnet werden soll. Diese Angelegenheit wird als vorrangiges Thema im Arbeitsprogramm von HELCOM SEA geführt, und es wird ein Entschließungsentwurf zu der Frage, wie die Einsatzbereitschaft der vorhandenen Einsatzmittel für Notfälle sicherzustellen ist, zur weiteren Erörterung während HELCOM SEA 5/2002 ausgearbeitet.

Sicherstellung der Verfügbarkeit von Schutzhäfen geschützten Liegeplätzen[18]

23 Alle Vertragsparteien unterstützen die Arbeit innerhalb der IMO, der EG sowie anderer einschlägiger internationaler Organisationen, um die Ergebnisse dieser Arbeit bei der Ausarbeitung innerstaatlicher Planungen für die Aufnahme von Schiffen in Seenot nutzen zu können und anschließend Einzelheiten dieser Planungen auszutauschen.

Sicherstellung der Verfügbarkeit von ausreichenden Eingreifkapazitäten auf See[19]

24 Umsetzung von HELCOM-Empfehlungen auf dem Gebiet der Verschmutzungsbekämpfung

---

17 Es wird auf Absatz XI der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

18 Es wird auf Absatz XII der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

19 Es wird auf Absatz XIII der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

13

Das Bemühen um eine vollständige Umsetzung von HELCOM-Empfehlungen auf dem Gebiet der Verschmutzungsbekämpfung muß verstärkt werden. Zur Überwachung der Umsetzung ist beschlossen worden, daß alle Vertragsparteien auf der Fünften Tagung der "Sea-based Pollution Group" (HELCOM SEA 5/2002) über ihre Umsetzung von Empfehlungen von HELCOM SEA auf dem Gebiet der Verschmutzungsbekämpfung Bericht erstatten müssen; weiterreichendes Ziel ist dabei die Vorlage eines Berichts über den Stand der Umsetzung auf der 24. Tagung der Helsinki-Kommission im Jahr 2003.

25 Bekämpfung von hochviskosem Öl/Orimulsion

Während Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten zur Bekämpfung von hochviskosem Öl bereits unternommen worden sind/in nächster Zeit unternommen werden, ist dies bei Orimulsion nicht der Fall. Innerhalb der IMO und der EU sind jedoch Arbeiten auf beiden Gebieten im Gange. Die Angelegenheit wird als vorrangiges Thema im Arbeitsprogramm von HELCOM SEA geführt.

26 Gesamtverzeichnis vorhandener Ausrüstung

So unbestritten Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten zur Bekämpfung von hochviskosem Öl wichtig sind, so ist es auch eine wichtige Angelegenheit, die vorhandene Ausrüstung richtig/schöpferisch einzusetzen. Diese Frage wird bei HELCOM SEA 5/2002 weiter erörtert werden, wobei das Ziel die Erstellung eines gemeinsamen Gesamtverzeichnisses der verfügbaren Ausrüstung für die Bekämpfung von hochviskosem Öl/Orimulsion ist.

27 Verfahren der Verschmutzungsbekämpfung unter Eisbedingungen

Für die Verschmutzungsbekämpfung unter Eisbedingungen und in sehr kaltem Wasser gibt es einige besondere Verfahren. Ein vom 20. bis 22. November 2001 in Helsinki, Finnland, abgehaltenes Seminar mit dem Titel "Combating Marine Oil Spills in Ice and Cold/Arctic Conditions" hat sich mit den einschlägigen wissenschaftlichen und praktischen Aspekten befaßt, insbesondere mit Verfahren der mechanischen Rückgewinnung, mit dem Verhalten von Öl in Eis

und mit dem Aufspüren von Öl unter einer Eisschicht. Die Europäische Kommission hat beschlossen, daß Vorschläge im Zusammenhang mit Verfahren der Verschmutzungsbekämpfung unter Eisbedingungen und in sehr kaltem Wasser als ein vorrangiges Betätigungsfeld beim Aufruf für die nächste Vorschlagsrunde der Generaldirektion Umwelt auf dem Gebiet der Meeresverschmutzung gelten. Die Vertragsparteien werden die Vorkehrungen für ein von Norwegen und den USA gemeinsam vorgeschlagenes groß angelegtes Öl-in-Eis-Experiment im Nordpolargebiet verfolgen und sich möglicherweise daran beteiligen.

Säuberungsaktionen längs des Meeresufers nach Verschmutzungsvorfällen[20]

28 Im Rahmen ihrer jeweiligen Vorkehrungen zur Verschmutzungsbekämpfung haben alle Vertragsparteien in gewissem Umfang die Möglichkeit, mit ihren eigenen Mitteln Säuberungsaktionen längs des Meeresufers nach Verschmutzungsvorfällen durchzuführen. Deshalb sind auch alle Vertragsparteien in geringerem oder größerem Umfang in der Lage, anderen ihre Unterstützung und Zusammenarbeit bei solchen Aktionen anzubieten.

Die Frage, wie die Zusammenarbeit bei Säuberungsaktionen längs des Meeresufer nach Verschmutzungsvorfällen erweitert werden kann, wird als vorrangiges Thema im Arbeitsprogramm von HELCOM SEA geführt. Alle Vertragsparteien müssen Angaben vorlegen

- über ihre Stellen für den Umgang mit freigesetztem Öl und freigesetzten anderen schädlichen Stoffen längs des Meeresufers;

- über ihre Regelungen, die unmittelbare Auswirkungen auf die Vorbereitungsmaßnahmen auf und die Bekämpfung von Verschmutzungen des Meeresufers durch Öl und andere schädliche Stoffe haben, sowie über sonstige damit zusammenhängende Angelegenheiten;

---

20 Es wird auf Absatz XIV der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

15

- die für den Empfang und den Versand von Meldungen betreffend Verschmutzungen des Meeresufers durch Öl und andere schädliche Stoffe zuständige Behörde.

Eine Zusammenstellung all dieser Angaben wird bei HELCOM SEA 5/2002 erörtert werden; dabei ist das weiterreichende Ziel, auf der 24. Tagung der Helsinki-Kommission im Jahr 2003 konkrete Vorschläge für die Erweiterung der Zusammenarbeit bei Säuberungsaktionen längs des Meeresufer nach Verschmutzungsvorfällen vorzulegen.

Änderungen von Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens[21]

29 Bei der Umsetzung der HELCOM-Empfehlung 22E/5 mit dem Titel "Änderungen von Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens – "Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe" bis zum 1. Dezember 2002 sieht keine Vertragspartei Probleme. (Hierbei geht es um Änderungen von Regel 4 mit dem Titel "Anwendung der Anlagen zu MARPOL 73/78", von Regel 9 mit dem Titel "Verbesserte hydrographische Dienste und Förderung der Verwendung von Datensätzen für elektronische Seekarten (ENC)", von Regel 10 mit dem Titel "Verwendung automatischer Schiffsidentifizierungssysteme (AIS)", von Regel 11 mit dem Titel "Hafenstaatkontrolle" und von Regel 12 mit dem Titel "Förderung eines Sicherheits- und Umweltbewußtseins durch die Schaffung eines gemeinsamen Verfahrens für die Seeunfalluntersuchung".)

Gemeinsame Arbeitstagung von IMO, HELCOM und EG[22]

30 Deutschland hat alle Vertragsparteien aufgefordert, zusätzliche Themenvorschläge zur Behandlung auf der im Laufe des Jahres 2002 in Rostock stattfindenden Gemeinsamen Arbeitstagung von IMO, HELCOM und EG zu unterbreiten. "Zusätzlich" bedeutet: zusätzlich zu den bereits feststehenden Themen "Beurteilung des Standes der Umsetzung der auf der Außerordentlichen

---

21 Es wird auf Absatz XV der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

22 Es wird auf Absatz XVI der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

16

Tagung der Helsinki-Kommission beschlossenen Maßnahmen", Notwendigkeit der Vereinheitlichung der Regeln für den Schiffsverkehr im Winter/die Eisklassifikation/Eisbrecherdienste" sowie "Möglicher Bedarf für eine Neufassung von HELCOM-Empfehlungen auf dem Gebiet der Verschmutzungsbekämpfung".

Schlußbemerkung

31 Aufgrund der vorstehenden Darstellung ist die Schlußbemerkung gerechtfertigt, daß die Umsetzung der Kopenhagener HELCOM-Erklärung sowie der HELCOM-Empfehlung 22E/5 schon gut vorangekommen ist und daß bei den Maßnahmen, für die ein Zieldatum festgesetzt worden ist, die Umsetzung rechtzeitig erreicht werden wird. Dessenungeachtet besteht die Notwendigkeit, die Bedeutung eines nicht nachlassenden Engagements auf breiter Ebene in jedem einzelnen Land zu betonen. So kann auf manchen Gebieten wie beim Aufbau von Einsatzkapazitäten die vollständige Umsetzung nur durch ein gemeinsames Engagement von für die Bekämpfung von Verschmutzungen zuständigen Stellen und Umweltschutzorganisationen (das heißt: Behörden und Ministerien) erreicht werden.

Anlage 3

Anlage 3

Forderungen der 10. Ostseeparlamentarierkonferenz in Greifswald am 3./4. September 2001

	Greifswalder Resolution (04.09.2001)
1.	Prüfung und Untersuchung der Vorteile einer Ausweisung weiterer Teile des Ostseeraums als **„besonders empfindliches Seegebiet“**
2.	Einführung einer **Lotsenpflicht** und eines **Verkehrsleit- und Informationssystems** (VTMIS) auf der T-Route, im Øresund und in der Kadetrinne
3.	**Merkblatt** über die **navigatorischen Eigenheiten** besonders gefährlicher Verkehrsflächen (Kadetrinne, etc.) und **aktuelles Kartenmaterial**
4.	Verfahren zur Einweisung von Schiffen in Seenot in einen Nothafen (**Nothafenrecht**)
5.	**„Maßnahmenpakete ERIKA I und II“**
6.	**Umweltschutzmaßnahmen im Finnischen Meerbusen**
7.	**striktere Anwendung des** an jeglichen Schiffsverkehr im Ostseeraum gerichteten **Verbots, Schiffsabfälle**, insbesondere Öl und Abwässer einzuleiten
8.	Verbesserung **hydrographischer Dienste** und Förderung der Verwendung **Elektronischer Seekarten** (Electronic Navigational Charts – ENC)
9.	**Automatische Identifikationssysteme (AIS)**
10.	die Förderung eines **bindenden Berichtswesens für die Schifffahrt**
11.	**Ausmusterung von Einhüllen-Öltankern** im Ostseeraum bis zum Jahr 2015
12.	**Hafenstaatkontrolle**
13.	**Förderung einer Sicherheits- und Umweltkultur** durch Schaffung eines **gemeinsamen Verfahrens zur Untersuchung von Seeunfällen**
14.	**wirtschaftliche Anreize**, z.B. **niedrigere Hafengebühren für Schiffe, die bestimmte Umweltkriterien erfüllen**
15.	**Verfügbarkeit angemessener Notfallkapazitäten** (Brandbekämpfungs-, Leichterungs- und Abschleppkapazitäten für Notfälle)
16.	**Kooperation der Ostseeanrainerstaaten**, so dass die katastrophalen Folgen von Unfällen und technikbedingten Katastrophen verhindert werden können
17.	**Zusammenarbeit der Regierungen bei Umweltsanierungsmaßnahmen in Küstengebieten**
18.	**Beobachterstatus** bei der IMO

noch Anlage 3

ENTSCHLIESSUNG
TEIL II

der am 3./4. September 2001 in Greifswald, Deutschland versammelten Teilnehmer der 10. Parlamentarischen Konferenz über Zusammenarbeit im Ostseeraum[2]

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 Entschließung, 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

noch Anlage 3

- 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

noch Anlage 3

- 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 Kadetrinne 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

noch Anlage 3

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 **Drucksache 3/2973**
3. Wahlperiode **12.06.2002**

ANTRAG

der Fraktionen der SPD und PDS

Maritime Sicherheit auf der Ostsee II

Der Landtag möge beschließen:

I. In Ergänzung und Konkretisierung seiner Beschlüsse auf Drucksache 3/2111 „Maritime Sicherheit auf der Ostsee I“ vom 28. Juni 2001 und Drucksache 3/2316 „Entschließung zur Umsetzung von Beschlüssen der 10. Ostseeparlamentarierkonferenz in Greifswald am 3. und 4. September 2002“ vom 17. Oktober 2001 sowie der bisherigen Erörterungen zu Initiativen aus allen Fraktionen zum Thema „Maritime Sicherheit im Ostseeraum“ trifft der Landtag auf der Grundlage der ersten Ergebnisse des von ihm neuerlich in Auftrag gegebenen Gutachtens zu diesem Thema, der bisherigen Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Maritime Sicherheit“ der Ostseeparlamentarierkonferenz sowie der weiteren internationalen Entwicklung und Fortschritte auf diesem Gebiet

folgende Feststellungen:

1. Der Landtag begrüßt, dass auf Grund der Beschlüsse der Ostseeparlamentarierkonferenz am 4. September 2001 in Greifswald und der außerordentlichen Ministerkonferenz der Helsinki-Kommission (HELCOM-Extra 2001) am 10. September 2001 in Kopenhagen eine Reihe der dort beschlossenen Maßnahmen in die Wege geleitet und dadurch erhebliche Beiträge zur Verbesserung der maritimen Sicherheit initiiert worden sind.

2. Aufgrund dieser Aktivitäten hat das maritime Sicherheitsbewusstsein im Ostseeraum deutlich zugenommen. Die fachliche Diskussion in der Schifffahrt, in der Verwaltung von Bund und Ländern sowie in den internationalen Gremien läuft auf breiter Ebene. Neue Übereinkommen, Richtlinien, Verordnungen und organisatorische Maßnahmen sind zu vermelden. Neue Regelungen in den internationalen und nationalen Gremien sind schneller als früher verhandelt und zum Abschluss gebracht worden.

3. Positiv festzuhalten ist, dass das AIS-System zur automatischen Schiffsidentifizierung unmittelbar vor der Anwendung steht, wobei die Ostsee zu den aller ersten Anwendungsregionen zählen wird. Das Havariekommando als zentrale Führungsstelle für komplexe Schadenslagen ist auf den Weg gebracht und das Notschleppkonzept für Ostsee und Nordsee mit neuen Charterverträgen deutlich verbessert worden.

4. Prägend für die Verbesserung der Schiffssicherheit auf der Ostsee - und darüber hinaus auch für andere Seegebiete - sind die
   - Beschleunigung der internationalen Gesetzgebung in der International Maritime Organization (IMO),
   - Hafensicherheit und Terrorismusbekämpfung auf See als Folgeprobleme des 11. September 2001,
   - Schiffssicherheit als neuer Schwerpunkt der EU-Verkehrspolitik,
   - Schritte zur Umsetzung der Forderungen von Greifswald und Kopenhagen vom September 2001,
   - ersten Ergebnisse der deutschen Projektgruppe „Maritime Notfallvorsorge“.

5. Gleichwohl ist festzuhalten, dass in der Umsetzung von Vorschriften die Dauer bei der Ratifikation und Inkraftsetzung von internationalen Vorgaben noch zu unbefriedigend ist. Auch die Gründung einer die vielen Zuständigkeiten von Bund und Küstenländern zusammenfassenden „deutschen Küstenwache“ kam nicht voran. Ferner ist die maritime Sicherheitsausbildung und darin eingeschlossen die Kenntnis der seerechtlichen Vorschriften zur Sicherheit auf See in Deutschland und mehr noch bei vielen anderen Flaggenstaaten verbesserungsbedürftig.

II. Vor diesem Hintergrund stellt der Landtag ergänzend zu seinen bisherigen Beschlüssen folgende Forderungen zur Verhütung, Bekämpfung und Nachsorge von Schiffsunfällen:

1. Der Landtag fordert die Landesregierung auf, sich mit allem Nachdruck in den zuständigen Gremien von HELCOM dafür einzusetzen und jeden dazu notwendigen Beitrag zu leisten, dass mit der bisherigen Intensität eine möglichst schnelle Umsetzung der Kopenhagen-Deklaration erreicht wird. Darüber hinaus wird die Landesregierung ersucht, den Landtag nach jeder Sitzung der zuständigen Arbeitsgruppen und nach den Plenarsitzungen von HELCOM über die Fortschritte in der Umsetzung der Deklaration zu informieren.

2. Die Landesregierung wird ersucht, auf der Bundesebene mit Nachdruck darauf hinzuwirken, dass das Protokoll (Protocol on seafarers‘ conditions of work) aus dem Jahre 1996 zur Konvention Nr. 147 der International Labour Organization (ILO) sowie die ILO-Konvention Nr. 180 aus dem Jahre 1996 zur Festschreibung und Kontrolle elementarer Forderungen nach sozialen Mindeststandards unverzüglich ratifiziert werden.

3. Die Landesregierung wird aufgefordert, auf Bundesebene dafür einzutreten, dass sich alle Osteeanrainerstaaten für die Einrichtung eines international verbindlichen Flaggenstaatkodex zur Bedeutung und den Verantwortlichkeiten eines Flaggenstaates im Rahmen einer entsprechenden IMO-Regelung einsetzen.

4. Der Landtag sieht es als notwendig an, dass die Landesregierung gegenüber der Bundesregierung dafür eintritt, dass sich die Bundesregierung gegenüber den Ostseeanrainerstaaten um eine schnelle und einheitliche Verbesserung des Hafensicherheitsniveaus im Ostseeraum bemüht und dafür einsetzt, dass die Ostseeanrainerstaaten dies gemeinsam im Rahmen der im Dezember 2002 stattfindenden diplomatischen Konferenz der IMO fordern. Dazu zählen:

   - das Vorziehen der Ausrüstungspflicht von Schiffen mit AIS-Transpondern,
   - Risikoanalysen für Schiffe, mobile Plattformen sowie Häfen,
   - die Einsetzung von Sicherheitsbeauftragten,
   - schiffssicherheits- und Hafensicherheitspläne sowie
   - die Meldung von Verstößen gegen geltende Sicherheitsbestimmungen.

5. Der Landtag sieht es ferner als notwendig an, dass seitens der Ostseeanrainerstaaten geprüft wird, inwieweit ein „Port and Maritime Security Act“ - ähnlich den gegenwärtigen Überlegungen in den USA - für den Ostseeraum entwickelt und realisiert werden sollte.

6. Die Landesregierung wird aufgefordert, im Einvernehmen mit der Bundesregierung einen Sitz in dem mit dem EU-Verordnungsvorschlag KOM (2000) 459/Bundesrats-Drucksache 651/00 vom 16.10.2000 vorgesehenen Seesicherheits-Ausschuss für Mecklenburg-Vorpommern zu beanspruchen.

7. Die Landesregierung wird aufgefordert, den Gesetzentwurf zur Umsetzung der Richtlinie 2000/95/EG über die Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände dem Landtag so schnell wie möglich zuzuleiten.

8. Die Landesregierung wird aufgefordert, Sorge dafür zu tragen, dass für die Vertretung in den entsprechenden internationalen und nationalen Gremien eine noch stärkere Beteiligung als bisher vorgesehen wird, um die Interessen des Landes mit entsprechendem Nachdruck vertreten zu können.

9. Die Landesregierung wird aufgefordert, sich auf allen Ebenen dafür einzusetzen, dass der Fachbereich Seefahrt der Hochschule Wismar hinsichtlich der angestrebten Weiterbildungsmöglichkeiten und -maßnahmen sowie Forschungsvorhaben zur Verbesserung der maritimen Sicherheit weiter ausgebaut und zusätzlich unterstützt wird.

10. Die Landesregierung wird aufgefordert, im Rahmen des Ausbaus eines Bildungs- und Forschungsschwerpunktes zu einem Kompetenzzentrum für „nationales sowie internationales See- und Meeresumweltrecht“ eine fächer- und hochschulübergreifende Kooperation am Standort Rostock in die Wege zu leiten und zu unterstützen.

11. Die Landesregierung wird hinsichtlich des hohen Gefährdungspotentials durch mögliche Ölunfälle auf See ersucht, die derzeit laufende Sensitivitätskartierung an der Ostseeküste weiter intensiv zu unterstützen und so bald wie möglich zum Abschluss zu bringen.

III. Der Landtag ersucht die Arbeitsgruppe „Maritime Sicherheit“ der Ostseeparlamentarierkonferenz die vorstehenden Forderungen - soweit sie den internationalen Bereich betreffen - im Rahmen ihrer Empfehlungen für die Entschließung zur 11. Parlamentarischen Jahreskonferenz am 30. September und 1. Oktober 2002 in St. Petersburg aufzugreifen.

Volker Schlotmann und Fraktion

Angelika Gramkow und Fraktion

Begründung:

I. Allgemeines

Die Ostsee gewinnt durch die Überwindung der Jahrzehnte währenden politischen Trennung zwischen „Ost und West“ nach und nach ihre Bedeutung des gemeinsamen Binnenmeeres und Wirtschaftsraumes wieder zurück. Die Region ist mittlerweile die größte und dynamischste Wachstumsregion Europas.

Unser gemeinsames Meer ist durch besondere natürliche Verhältnisse gekennzeichnet. So können beispielsweise Ölunfälle katastrophale Auswirkungen auf das ökologische System und die Wirtschaft betroffener Anliegerstaaten haben. Die Gefahr basiert im Wesentlichen auf der steigenden Anzahl von Öltransporten bei zunehmender Schiffsgröße und Fahrtgeschwindigkeit, der Globalisierung des Seeverkehrs bei zunehmendem Wettbewerbsdruck unter Schiffs- und Ladungseignern, der Überalterung von Schiffsflotten und dem Einsatz von Substandardschiffen, dem unzureichenden Aus- und Weiterbildungsstand der Besatzungen und weiteren Defiziten. Der insgesamt zunehmende Seeverkehr und die damit einhergehende Bedrohung existentieller Grundlagen aller Ostseeanrainer erfordern daher zwingend eine Verstärkung des internationalen Handelns zur Vorbeugung von Schiffshavarien sowie die Ausweitung internationaler Vereinbarungen für gemeinsames staatenübergreifendes Handeln.

Vor diesem Hintergrund widmete sich die Ostseeparlamentarierkonferenz der Thematik der „Maritimen Sicherheit auf der Ostsee“ in den letzten Jahren in besonderem Maße. Auf der Grundlage von Beschlüssen der 9. und 10. Konferenz wurden politische Handlungsempfehlungen und Forderungen für den Ostseeraum abgeleitet, die sowohl in nationalen sowie regionalen Parlamenten als auch in internationalen Gremien erörtert wurden. Die Ergebnisse der letzten Konferenz haben mittlerweile in der HELCOM Kopenhagen Deklaration aus dem Jahr 2001 ihren Niederschlag gefunden und sind teilweise in geltendes Völkerrecht umgesetzt worden.

Zurzeit erarbeitet die Arbeitsgruppe COMS (Committee on Maritime Safety) der Ostseeparlamentarierkonferenz weitere Maßnahmenvorschläge, die Ende September bzw. Anfang Oktober diesen Jahres in St. Petersburg zur Diskussion gestellt werden sollen.

Es hat sich gezeigt, dass die intensive fachliche Auseinandersetzung auf der parlamentarischen Ebene den politischen Druck auf die Gremien, Regierungen und internationalen Organisationen erhöht hat, notwendige Maßnahmen zur Prävention, Unfallbekämpfung, zum Management, etc. zu beschleunigen. Weitere Initiativen können nur in enger Zusammenarbeit mit der Helsinki-Kommission (HELCOM), International Maritime Organization (IMO) und Europäischen Union (EU) eingeleitet werden. Insbesondere gilt es, ein solidarisches Sicherheitsbewusstsein in Politik und Gesellschaft der Ostseeanrainerstaaten weiter zu entwickeln. Dabei dürfen Aspekte des Meeresumweltschutzes nicht vernachlässigt werden.

Auch in technischer Hinsicht ist anzustreben, die vorhandenen Möglichkeiten international verbindlich vorzuschreiben und so schnell wie möglich umzusetzen. Dies ist bei wichtigen Maßnahmen, wie beispielsweise bei der Einführung Automatischer Schiffsidentifizierungssysteme (AIS), der verstärkten Nutzung von Elektronischen Navigations-Informations-Systemen (ECDIS) und dem Gebot zur Verwendung von Doppelhüllenschiffen für Öl- und Gefahrguttransporte auch gelungen. Ebenso sind bedeutende Fortschritte im Rahmen der Lenkung und Überwachung von schwierig zu befahrenden Seegebieten, wie beispielsweise der Kadetrinne, gemacht worden. Schließlich sind alle Ostseeanrainer zu verpflichten, ein ausreichendes see- und landseitiges Unfallbekämpfungsmanagement sowie eine entsprechende Technik vorzuhalten.

Aus deutscher Sicht geht es in besonderem Maße auch um die Zusammenführung von Kompetenzen zur Überwachung des Seeverkehrs, Vorbeugung von Schiffsunfällen sowie um eine schnelle und adäquate Reaktion im Havariefall. Mittelfristig wird eine zentrale Küsten- oder Seewache für unverzichtbar gehalten. Im Hinblick auf den gesamten Ostseeraum sollte als längerfristige Perspektive auch die Einrichtung einer gemeinsamen internationalen Seewache verfolgt werden.

II. Zu den einzelnen Maßnahmen

Seit der Beschlussfassung des Landtages vom 17. Oktober 2001 zum interfraktionellen Antrag auf Drucksache 3/2316 hat es erhebliche Weiterentwicklungen zur Verbesserung der maritimen Sicherheit gegeben. Dennoch leiten sich in Ergänzung zu den bisherigen Beschlüssen des Landtages weitere Forderungen ab. Ziel ist es, dass diese Forderungen von der Landesregierung aufgegriffen werden und soweit sie den internationalen Bereich betreffen, der Ostseeparlamentarierkonferenz zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Zu I.

Im Rahmen des Entschließungsteils des Antrages trifft der Landtag grundsätzliche Feststellungen zu jüngsten Entwicklungen im Bereich der maritimen Sicherheit.

Zu II.

2. Von den Ostseeanrainerstaaten hat nach dem jüngsten Stand bisher nur Schweden das Protokoll aus dem Jahre 1996 zur ILO-Konvention Nr. 147 ratifiziert. Die ILO-Konvention Nr. 180 wurde von Schweden und Polen ratifiziert.

4. Nach den New Yorker Ereignissen des 11. September 2001 soll neben dem Luftverkehr auch der Seeverkehr besser abgesichert werden. Die Überlegungen zur Verbesserung der Sicherheit setzen bereits im Hafen an. Die hat kürzlich die Resolution IMO A.924 (22) zur Überprüfung von Maßnahmen zur Verhinderung von Terrorismushandlungen gegen Schiffe, Besatzungen und Passagiere verabschiedet. Die IMO wird im Dezember 2002 eine internationale diplomatische Konferenz über maritime Sicherheit mit dem Ziel abhalten, das SOLAS-Übereinkommen mit entsprechenden verpflichtenden Regelungen zu ergänzen.

LANDTAG MECKLENBURG-VORPOMMERN **Drucksache 3/2944**
3. Wahlperiode **29.05.2002**

ANTWORT

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Henning Klostermann, Fraktion der SPD - Drucksache 3/2880 -

Maritime Sicherheit im Ostseeraum

1. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung aufgrund ihrer Gespräche mit anderen Ostseeanrainerstaaten in Bezug auf deren Beiträge zur Erhöhung der maritimen Sicherheit vor?

   a) Gibt es daraus resultierende Vereinbarungen für die konkrete Zusammenarbeit mit anderen Ländern unter diesem Aspekt?
   b) Inwieweit hat die Landesregierung im Rahmen ihrer Gespräche das Ziel der Schaffung einer gemeinsamen Kultur der maritimen Sicherheit in Anbetracht der möglichen katastrophalen Auswirkungen von Unfällen entsprechend dem Beschluss der Ostseeparlamentarierkonferenz in Greifswald verfolgt?

Die Landesregierung sieht es als eine ihrer Aufgaben an, auf allen Ebenen im Rahmen von politischen Gesprächen im Ostseeraum die maritime Sicherheit im Ostseeraum als ständiges Thema auf der Tagesordnung zu halten. Der Ministerpräsident hat bei seinen Reisen nach St. Petersburg im November 2000, nach Lettland und Litauen im Juni 2001 sowie nach Estland im Dezember 2001 im Rahmen seiner politischen Gespräche die maritime Sicherheit im Ostseeraum thematisiert. Er hat ebenfalls entscheidend dazu beigetragen, dass das Thema der maritimen Sicherheit im Ostseeraum bei der Tagung der Außenminister des Ostseerates am 7. Juni 2001 in Hamburg behandelt wurde.
Auch der Umweltminister hat im Jahr 2001 diesbezüglich Gespräche mit politischen Vertretern der Republiken Estland und Lettland geführt. Wenn dabei auch keine förmlichen Vereinbarungen getroffen wurden, so konnte durch diesen Informations- und Meinungsaustausch gleichwohl eine verstärkte Sensibilisierung für Fragen der maritimen Sicherheit erreicht werden.

Der Umweltminister hat namens der Landesregierung die Kleine Anfrage mit Schreiben vom 28. Mai 2002 beantwortet.

Die Zusammenarbeit mit Dänemark und Schweden wurde u. a. durch Einflussnahme des Umweltministeriums auf die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes verbessert; mit Polen konnte eine Vereinbarung zur gegenseitigen Information bei Gefahren und zur Hilfeleistung auf Antrag unterzeichnet werden.

Zu a)

Vereinbarungen zur konkreten Zusammenarbeit mit anderen Ländern resultieren wegen der ausschließlichen Verwaltungszuständigkeit des Bundes nicht aus Gesprächen auf Landesebene sondern auf Bundesebene.

Zu b)

Die Landesregierung hat sich bei ihren Gesprächen mit anderen Ostseeanrainerstaaten zur Erreichung einer gemeinsamen Kultur der maritimen Sicherheit am Beschluss der Ostseeparlamentarierkonferenz in Greifswald orientiert.

2. Wie sieht die Landesregierung die Perspektiven für die Entwicklung der maritimen Sicherheit im Ostseeraum vor dem Hintergrund der HELCOM-Kopenhagen-Deklaration vom 10. September 2001 sowie den Beschlüssen der Europäischen Union insbesondere unter Berücksichtigung der Zielstellungen des Weißbuches „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“?

Die Kopenhagen-Deklaration stellt einen wichtigen Schritt hin zu mehr Umweltsicherheit auf der Ostsee dar. Entscheidende Verbesserungen sind jedoch nur weltweit im Regelfall durch die IMO (Internationale Maritime Organisation) durchzusetzen.
Im Weißbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft?“ werden Fragen der maritimen Sicherheit an verschiedenen Stellen thematisiert. Die EU-Kommission spricht sich insgesamt für strengere Vorschriften für die Sicherheit auf See aus. Die in diesem Zusammenhang skizzierten Vorschläge gehen z. T. deutlich über den Stand der von Fachleuten erarbeiteten und abgeschlossenen Erika I und II-Pakete hinaus.

Folgende Aspekte werden im Weißbuch genannt:
- Verschärfung der Hafenstaatskontrollen,
- Verschärfung der Rechtsvorschriften für die Klassifikationsgesellschaften,
- Außerbetriebnahme von Einhüllen-Tankschiffen,
- Gründung einer europäischen Agentur für Seeverkehrssicherheit,
- Entwicklung eines europäischen Seeverkehrsmanagementsystems,
- in Abstimmung mit der IMO und ILO (International Labour Organization) Entwicklung von Mindestsozialvorschriften, deren Einhaltung bei Schiffskontrollen überwacht wird,
- Einführung eines Gebührensystems für alle in europäischen Gewässern verkehrende Schiffe; Einpreisung der für die Sicherheit des Seeverkehrs anfallenden Kosten,
- Vorschlag eines harmonisierten Systems zur Untersuchung von sämtlichen Unfällen auf See,
- Entwicklung und Einsatz innovativer Informations- und Kontrollsysteme (Aktionsplan eEurope).

Vor dem Hintergrund der HELCOM-Deklaration und des Weißbuches sieht die Landesregierung günstige Voraussetzungen für eine verbesserte Entwicklung der maritimen Sicherheit im Ostseeraum.

3. Welche Fortschritte hat es aus Sicht der Landesregierung in den vergangenen beiden Jahren auf dem Gebiet der maritimen Sicherheit im Ostseeraum gegeben und welche sind in welchen Zeiträumen während der kommenden Jahre zu erwarten?

Aus der Sicht der Landesregierung sind auf dem Gebiet der maritimen Sicherheit für den Ostseeraum in erster Linie mit der Helcom Copenhagen Declaration Fortschritte erreicht worden. Weitere Fortschritte werden in den nächsten Jahren durch die Umsetzung solcher Einzelmaßnahmen der Helcom Copenhagen Declaration erreicht werden, deren Umsetzung längerfristig vorgesehen ist, wobei die Frage nach den betreffenden Zeiträumen nicht konkret zu beantworten ist.

Wichtigste realisierte Maßnahmen sind:

- Die Erweiterung des Tiefenwasserweges „East of Gedser“,
- die Bereitstellung eines Schleppers mit 80 t Pfahlzug in Rostock-Warnemünde,
- die Installation der technischen Voraussetzungen zur Kontrolle der Schifffahrt mit Hilfe von AIS in der Revierzentrale Warnemünde,
- der Abschluss einer Vereinbarung mit Polen zur gegenseitigen Hilfe bei Gefahren auf See,
- die Fertigstellung eines weiteren Ölbekämpfungsschiffes, der „Strelasund“, im ersten Halbjahr 2002.

Darüber hinaus werden Fortschritte in Auswirkung der Umsetzung der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos, der geänderten Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen, der Vereinbarung über die Schiffsbrandbekämpfung sowie der Handlungsanweisung des Bundes und der Küstenländer für die Bearbeitung eines Antrages zum Einlaufen in einen Nothafen erwartet.

4. Wie ist der Stand der Umsetzung des Beschlusses des Landtages zu Drucksache 3/2111?

   a) Auf welche Ergebnisse kann die Landesregierung zu den Forderungen des Landtages in seinem Beschluss zu Drucksache 3/2111 im Einzelnen verweisen?
   b) Welche Planungen gibt es, um die noch offenen Forderungen in diesem Beschluss in welchem Zeitrahmen unter Berücksichtigung der bisherigen internationalen Entwicklungen und Beschlüsse zu realisieren?

   (Bitte auf jeden einzelnen Unterpunkt unter Ziffer 2 des Beschlusses eingehen.)

Zu den Punkten unter 2 der Drucksache 3/2111 informiert die Landesregierung wie folgt:

Zu Ziffer 2.1

Regelmäßige Kontakte zwischen Landesregierung und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen haben dazu beigetragen, dass gegenwärtig die technischen Voraussetzungen in den Revierzentralen geschaffen werden, um die landesseitige Auswertung der schiffsseitig gesendeten AIS-Transpondersignale zu ermöglichen.
Die Landesregierung hat den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen um Prüfung gebeten, ob ein wesentlicher Sicherheitsgewinn dadurch zu erreichen ist, dass das AIS-System durch ein autark arbeitendes System ergänzt wird, mit dem eine lückenlose Überwachung zeitnah gewährleistet werden kann (Weitbereichs-Radar). Der Bundesminister hat diese Bitte aufgegriffen und eine entsprechende Untersuchung durch die Fachstelle für Verkehrstechniken in Koblenz zugesagt.

Zu Ziffer 2.2

Den Bemühungen der Landesregierung um die Einführung der Lotsenannahmepflicht in der westlichen Ostsee ist mit dem sich auf die Erweiterung der Empfehlung zur Annahme von Lotsen auf alle Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als 11 m gerichteten Beschluss gemäß Helcom Copenhagen Deklaration zum Teil entsprochen worden.

Zu Ziffer 2.3

Regelmäßige Kontakte zwischen Landesregierung und Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen haben dazu beigetragen, dass seitens der dänischen Verwaltung eine Verbesserung der Wegeführung im Bereich der Kadetrinne durch die am 07.01.2002 erfolgte Verlängerung des Tiefenwasserweges nordöstlich der Kadetrinne vorgenommen wurde.

Zu Ziffer 2.4

Im Ergebnis der bisherigen Bemühungen um geeignete Regelungen zur Aufnahme von havarierten Schiffen durch Nothäfen hat die Teilprojektgruppe innerhalb des Projektes maritime Notfallsorge zum Sachstand berichtet. Eine Rahmenvereinbarung über Notliegeplätze wurde in diesem Zusammenhang vorgelegt.

Zu Ziffer 2.5

Die Erhaltung und Weiterentwicklung der Sicherheitsausbildung sowohl für Kapitäne und nautische Schiffsoffiziere als auch für technische Offiziere sind für M-V unstrittig. Dies wird im Fach- und Hochschulbereich umgesetzt.
Am Fachbereich Seefahrt der Hochschule Wismar, Fachhochschule für Technik, Wirtschaft und Gestaltung, ist die einzige Professur Deutschlands für „Maritime Verkehrssicherheit“ vertreten. Diese Professur deckt die inhaltlichen Anforderungen in diesem Fach nach STCW 95 (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafareas) in Lehre, Weiterbildung und Forschung ab.
Die sicherheitstechnischen Aus- und Weiterbildung wird in Kooperation mit dem Institut für Sicherheitstechnik/Schiffssicherheit e. V. Warnemünde und dem Aus- und Fortbildungszentrum Schifffahrt und Hafen GmbH (Rostock) durchgeführt. Zur Aufrechterhaltung eines hohen Niveaus der Sicherheitsausbildung ist Grundlagen- und Anwendungsforschung erforderlich. In der Bundesrepublik wird diese an mehreren Standorten durchgeführt. Am Fachbereich Seefahrt in Warnemünde sind die Voraussetzungen zum Aufbau einer konzentrierten Grundlagen- und Anwendungsforschung durch bestehende Kooperationen in hervorragender Weise gegeben. Zur Realisierung angestrebter Weiterbildungsmaßnahmen und Forschungsvorhaben bedürfte es aber der zusätzlichen Unterstützung durch Land und Bund.

Zu Ziffer 2.6

Seerecht und Umweltrecht sind bereits auf dem Campus in Warnemünde konzentriert. Dort befinden sich sowohl das Ostseeinstitut für Seerecht und Umweltrecht der Universität Rostock als auch das Schifffahrtsinstitut Warnemünde der HS Wismar. Beide Einrichtungen kooperieren sehr eng.
Derzeitige Aktivitäten des Ostseeinstituts für Seerecht und Umweltrecht sind

- Grundlagenforschung und Lehre auf dem Gebiet des See- und Umweltrechtes,
- Serviceleistungen (Beratung, Gutachten etc.) für die Wirtschaft und Verwaltung,
- Ausrichtung im interdisziplinären Bereich,
- Mitglied des Wissenschaftsverbundes Um-Welt,
- Organisation der jährlichen Veranstaltung „Rostocker Gespräch zum Seerecht“,
- eigene Schriftenreihe des Ostseeinstituts.

Künftige Entwicklungsperspektiven aus Sicht der Universität und des Landes:

Ausbau des bisherigen Schwerpunktes Seerecht und Umweltrecht der Juristischen Fakultät der Universität Rostock/Ostseeinstitut für Seerecht und Umweltrecht zu einem Kompetenzzentrum für Seerecht und Meeresumweltrecht durch Koordinierung der wissenschaftlichen Kapazitäten der Universität Rostock aus der Juristischen Fakultät, der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät, des Instituts für Ostseeforschung Warnemünde und des Fachbereiches Seefahrt der Hochschule Wismar. Das Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur hat in Aussicht gestellt, die Entwicklung dieser fächer- und hochschulübergreifenden Kooperation aus dem HWP zu fördern.

Zu Ziffer 2.7

Die Landesregierung sieht seine bislang zur Umsetzung der RL 2000/985/EG über die Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände verfolgte Strategie durch den Landtag bestätigt.
Die RL 2000/95/EG regelt gleichermaßen Informations-, Nachweis-, Vorhalte- und Entsorgungspflichten zur Vermeidung einer illegalen Abfallentsorgung auf See. Die Landesregierung hat einen Gesetzentwurf zur Umsetzung der Richtlinie erarbeitet. Er befindet sich zurzeit in der Ressortabstimmung.

Zu Ziffer 2.8

Die Beratungen in der EU zu den Vorschlägen der Klassifikationsgesellschaften und den Hafenstaatenkontrollen sind abgeschlossen. Die Beschlüsse sind im Amtsblatt der EG L 19 vom 22.01.2002 veröffentlicht. Auch zu Terminverkürzungen bei der Pflicht zur Ausmusterung von Einhüllentankern gab es eine Einigung. Die Verordnung wurde am 18.02.2002 unter Nr. VO (EG) 417/2002 im Amtsblatt veröffentlicht, Erika I: Kontrolle des Seeverkehrs, Entschädigungsfonds und Europäische Agentur für Schiffsicherheit stehen kurz vor dem Abschluss. Die Verordnung zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Sicherheit des Seeverkehrs wurde bis auf die Festlegung des Sitzes der Agentur im Rat angenommen. Die Ausschüsse des Europaparlamentes (EP) werden sich am 22.05.2002 damit befassen. Die Richtlinie über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr wurden vom Rat und Europaparlament (EP) beraten. Das E-Parlament hat dem gemeinsamen Vorschlag des Rates in seiner 2. Lesung am 10.04.2002 zugestimmt.
Die Landesregierung wird dazu beitragen, die Festlegungen der zwei Pakete in enger Abstimmung mit dem Bund umzusetzen und weiter zu entwickeln.

Zu Ziffer 2.9

Die Landesregierung ist bereits jetzt in vielen Gremien, die für die Umsetzung nationaler wie internationaler Richtlinien zuständig sind, vertreten. (HELCOM, Projekt maritime Notfallvorsorge, Bund-Länder-Vereinbarung zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen). Eine noch stärkere Beteiligung setzt einen Stellenzuwachs voraus, der gegenwärtig nicht realisierbar ist.

Zu Ziffer 2.10

Der Bund hat der Landesregierung mitgeteilt, dass er in den Jahren 2002 bis 2005 ein hochseetaugliches Mehrzweckschiff für den Raum Stralsund bauen wird. Auf dem Schiff sollen sowohl Schadstoffbekämpfungstechnik wie auch ausreichende Schleppkapazität installiert werden. Das Schiff wird so ausgelegt, dass Bekämpfungs- und Schlepptechnik für die Bedürfnisse auf der Ostsee ausreichend sind.

Zu Ziffer 2.11

Im Rahmen des Projektes „Verbesserung der maritimen Notfallsorge“ haben Bund und Küstenländer Entwürfe zu Vereinbarungen über ein Havarierkommando sowie die erforderliche Neufassung der Vereinbarung zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen erarbeitet. die Vereinbarungen sollen noch in diesem Jahr ratifiziert werden.
Eine Küstenwache unter Einschluss aller auf See tätigen Bundesbehörden konnte nicht realisiert werden.
Eine Grundgesetzänderung mit dem Ziel, dem Bund alle Kompetenzen zur Sicherheit des Seeverkehrs, einschließlich der jetzt durch die Länder wahrgenommenen Aufgaben, wurde nicht weiterverfolgt, da das Verfahren zu einer erheblichen Verzögerung mit ungewissem Ausgang geführt hätte.

Zu Ziffer 2.12

Der von der Bundesregierung vorgelegte Entwurf eines Seesicherheits-Untersuchungsgesetzes hat den Bundesrat passiert.

5. Sieht die Landesregierung die in der HELCOM-Kopenhagen-Deklaration getroffene Vereinbarung in Bezug auf die Verstärkung der Nutzung von Lotsdiensten auf dem Schifffahrtsweg „Route T“ und im Øeresund als ausreichende Beschlussfassung an, um ein ausreichendes Maß an Sicherheit auf den Schifffahrtswegen in der Ostsee zu erreichen?

Die Landesregierung sieht die in der HELCOM - Kopenhagen-Deklaration getroffene Vereinbarung in Bezug auf die Verstärkung der Nutzung von Lotsendiensten auf dem Schifffahrtsweg T und im Øeresund als die unter Berücksichtigung der obwaltenden Umstände erreichbare Regelung an.

6. Wie ist der gegenwärtige Stand der Umsetzung der Regelungen zur Hafenstaatkontrolle?

   a) Wie ist der gegenwärtige Stand des Vollzuges der bestehenden Regelungen zur Hafenstaatkontrolle in Mecklenburg-Vorpommern einzuschätzen und durch welche Maßnahmen kann die Hafenstaatkontrolle über die gegenwärtige Praxis hinaus weiter intensiviert werden?
   b) Werden die Vorgaben in der entsprechenden Richtlinie auf EU-Ebene, bestehende Planstellen für die Hafenstaatkontrolle zu schaffen, die bis zum 1. Januar 2003 vorhanden sein müssen, im Bereich Mecklenburg-Vorpommerns erreicht?

Für das Jahr 2002 ist davon auszugehen, dass die Kontrollen im vorgeschriebenen Umfang erfolgen werden.
Auf eine Intensivierung über die gegenwärtige Praxis hinaus sind nachstehende Bestrebungen gerichtet:

- laufende „Concentrated Inspection Campaigns“ zu aktuellen Sachgebieten über jeweils 3 Monate im Paris MOU-Rahmen (z. B. 02-04/02 STCW 95, 07-09/02 ISM-Code, 2003 operationelle Kontrollen auf Fahrgastschiffen, 2004 Kontrolle der Arbeits- und Wohnbedingungen an Bord),
- Einführung eines „Advanced Training Programs“ für spezielle Schiffstypen ab Herbst 2002,
- Einführung eines Systems obligatorisch erweiterter Überprüfungen bestimmter Schiffe sowie Maßnahmen der Zugangsverweigerung für bestimmte Schiffe unter einer Flagge, die in der „Schwarzen Liste“ des Jahresberichtes des Paris MOU aufgeführt ist,
- Umsetzung der Richtlinie 1999/95/EG zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung für Seeleute an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen,
- Einbeziehung der ILO-Konvention 147 und 180 als Rechtsgrundlagen für das Paris MOU,
- Einführung eines „Quality Reward Systems“ das u. a. zu einer stärkeren Konzentrierung der Kontrollen auf „schlechtere“ Schiffe führen soll.

Für die sich ergebende Mehrarbeit und die an den Wochenenden und Feiertagen zu leistenden Besichtigungen wurden sieben neue Planstellen bereitgestellt. Die sich aus den entsprechenden Richtlinien ergebenden personellen Vorgaben werden erreicht.

7. Werden die gegenwärtig im Bereich Mecklenburg-Vorpommerns vorgehaltenen Einsatzmittel für Notfälle (Brandschutz, Kapazitäten für Notleichterungen und Schlepperkapazitäten für Notfälle etc.) für ein effektives Unfallbekämpfungsmanagement als ausreichend angesehen und welche technischen Einsatzmittel werden an welchen Standorten vorgehalten?

Die Einsatzmittel für den Bereich Brandschutz bei den Berufsfeuerwehren Rostock, Stralsund und Wismar sind im Wesentlichen auf den Schutz der kommunalen Häfen ausgerichtet. Diese Einsatzmittel können auch für die Ostsee eingesetzt werden. Hier sind insbesondere die Feuerlöschboote in Rostock und Stralsund zu nennen.

Die Aufgaben für überregionale Aufgaben der Feuerwehren werden entsprechend einer trilateralen Vereinbarung zwischen dem Bund, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern umgesetzt. Die Unterzeichnung ist für Juni/Juli 2002 vorgesehen.

Alle Maßnahmen werden bereits mit dem Aufbaustab für das Havariekommando abgestimmt. Im Ergebnis dürften damit die Voraussetzungen für ein effektives Unfallbekämpfungsmanagement geschaffen sein.
Mit dem Ziel, Einsatzmittel in möglichst ausreichendem Umfang vorzuhalten, werden mit einem neuen Mehrzweckschiff und zusätzlicher Schlepperkapazität weitere technische Mittel in den nächsten Jahren bereitgestellt.

8. Welche internationalen und nationalen Maßnahmen zur Zusammenarbeit und zur gegenseitigen Unterstützung bei Säuberungsaktionen längs der Küste, sind seit Verabschiedung der HELCOM-Kopenhagen-Deklaration in Mecklenburg-Vorpommern in die Wege geleitet worden und welche Vereinbarungen und Pläne sind mit welchen Inhalten bereits paraphiert worden?

Deutschland hat mit Dänemark, Schweden und Polen Abkommen zur gegenseitigen Hilfe, auch für erforderliche Strandreinigungsmaßnahmen vereinbart, sofern Hilfe angefordert wird. Die in Deutschland vorhandene Bekämpfungstechnik ist mehrfach bei Havarien im Ausland eingesetzt worden. Zusätzliche Vereinbarungen wurden bisher nicht paraphiert.

9. Welche über die gegenwärtigen internationalen Beschlüsse hinausgehenden Maßnahmen zur Verbesserung des Unfallmanagements werden aus Sicht der Landesregierung als notwendig erachtet und welche Möglichkeiten werden gesehen, die Wirtschaft im Rahmen einer „private/public-partnership“ stärker einzubinden?

Weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Unfallmanagements werden durch die Landesregierung gegenwärtig nicht verfolgt. Schwerpunkt ist die Umsetzung der gefassten internationalen Beschlüsse. Da der Bund bei internationalen Verträgen alleiniger Ansprechpartner in Deutschland ist, kann die Einflussnahme ohnehin nur über die Bundesregierung erfolgen.
Die Einbindung privater Firmen in die Unfallbekämpfung ist in Mecklenburg-Vorpommern gängige Praxis. So werden die Bekämpfungsschiffe „Vilm“ und „Orfe“ durch Privatreeder betrieben. Zum anderen unterstützt die Landesregierung das „green shipping“-Bonussystem, auf dessen Grundlage Schiffhafengebühren ermäßigt werden, wenn bestimmte Umweltstandards eingehalten werden.

LANDTAG MECKLENBURG-VORPOMMERN **Drucksache 3/2986**
3. Wahlperiode **12.06.2002**

ANTWORT

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage
des Abgeordneten Dr. Henning Klostermann, Fraktion der SPD
- Drucksache 3/2934 -

Maritimer Umweltschutz im Ostseeraum

1. Werden die gegenwärtigen rechtlichen Vorgaben für eine wirksame Verhinderung des Ablassens von Öl und anderen Schadstoffen in die Ostsee als ausreichend erachtet?
   Wenn nein, welche weiteren Regelungen werden als notwendig angesehen?

Die Einleitung von Öl und anderen Schadstoffen in die Ostsee ist nach den gegenwärtigen rechtlichen Vorgaben verboten.

2. In welchem Umfang bestehen in Bezug auf die Einhaltung der gegenwärtigen Vorschriften Umsetzungsdefizite, und wie können diese beseitigt oder zumindest minimiert werden?

Die neu in Kraft getretene Richtlinie der EU über Hafenauffangvorrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände sollen die Mitgliedsstaaten bis zum 28. Dezember 2002 verwirklicht haben. Die Verpflichtung von Schiffen zur Entsorgung ihrer Abfälle in Hafenauffanganlagen nach Maßgabe der Helsinki-Kommission muss bis zum 1. Januar 2003 umgesetzt werden.
Gegenwärtig werden durch das Umwelt- und das Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern bereits entsprechende Landesregelungen hierzu erarbeitet. Mit dem In-Kraft-Treten der neuen Regelungen wird der illegalen Entsorgung, der zurzeit nur durch verstärkte Überwachung zu begegnen ist, der ökonomische Anreiz genommen werden.

Der Umweltminister hat namens der Landesregierung die Kleine Anfrage mit Schreiben vom 11. Juni 2002 beantwortet.

3. Welche Möglichkeiten werden gesehen, das Vorgehen aller Ostseeanrainerstaaten auf diesem Gebiet zu harmonisieren und eine gemeinsame Strategie in der Vorgehensweise zu entwickeln?

Durch das Helsinki-Übereinkommen sowie die Mitgliedschaft der Europäischen Kommission in der Helsinki-Kommission sind die wesentlichen Vorsaussetzungen für die Harmonisierung des internationalen Ostseeschutzes gegeben.

4. Wie viele und welche Umweltvergehen oder Delikte sind registriert und welche Straf- und Bußgeldverfahren sind seit dem Jahr 2000 - insbesondere auch in Mecklenburg-Vorpommern in die Wege geleitet worden?

   a) Welche Flaggenstaaten waren davon betroffen?
   b) Wie viele Verfahren wurden eingeleitet oder abgeschlossen?
   c) Auf welche Höhe beliefen sich Straf- und Bußgelder (durchschnittliche, minimale und Höchststrafen)?

Die Frage 4 wird zusammenhängend beantwortet.

Die Behandlung von Ordnungswidrigkeiten, Vergehen und Delikten unterliegt unterschiedlichen Zuständigkeiten.

Einleitungen mit Gewässerverunreinigungen unter Verstoß gegen MARPOL - Vorschriften werden nach deutschem Recht als Straftaten behandelt. Die Verfolgung obliegt den Staatsanwaltschaften, die Ahndung den Strafgerichten.

Die Verfolgung von (Umwelt-)Straftaten in den gemeindefreien Küstengewässern der Ostsee fällt in Mecklenburg-Vorpommern nach § 6 der Konzentrationsverordnung in die örtliche Zuständigkeit des Amtsgerichts Wolgast bzw. des Landgerichts Stralsund. Davon leitet sich nach § 143 Absatz 1 Gerichtsverfassungsgesetz die ausschließliche Zuständigkeit der Staatsanwaltschaft Stralsund ab.

Nach deren fernmündlichen Bericht sind dort in den Jahren 2000 und 2001 jeweils etwa 100 bis 120 Verfahren angefallen, die das Ablassen von Öl oder anderen Schadstoffen in die Ostsee zum Gegenstand hatten (Meeresverschmutzung). Die Aufklärungsquote lag nur bei etwa 10 %, wobei Angaben zu den Flaggenstaaten der verursachenden Schiffe in der Kürze der Zeit nicht gemacht werden können.

Soweit Täter ermittelt werden konnten, hat es sich ganz überwiegend um Fälle mit vergleichsweise geringem Schaden gehandelt, die zumeist von „Freizeitkapitänen“ kleiner Motorboote und Jachten verursacht wurden. Gegen diese wurden Geldstrafen zwischen 30 und 60 Tagessätzen verhängt. Zwei Verfahren hatten Umweltverschmutzungen größeren Ausmaßes zum Gegenstand, haben jedoch nicht zu einer Feststellung der dafür Verantwortlichen geführt.

Die genannten Zahlen beruhen auf überschlägigen Schätzungen, weil behörden- oder landesinterne Statistiken insoweit nicht geführt werden und eine Sichtung der Einzelvorgänge aus Zeitgründen nicht möglich war.

Meeresverschmutzungen außerhalb der Küstengewässer in Nord- und Ostsee fallen nach § 10 a Strafprozessordnung i. V. m. § 143 Gerichtsverfassungsgesetz in die ausschließliche Verfolgungszuständigkeit der Staatsanwaltschaft Hamburg, weshalb insoweit keine Angaben gemacht werden können. Sämtliche einschlägigen Verstöße sind jedoch durch die damit befassten Staatsanwaltschaften nach Nr. 51 Absatz 5 der Richtlinien zur Mitteilung in Strafsachen dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) in Hamburg zu melden, wo eine entsprechende Statistik geführt wird. Das BSH ist auch für die Durchführung von Bußgeldverfahren bei Verstößen gegen die Umwelt durch die internationale Seeschifffahrt im Rahmen von internationalen Abkommen (MARPOL-/Helsinki-Übereinkommen) zuständig.

In vielen Fällen können jedoch die deutschen Strafverfolgungsbehörden bei ausländischen Schiffen die Verfahren nicht mit einer Verurteilung abschließen, da Schiff und Besatzung den deutschen Hoheitsbereich bereits wieder verlassen haben. In diesen Fällen veranlasst das BSH in enger Zusammenarbeit mit den Staatsanwaltschaften die Meldung des Verstoßes an den Flaggenstaat des Schiffes, um eine Ahndung durch den Flaggenstaat herbeizuführen.

Entsprechend des Jahresberichtes „Luftüberwachung von Meeresverschmutzungen“ 2001 der Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen wurden in der Ostsee 51 Ölverschmutzungen festgestellt, bei denen insgesamt 38,2 m^3 Öl ausgetreten waren. Von den 51 Verursachern konnten 7 nicht identifiziert werden. Im deutschen Ostseebereich wurden 27 Verschmutzungen (= 12,5 m^3 Öl) registriert, von denen 4 Verursacher unbekannt blieben.

Bei der Wasserschutzpolizei (WSP) des Landes Mecklenburg-Vorpommern sind keine Umweltvergehen oder Delikte registriert.
Entsprechend ihrer Aufgabenzuweisung hat die WSP im Jahre 2000 bezüglich der Einhaltung der internationalen Meeresumweltschutzvorschriften 816 Kontrollen auf Seeschiffen durchgeführt. Dabei wurden 87 Verstöße festgestellt. An das BSH wurden 28 Ordnungswidrigkeits-Anzeigen zur Einleitung eines Bußgeldverfahrens übersandt. Zur Durchsetzung zu erwartender Straf- bzw. Bußgeldbescheide wurden im Vorfeld 347.720,00 DM insgesamt als Sicherheitsleistung eingezogen.
Im Jahre 2001 wurden 941 Kontrollen durchgeführt und 105 Verstöße festgestellt. Davon wurden 26 zur Einleitung eines Bußgeldverfahrens an das BSH übersandt.
Es wurden insgesamt 369.000,00 DM an Sicherheitsleistung eingezogen.
Bei den von der WSP festgestellten Verstößen in 2000 und 2001 sind Schiffe von jeweils 18 verschiedenen Flaggenstaaten betroffen. Am häufigsten waren dabei Schiffe der Flaggenstaaten Russland, Zypern, Malta und Antigua vertreten.

5. Wie wird insbesondere die Kontrolle vor der Küste Mecklenburg-Vorpommerns ausgeübt und reichen die Kontrollkapazitäten und Kontrollmaßnahmen aus Sicht der Landesregierung aus?

Im deutschen Zuständigkeitsbereich in Nord- und Ostsee [ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) und Hoheitsgewässer (12-Seemeilen-Zone)] besteht ein engmaschiges Netz zur Feststellung illegaler Einleitungen durch Schiffe. Das Gebiet wird von Booten der Küstenwache und der Wasserschutzpolizeien der Länder sowie von Überwachungsflugzeugen, die mit spezieller Radartechnik ausgerüstet sind, überwacht.
Nach dem unter Antwort 4 genannten Jahresbericht der Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen waren die Überwachungsflugzeuge (DO 228) für die Ostsee 466 Stunden im Einsatz. Außerdem führte der Bundesgrenzschutz (BGS) mit einem Helikopter Überwachungsflüge durch.
Aufgrund der Zunahme des Schiffsverkehrs in der Ostsee wird davon ausgegangen, dass sich die Luftüberwachung in den kommenden Jahren erhöhen wird.

Der Wasserschutzpolizeidirektion Mecklenburg-Vorpommern sind 5 „Küsten-Inspektionen“ mit Sitz in Wismar, Rostock, Stralsund, Sassnitz und Wolgast, denen weitere WSP-Stationen angegliedert sind, nachgeordnet.
Neben den Küsten-Inspektionen nehmen andere Einrichtungen - Zoll, BGS, Bundeswehr, Fischereiaufsicht - Überwachungsaufgaben im Küstenbereich Mecklenburg-Vorpommern wahr. Festgestellte Verstöße werden der WSP zur weiteren Bearbeitung übergeben.
Neben den Überwachungsaufgaben in den Küstengewässern werden auch diverse Kontrollen in den Häfen des Landes, z. B. Umgang mit Schiffsabfällen, durchgeführt.
Koordinierungsstelle für die Überwachung im Ostseeraum ist das Küstenwachzentrum Ostsee in Neustadt/Holstein. In dieser Einrichtung befindet sich ebenfalls eine WSP-Leitstelle, die mit je 1 Beamten aus Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein besetzt ist.
Periodisch werden unter den beteiligten Behörden gemeinsame Einsätze bezüglich einer wirksamen komplexen Kontrolltätigkeit im Ostseeraum durchgeführt. Insgesamt stehen den WSP-Dienststellen des Landes Mecklenburg-Vorpommern 5 Küstenstreifenboote, 11 Streifenboote und 4 Hilfsstreifenboote zur Verfügung. Die zur Verfügung stehenden Führungs- und Einsatzmittel ermöglichen eine effiziente Durchführung der Kontrolltätigkeit im Küstenbereich Mecklenburg-Vorpommern. Eine 100-prozentige Sicherheit, eine illegale Einleitung im Küstenbereich Mecklenburg-Vorpommern zu unterbinden, ist hierdurch jedoch nicht zu erreichen.

6. Mit welchen Maßnahmen kann die Umsetzung von wirtschaftlichen Anreizen, die den Umweltschutz im Schiffsverkehr unterstützen, z. B. die Einführung niedrigerer Hafengebühren, die bestimmte Umweltkriterien erfüllen, gefördert werden und in welchen Ländern des Ostseeraumes sind bereits entsprechende wirtschaftliche Anreize vorhanden und wie sind diese ausgestaltet?

   a) Werden in Mecklenburg-Vorpommern unterschiedliche Maßnahmen angewandt?
   b) In welchem Umfang fallen Kosten für die Entsorgung von Schiffsabfällen an und wie werden diese gedeckt?
   c) In welchem Umfang machen Schiffe von den Angeboten zur Schiffsentsorgung in Mecklenburg-Vorpommern Gebrauch?

In Hamburg wurde zum 1. Juli 2001 ein zunächst auf 5 Jahre befristetes Pilotprojekt „Green Shipping“ eingeführt. Dabei handelt es sich um ein Rabattsystem auf die Hafengebühren für umweltfreundliche Schiffe. Danach wird eine Ermäßigung beim Hafengeld in Höhe von 6 % für Schiffe gewährt, die ein Umweltzertifikat nach ISO 14 001 oder den „Green Award“ vorweisen können. Eine Ermäßigung in Höhe von 12 % wird für Schiffe gewährt, die ausschließlich Treibstoff mit einem Schwefelgehalt von weniger als 1,5 % verwenden, oder die Abgasnormen des zukünftigen Annex VI des MARPOL-Übereinkommens für neue Schiffsmotoren um 15 % unterschreiten oder mit einem tributylzinnfreien Schiffsanstrich fahren. Der Bonus wird bei jedem Hafenanlauf einmal gewährt, 12 % ist das Maximum. Die daraus resultierenden Mindereinnahmen der Freien und Hansestadt Hamburg bei den Hafengebühren trägt die Hamburger Umweltbehörde. Im Sinne der Kleinen Anfrage liegen zurzeit keine auswertbaren Ergebnisse aus Hamburg vor.

Die Schaffung wirtschaftlicher Anreize durch die Einführung niedriger Hafengebühren wird durch die Landesregierung zurückhaltend beurteilt. Hafengebührten stellen anerkanntermaßen den geringeren Teil der dem Schiff anzulastenden Hafenkosten dar. Dieses berücksichtigend wird in den deutschen Küstenländern bislang einhellig die Auffassung vertreten, dass von einer Verringerung der Gebühren keine wirtschaftlichen Anreize, sondern vorwiegend Mitnahmeeffekte ausgehen.
Hafengebühren werden zur Deckung der Kosten aus Vorhaltung und Unterhaltung von Hafeninfrastruktur erhoben. Vor allem aus Gründen des Wettbewerbs sind bereits jetzt keine die Vollkosten deckenden Gebühren durchsetzbar. Die Reduzierung der Hafengebühren würde zu einer weiteren Verringerung des Deckungsbeitrages führen.
Es wird darauf hingewiesen, dass Schifffahrt mehr oder weniger in einem internationalen Markt stattfindet, dem zunächst internationale Regelungen zugrunde liegen. Entsprechend dieser Prämisse werden zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit von Schiffen in der International Maritim Organisation (IMO) international verbindliche Umweltstandards festgelegt.
Der Landesregierung liegen darüber hinaus keine konkreten Erkenntnisse über wirtschaftliche Anreizsysteme in anderen Ländern des Ostseeraumes vor.

Zu a)

Nein.

Zu b)

Grundsätzlich tragen die Erzeuger von Schiffsabfällen die Kosten der Entsorgung. Um die Entsorgung von Abfällen in Hafenauffanganlagen zu fördern und somit der illegalen Entsorgung auf See entgegenzuwirken, finanziert die Landesregierung einen Teil der Entsorgungskosten für ölhaltige Abfälle und Chemikalien als Massengut (MARPOL I und II). Für das Jahr 2002 werden hierfür 230.000 € bereitgestellt, die durch Einnahmen aus der Abwasserabgabe gedeckt werden.

Zu c)

Zurzeit nehmen ca. 5 bis 10 % der in den Häfen von Mecklenburg-Vorpommern ankommenden Schiffe die geförderten Entsorgungsmöglichkeiten in Anspruch.

7. Wie wird die gemäß des Helsinki-Übereinkommens seit dem Jahr 2000 geltende Entsorgungspflicht in den Häfen umgesetzt?

   a) In welchem Umfang hat sich die Inanspruchnahme von Auffanganlagen erhöht?
   b) Wie viele Schiffe sind von der Entsorgungspflicht befreit gewesen?
   c) Wie hoch sind jeweils die Anteile für die Berufs- und Sportschifffahrt?

Die Frage 7 wird zusammenhängend beantwortet.

Erst mit der Dritten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 24. August 2001 hat der Bund den Ländern die Möglichkeit eröffnet, zur Anwendung der entsprechenden Regelungen des Helsinki-Übereinkommens und der Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangvorrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände, eigene landesrechtliche Regelungen zu treffen. In Mecklenburg-Vorpommern wird zurzeit intensiv an dieser landesspezifischen Umsetzung gearbeitet.

8. Werden die Entsorgungsmöglichkeiten für Berufs- und Sportschifffahrt als ausreichend bewertet?

Für ölhaltige Abfälle, Ladungsrückstände und Chemikalien sind in den Häfen angemessene Entsorgungsmöglichkeiten vorhanden.
Die Entsorgung von Abwasser ist noch nicht in allen Häfen ausreichend gesichert. Mit Umsetzung der Richtlinie über Hafenauffangvorrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände werden die Hafenbetreiber verpflichtet sein, Hafenbewirtschaftungspläne zu erstellen, die alle normalerweise in dem Hafen anfallenden Schiffsabfälle und Ladungsrückstände berücksichtigen und deren Entsorgung regeln.