

Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



Veränderungen nach der „Pallas-Havarie“

Nicht alle Veränderungen sind ursächlich auf die „Pallas-Havarie“ zurückzuführen. Gleichwohl ist allen Veränderungen gemeinsam, dass sie zur Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge und zur Sicherheit auf See beitragen.

Die nachfolgende Liste erhebt keine Liste auf Vollständigkeit, lässt aber die wichtigsten Entwicklungslinien erkennen.

I. Veränderungen im deutschen Küstenbereich

1. **Änderung der Wegeföhrung in der deutschen Bucht** mit einer Verbesserung des Kreuzungsbereiches der Verkehrstrennungsgebiete vor Wilhelmshaven.
2. **Einrichtung des ersten weltweit verbindlichen Tankerweges vor Nord-Hinder bis zur Deutschen Bucht**, durch die alle Tanker gezwungen werden, den küstenfernen Tiefwasserweg zu benutzen.
3. **Erlass der Anlaufbedingungsverordnung seewärts des Geltungsbereiches der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung**, mit Meldeverpflichtungen, Lotsenannahmepflichten und Einhaltung der Wege als Anlaufbedingung.
4. **Einföhrung eines maritimen Verkehrssicherungssystems mit Verkehrszentralen an den wichtigsten Seeschiffahrtsstraßen**, von denen aus die Schifffahrt mit Verkehrsinformationen versorgt, Verkehrsunterstützung gewährt und von denen aus der Verkehr schifffahrtspolizeilich überwacht und ggf. geregelt wird.
5. **Verschärfung des Ordnungswidrigkeitenrechts** durch die Bußgeldbewehrung bis zu 25.000,- Euro für das Vorhandensein von verbotenen Rohrleitungen zu und von den Ölschlamm tanks unter Umgehung der vorgeschriebenen Ölabscheider.
6. **Vereinbarung (März 2000) des Bundes mit den Niederlanden** zur Verbesserung der Zusammenarbeit beim Einsatz von Notschleppern.
7. **Vereinbarung mit privaten Unternehmen zur Vorhaltung von Hubschrauber-Kapazitäten** zum raschen Einsatz bei Notfällen und Havarien.
8. **Konzept (Oktober 2001) der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, eine küstenweite funktechnische Abdeckung des gesamten deutschen Bereiches der Nord- und Ostseeküste mit AIS-Land-Empfangsstationen und entsprechender AIS-Infrastruktur aufzubauen.**
9. **Weiterentwicklung des Seelotswesens**; z. B. die Einführung von verbindlichen Prüfungen für Kapitäne, die ohne Lotsen fahren dürfen.
10. **Einrichtung eines „Havariekommandos“**, das im Falle eines komplexen maritimen Schadensereignisses eine einheitliche Einsatzleitung (Havariestab) gewährleistet und dabei ein Durchgriffsrecht auf alle in Frage kommenden Einsatzkräfte des Bundes und der Küstenländer hat.

Die Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos (HKV) und die Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (BLV-SUB) sind am 19.06.2002 in Kraft getreten. Die BLV-SUB trat damit an die Stelle früherer Bund-Länder-Vereinbarungen von 1975, 1980 und 1995.

Vertragspartner sind die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesverkehrsministerium, und die norddeutschen Küstenländer, endvertreten durch die Umweltministerien/-ressorts. Hamburg ist durch den Senat vertreten.

Die Vereinbarung hat den Zweck, gemeinsame Maßnahmen durch den Bund und die Küstenländer vorzubereiten und durchzuführen, um durch Schadstoffe drohende oder bereits eingetretene, unfallbedingte Verschmutzungen von Gewässern, Ufern und Stränden –verursacht durch ein plötzliches Ereignis- in festgelegten Gebieten zu bekämpfen.

Mit dieser neuen gemeinsamen Bund-Küstenländer-Einrichtung wurde 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.

Das Havariekommando hat am 01.01.2003 den Wirkbetrieb aufgenommen und bündelt die Verantwortung für die Planung, Übung und Durchführung von Maßnahmen zur Menschenrettung, zur Schadstoffunfallbekämpfung, zur Brandbekämpfung, zur Hilfeleistung sowie zur gefahrenabwehrbezogenen Bergung bei komplexen Schadenslagen auf See.

11. Erarbeitung eines neuen Konzeptes zur Vorhaltung und Ausstattung von Notschleppern auf der Nord- und Ostsee.

Das Notschleppkonzept für die deutsche Küste stellt Eingreifzeiten von maximal 2 Stunden sicher, so dass innerhalb kurzer Zeit sowohl in der Nordsee als auch in der Ostsee ein Notschlepper beim Havaristen eintrifft. Um diese Eingreifzeiten zu erreichen, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen als Ergänzung der bundeseigenen Mehrzweckschiffe private Schlepper gechartert.

Bereitschaftsposition	Besetzt durch
10 sm nördlich Norderney	Schlepper „Oceanic“
5 sm südwestlich Helgoland	SUBS „Mellum“
5 sm südwestlich von Süderoogsand	SUBS „Neuwerk“
Kieler Förde Liegeplatz	Schlepper „Bülk“
Nördlich Hohwachter Bucht	SUBS „Scharhörn“
Warnemünde Station	Schlepper „Fairplay-26“
Saßnitz Station	Schlepper „Fairplay-25“
Stralsund Station	SUBS „Arcona“

Tabelle: Notschlepper (in geographischer Reihenfolge)

Dabei sind die Notfallschlepper insbesondere der zentralen Einsatzleitung des Havariekommandos unterstellt worden.

12. Weitere Intensivierung der Hafenstaatkontrolle in den nächsten Jahren.

13. **Weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit in der Kadettrinne** gemäß der Ministererklärung auf der Sondersitzung der Verkehrsminister am 13. September 2001 in Kopenhagen (Verlängerung des Tiefwasserweges, Betonung, Erweiterung der freiwilligen Lotsenannahme).

14. **Schaffung eines gemeinsamen Verfahrens zur Untersuchung von Seeunfällen.**

Eine verbesserte Untersuchung von Seeunfällen gemeinsam mit anderen betroffenen Staaten ist in der Bundesrepublik Deutschland auf der Grundlage des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes erfolgt.

In diesem Zusammenhang wurde in **Hamburg** eine neue **Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung** eingerichtet, welche die Aufgaben nach dem Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes wahrnimmt.

15. **Verwaltungsabkommen über die Zusammenarbeit der Wasserschutzpolizeien der fünf Küstenländer in einer neuen gemeinsamen Leitzentrale.**

Seit dem 1. August 2002 arbeiten die Wasserschutzpolizeien der Küstenländer in einer gemeinsamen Leitstelle in Cuxhaven – rund um die Uhr – eng zusammen. Ziel ist die schnelle und kompetente Erledigung aller wasserschutzpolizeilichen Aufgaben auf See unabhängig von Landesgrenzen und unter Reduzierung von Schnittstellen.

Grundlage ist das hierfür von den Innenressorts der Küstenländer unterzeichnete und zum 1. Mai 2002 in Kraft getretene Verwaltungsabkommen.

16. **Bi- und trilaterale Abkommen mit Nachbarstaaten**

Für den operativen Bereich der maritimen Notfallvorsorge bestehen bi- oder trilaterale Abkommen mit den Nachbarstaaten zur gegenseitigen Information, Unterstützung und Hilfeleistung:

- SWEDENGER (Ostsee: Schweden, Dänemark, Deutschland)
- DENGERNETH (Nordsee: Dänemark, Deutschland, Niederlande)
- Verwaltungsabkommen mit Polen (für die Pommersche Bucht)
- Schlepperabkommen mit den Niederlanden (WAKER)

Das Havariekommando nimmt die aus den Verträgen entstehenden Verpflichtungen für die Bundesrepublik Deutschland wahr.

In diesen Abkommen enthalten sind **Vereinbarungen zur Luftüberwachung und zum Zugang zu Satellitendaten**. Bilateral hat Deutschland mit der Russischen Föderation eine gegenseitige Unterstützung bei der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen sowie im Bereich „Search and Rescue“ (SAR) vereinbart.

Die **zentrale Kontaktstelle des Bundes** (Point of Contact) als Teil des GLZ See gehört zum weltweiten Netz an Kontaktpunkten für Schiffssicherheits-Meldungen (security). Die Bundespolizei arbeitet darüber hinaus eng mit den Grenzpolizeibehörden im Rahmen der Baltic Sea Region Border Control Cooperation (BSRBCC) und mit der Marechaussee der Niederlande zusammen.

17. **Notliegeplatz-Vereinbarung (BLV-NLP)** Die 2005 zwischen dem Bund und den 5 Küstenländern geschlossene Vereinbarung sichert das Verfahren zur Einweisung eines havarierten Schiffes auf einen Notliegeplatz. Zur Umsetzung der BLV-NLP ist

für jedes Bundesland eine Kontaktstelle gegenüber dem HK angegeben. Für die Notliegeplatzeinweisung betrifft dies in erster Linie die Hafenkapitäne.

18. Ein wichtiger Partner bei der maritimen Notfallversorgung an den Küsten ist die **Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW)**. Die Küstenländer, vertreten durch die Umweltministerien/-ressorts, haben im Oktober 2004 eine **Vereinbarung über die Kooperation bei der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen mit dem Bundesminister des Inneren, vertreten durch das THW**, getroffen.
Die Vereinbarung regelt die Zusammenarbeit des THW mit den Küstenländern bei drohenden oder eingetretenen Verschmutzungen der Gewässer, Ufer und Strände an deutschen Küsten. Die regionalen Organisations- und Arbeitsbedingungen werden per Mustervertrag zwischen den THW-Landesverbänden und dem jeweiligen Küstenland festgelegt. Wesentliches Ziel ist die Einrichtung von „Fachgruppen Ölschadensbekämpfung“ beim THW, die sich an den Bedürfnissen der Partner und den Möglichkeiten des THW orientiert. Für die Unterstützung der Partner stehen die „Fachgruppen Öl Typ A“ (mit Separation) und „Typ B“ (ohne Separation) zur Verfügung. Deren Ausbildung und Ausrüstung hat im Jahr 2005 begonnen und wird voraussichtlich 2009 abgeschlossen sein.
19. **Errichtung eines Maritimen Sicherheitszentrums (MSZ)**
Am 06. September 2005 unterzeichneten der Bund (BMI) und die norddeutschen Küstenländer (Innenministerien/-ressorts) die Verwaltungsvereinbarung über die Errichtung eines Maritimen Sicherheitszentrums (VV-MSZ). Die VV-MSZ sieht die verbesserte Zusammenarbeit der maritimen Sicherheitsbehörden (Bundespolizei, Zollverwaltung, Fischereiaufsicht, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasserschutzpolizeien der Küstenländer) untereinander, sowie mit dem Havariekommando und dem Point of Contact (PoC) vor. Unter Beibehaltung der bestehenden gesetzlichen Zuständigkeiten sollen alle an der deutschen Küste tätigen Behörden und Organisationen räumlich in Cuxhaven zusammengeführt werden, um den gegebenen hohen Sicherheitsstandard auf See weiter auszubauen. Die Partner richten dafür ein Maritimes Sicherheitszentrum (MSZ) ein. Die Federführung zur Umsetzung der Vereinbarung obliegt dem Bundesverkehrsministerium (BMVBS).
Als erster Schritt auf dem Weg zum MSZ wurde am 16.01.2007 in den Räumen des Wasser- und Schifffahrtsamtes Cuxhaven ein Gemeinsames Lagezentrum See (GLZ See) offiziell in Betrieb genommen.
21. **Vereinbarung** zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Verletztenversorgung auf See. In Kraft getreten am 11.2007
22. **Auftragerteilung des BMVBS für zwei neue Notschlepper**
Ein hochmoderner Notschlepper wird ab 2011 auf der Nordsee in Not geratenen Schiffen zur Hilfe kommen. Für die Charterung wurde am 15.05.2008 der Zuschlag erteilt. Aufgabe des neuen Notschleppers ist es, Schiffe frei zu schleppen und das Zutreiben auf die Küste oder gar ein Stränden zu verhindern. Nach dem Unglück des Frachters PALLAS im Herbst 1998 vor der schleswig-holsteinischen Nordseeküste hatte die Bundesregierung ein umfassendes Notfallkonzept erarbeitet. Der Deutsche Bundestag hatte im Jahr 2006 die Charterung neuer Notschlepper für Nord- und Ostsee beschlossen. Den Auftrag hat die ARGE „Küstenschutz“ erhalten. Zu ihr gehören die

- Bugsier- Reederei- und Bergungsgesellschaft mbh & Co.KG
- Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH,
- Unterweser Reederei GmbH
- WIKING Helikopter Service GmbH.

Bereich Nordsee:

Der für die Nordsee vorgesehene neue Notschlepper erreicht 19,5 Knoten bei einem Tiefgang von sechs Metern. Es verfügt über einen Pfahlzug von 200 Tonnen. Material und Besatzung sind gegen giftige Gase und Explosionsgefahr geschützt.

Der neue Notschlepper ersetzt die „Oceanic“, die über keinen Gasschutz verfügt. Mit den bereits in der Nordsee stationierten bundeseigenen Mehrzweckschiffen „Mellum“ und „Neuwerk“ wird mit dem neuen – vom Bund gecharterten - Notschlepper weiter sichergestellt, dass bei einem havarierten Schiff nach spätestens zwei Stunden Hilfe eintrifft.

Für die Charterung und die ständig einsatzbereite Besatzung stehen für 10 Jahre Haushaltsmittel bis zu 114 Millionen Euro zur Verfügung.

Das Schiff soll am 01.01.2011 in Dienst gestellt werden.

Bereich Ostsee:

Nur wenige Tage nach der Auftragserteilung für einen neuen Notschlepper für die Nordsee hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auch den Zuschlag für die Charterung eines neuen Notschleppers und eines Boardingteams für die Ostsee erteilt.

Der neue Schlepper wird über eine Geschwindigkeit von 16,5 Knoten bei einem Tiefgang von sechs Metern und einen Pfahlzug von 100 Tonnen verfügen. Er ist mit Schutzeinrichtungen für den besonderen Einsatz bei Ölunfällen ausgestattet und wird die Klassifizierung des Germanischen Lloyds für die Eisklasse E2 zum Eisaufruch von mind. 30 cm Dicke besitzen.

Den Zuschlag hat erneut die ARGE „Küstenschutz“ erhalten.

Der neue Schlepper wird am 01.07.2010 in Dienst gestellt werden und hat seinen Liegeplatz in Rostock/Warnemünde. Der Bund stellt für die Charterung des neuen Schiffes und des Boardingteams für einen Zeitraum von 10 Jahren Haushaltsmittel in Höhe von 67.700.000 € zur Verfügung, welche durch den geschlossenen Vertrag jedoch nicht ausgeschöpft werden.

Mit den Vertragsschlüssen hat der Bund sichergestellt, dass auch in Zukunft die Stationierung von geeigneten Notschleppern an der deutschen Nord- und Ostseeküste auf hohem technischem Niveau gewährleistet ist.

II. Veränderungen im Rahmen der Europäische Union

Die EU hat zahlreiche Richtlinien zur Erhöhung der Sicherheit der Seeschifffahrt und des Umweltschutzes erlassen,

z.B. u.a. zur Hafenstaatkontrolle, zu Mindestanforderungen an Schiffe, zur Ausrüstung und Ausbildung der Seeleute und zu Meldepflichten sowie die **EU-Richtlinie 2000/59/EG vom 27.11.2000** zur Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen.

Der Untergang des Öltankschiffs Erika im Dezember 1999 vor der französischen Küste hatte den Anstoß gegeben für neue Entwicklungen bei der Durchführung der europäischen Politik für die Sicherheit der Seeschifffahrt. Hierdurch wurde die Kommission veranlasst, eine Maßnahme auf Gemeinschaftsebene für **die Sicherheit des Erdöltransports zur See** vorzuschlagen. Als kurzfristige Maßnahmen wurde das so genannte „Erika I“ - Paket“ vorgelegt:

- **Kontrolle von Schiffen in den Häfen.** Es handelt sich um einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG. Es wurde vorgeschlagen, alle Schiffe, die älter als 15 Jahre sind und in den vorangehenden zwei Jahren mehr als zwei Mal fest gehalten wurden, aus den Häfen der Union zu verbannen und sie auf eine „schwarze Liste“ zu setzen, welche die Kommission alle sechs Monate veröffentlicht. Des Weiteren müssen die Kontrollen bei allen Schiffen mit zunehmendem Schiffsalter verschärft werden und systematisch einen der Ballasttanks einschließen. Die Schiffe müssen vor Einlaufen in die Häfen eine Reihe von Informationen liefern, damit die Überprüfungen ausreichend vorbereitet werden können.
- **Klassifikationsgesellschaften.** Es handelt sich um die Richtlinie 2001/105/EG. Die Kommission hatte eine genauere Kontrolle der Klassifikationsgesellschaften vorgeschlagen, an welche die Mitgliedstaaten ihre Befugnis delegieren, den Zustand der Schiffe zu prüfen. Außerdem müssen die zugelassenen Einrichtungen strengere Qualitätskriterien erfüllen. Sie müssen u.a. bestimmte Verfahren einhalten, wenn ein Schiff die Klasse wechselt, beispielsweise der neuen Klassifikationsgesellschaft die vollständige Akte des Schiffes übersenden.
- **Doppelhüllen-Öltankschiffe.** Es handelt sich um eine Richtlinie zum beschleunigten Ersetzen von Einhüllenöltankschiffen durch Doppelhüllenöltankschiffe. Der Zeitplan entspricht dem der Vereinigten Staaten (2005, 2010, 2015 je nach Tonnage).

Als zweiten Schritt hatte die Kommission Ergänzungsvorschläge im so genannten „Erika II“ – Paket unterbreitet, die Folgendes zum Ziel haben:

- Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs-, Kontroll- und Informations-systems für den Seeverkehr mit folgenden Maßnahmen:
 - Erweiterung der Meldepflichten, Nutzung von Schiffsmeldesystemen,
 - Verbesserter (elektronischer) Schiffsdatenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten,
 - Verbesserung der Schiffswegeföhrung,
 - 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.

- **Einrichtung eines ergänzenden Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungen in europäischen Gewässern**, um die gestiegenen Schadenssummen bei Ölunfällen besser und zügiger abwickeln zu können. Am 12. Juni 2002 hat die Kommission einen geänderten Vorschlag angenommen.

Die Einrichtung eines ergänzenden Haftungsfonds zur Entschädigung bei Ölverschmutzungen wurde im Rahmen einer gemeinsamen Initiative der EU-Mitgliedstaaten in der IMO (International Oil Pollution Compensation, IOPC) weitergeführt (vgl. Abschnitt I.).

- **Gründung einer Europäischen Sicherheitsagentur für den Seeverkehr (EMSA) und Einführung eines Überwachungs- und Informationssystems.**
- Verordnung (EG) Nr. [1406/2002](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs)

- Richtlinie [2002/59/EG](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie [93/75/EWG](#) des Rates [Amtsblatt L 208 vom 5.8.2002].

Die Verkehrsminister der EU-Mitgliedstaaten hatten sich auf die die Gründung einer Europäischen Schiffssicherheitsagentur verständigt. Auch über Einführung eines Überwachungs- und Informationssystems bestand Einvernehmen so dass diese beiden Regelwerke zügig (2003) in Kraft getreten **sind**.

- **Verordnung (EG) Nr. [417/2002](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Februar 2002 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. [2978/94](#) des Rates [Amtsblatt L 64 vom 7. März 2002]; geändert durch Verordnung (EG) Nr. [1726/2003](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2003 [Amtsblatt L 249 vom 1.10.2003])**

Aufgrund der Havarie des Öltankers „PRESTIGE“ (November 2002) hat die Kommission die erstgenannte Verordnung vom 18. Februar 2002 geändert. Mit dieser Änderungsverordnung (EG) Nr. [1726/2003](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2003 [Amtsblatt L 249 vom 1.10.2003]) sind die Fristen verkürzt worden, die schrittweise dafür sorgen, dass Einhüllen-Öltankschiffe, die die „schmutzigsten“ Schwerölsorten befördern, die Häfen, Vorhäfen und Ankergebiete nicht mehr anlaufen dürfen.

Inhalt

Diese Verordnung zielt darauf ab, die Gefahr von Ölverschmutzungen durch Unfälle in europäischen Gewässern durch die beschleunigte Einführung von Doppelhüllen zu verringern.

Die Verordnung gilt für alle Öltankschiffe ab 5 000 Tonnen Tragfähigkeit,

- die, unabhängig davon, welche Flagge sie führen, in einen Hafen oder Vorhafen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats einlaufen bzw. aus diesem auslaufen oder in einem Gebiet unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats vor Anker gehen;
- die die Flagge eines Mitgliedstaats führen.

Als Schweröle gelten schweres Heizöl, schweres Rohöl, Altöle sowie Bitumen und Teer.

Im MARPOL-Übereinkommen werden drei Kategorien von Öltankschiffen unterschieden:

Kategorie 1: Öltankschiffe ab 20 000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung von Rohöl, Heizöl, schwerem Dieselöl oder Schmieröl sowie Öltankschiffe ab 30 000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung anderer Öle, die den Anforderungen an neue Öltankschiffe gemäß MARPOL-Anhang I nicht entsprechen;

Kategorie 2: Öltankschiffe ab 20 000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung von Rohöl, Heizöl, schwerem Dieselöl oder Schmieröl sowie Öltankschiffe ab 30 000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung anderer Öle, die den Anforderungen an neue Öltankschiffe gemäß MARPOL-Anhang I entsprechen;

Kategorie 3: Öltankschiffe ab 5 000 Tonnen Tragfähigkeit, die jedoch die Höchstgrenzen der Kategorien 1 und 2 nicht erreichen.

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

- Öltankschiffe der Kategorie 1:
 - 2003 bei Schiffen, die bis einschließlich 1980 abgeliefert wurden,
 - 2004 bei Schiffen, die 1981 abgeliefert wurden,
 - 2005 bei Schiffen, die 1982 oder danach abgeliefert wurden.
- Öltankschiffe der Kategorie 2 und 3:
 - 2003 bei Schiffen, die bis einschließlich 1975 abgeliefert wurden,
 - 2004 bei Schiffen, die 1976 abgeliefert wurden,
 - 2005 bei Schiffen, die 1977 abgeliefert wurden,
 - 2006 bei Schiffen, die 1978 und 1979 abgeliefert wurden,
 - 2007 bei Schiffen, die 1980 und 1981 abgeliefert wurden,
 - 2008 bei Schiffen, die 1982 abgeliefert wurden,
 - 2009 bei Schiffen, die 1983 abgeliefert wurden,
 - 2010 bei Schiffen, die 1984 oder danach abgeliefert wurden.

Öltankschiffe, die Schweröle befördern, dürfen unabhängig davon, welche Flagge sie führen, nur dann in Häfen oder Vorhäfen unter der Gerichtsbarkeit

eines Mitgliedstaats einlaufen bzw. aus diesen auslaufen oder in einem Gebiet unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats vor Anker gehen, wenn sie über eine Doppelhülle verfügen.

- Kein Öltankschiff, das Schweröl befördert, darf unter der Flagge eines Mitgliedstaates fahren, außer es handelt sich um einen Doppelhüllentanker.

Das Zustandsbewertungsschema (oder „Condition Assessment Scheme“ - CAS) gilt ab 2005 für alle über 15 Jahre alten Öltankschiffe. Das CAS stellt eine zusätzliche verstärkte Inspektionsregelung dar, die besonders für die Erkennung von Strukturschwächen von Einhüllen-Öltankschiffen ausgelegt ist.

- **Richtlinie 2002/84/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Änderung der Richtlinien über die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe**

Zweck dieser Richtlinie ist es, die Anwendung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung der Umweltverschmutzung durch Schiffe sowie über den Schutz der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen zu verbessern.

Diese Richtlinie steht in engem Zusammenhang mit dem Erlass der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe sowie zur Änderung der Verordnungen über die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe.

Es handelt sich darum, die verschiedenen aufgrund der einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe eingesetzten Ausschüsse durch einen einzigen Ausschuss, den Ausschuss für Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS), zu ersetzen und die Ausschussverfahren dadurch zu erleichtern.

- **Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen**

Hauptziel dieser Verordnung ist es, angesichts international verübter rechtswidriger Handlungen (z.B. Terroranschläge), gemeinschaftliche Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Handelsschiffen sowie in den zugehörigen Hafenanlagen durchzuführen.

- **Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 07.09.2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße**

Rahmenbeschluss 2005/667/JI des Rates vom 12. Juli 2005 zur Verstärkung des strafrechtlichen Rahmens zur Bekämpfung der Verschmutzung durch Schiffe

Nach den vorgenannten Bestimmungen stellen gemeinschaftsrechtswidrige Schadstoffeinträge durch Schiffe eine strafbare Handlung dar. Gegen die betreffenden Personen müssen straf- oder verwaltungsrechtliche Sanktionen verhängt werden, sofern vorsätzliches oder fahrlässiges Handeln nachgewiesen wurde.

Die Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein und sind auf alle Personen anzuwenden, die für schuldig befunden werden (Schiffseigner, Eigentümer der Fracht oder andere Beteiligte).

- **Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2006 zur Umsetzung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs innerhalb der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates [Amtsblatt L 64 vom 4.3.2006]**

Der internationale Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code: International Safety Management) hat zum Ziel, in Seeverkehrsunternehmen ein System zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung einzuführen.

Dieser Code wurde von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ausgearbeitet und in Kapitel IX des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) aufgenommen. Alle Mitgliedstaaten sind verpflichtet, den ISM-Code anzuwenden.

Durch die Verordnung soll eine ordnungsgemäße, strenge und einheitliche Anwendung des Codes in allen Mitgliedstaaten gewährleistet werden, um durch ein Höchstmaß an Sicherheit die Organisation und den Betrieb der Flotte sowie die Verhütung der Meeresverschmutzung zu verbessern.

Die Verordnung gilt für folgende Schiffe und Seeverkehrsunternehmen:

- Frachtschiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen;
 - auf Auslandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen;
 - Frachtschiffe auf Inlandfahrt, unabhängig von der geführten Flagge;
 - bewegliche Offshore-Bohreinheiten eines Mitgliedstaates.
- **Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2005 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen [Amtsblatt L 191 vom 22. Juli 2005]**

Mit dieser Richtlinie wird der Geltungsbereich der Richtlinie 1999/32/EG auf alle aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraft- und Brennstoffe ausgeweitet, die auf Schiffen in Gewässern der Mitgliedstaaten verwendet werden. Insbesondere ist vorgesehen, die bestehenden Ausnahmeregelungen für Gasöl für den Seeverkehr aufzuheben; in den von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation festgelegten Überwachungsgebieten für Schwefelemissionen den Schwefelgrenzwert von 1,5 % anzuwenden; auf alle Fahrgastschiffe im Linienverkehr von und nach Gemeinschaftshäfen denselben Grenzwert anzuwenden; für alle Schiffe an Liegeplätzen in Häfen verbindlich vorzuschreiben, dass Kraftstoffe verwendet werden müssen, deren Schwefelgehalt 0,1 % nicht überschreitet; die Nutzung genehmigter emissionsmindernder Technologien als Alternative zu schwefelarmen Kraftstoffen zu erlauben.

- **Empfehlung 2006/339/EG der Kommission vom 8. Mai 2006 über die Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der Gemeinschaft [Amtsblatt L 125 vom 12.05.2006].**

Die Kommission betont, dass die Verschmutzung durch den Seeverkehrssektor - wenn die heutigen Entwicklungen andauern - bis 2020 über der Verschmutzung vom Land aus liegen wird. Sie empfiehlt den Mitgliedstaaten, eine Landstromanlage an Schiffsliegeplätzen in Häfen aufzubauen und Schiffsbetreibern wirtschaftliche Anreize zu bieten, die Landstromversorgung von Schiffen zu nutzen. Die landseitige Energieversorgung an den Liegeplätzen dürfte gemäß den Schätzungen von Sachverständigen die Emissionen von Schadstoffpartikeln, VOC, NO_x und SO₂ wesentlich verringern. Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten darüber hinaus auf, in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) darauf hinzuwirken, dass harmonisierte internationale Normen für landseitige Anschlüsse für die Stromversorgungen entwickelt werden.

III. Veränderungen im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO)

- **EntschlieÙung MEPC.78(43)** mit den am 1. Juli 1999 angenommenen Änderungen der Anlagen I und II des MARPOL-Übereinkommens u.a.: **Verschärfungen von Sicherheits-Standards und Bauvorschriften für Öltankschiffe, Einführung bordeigener Notfallpläne bei Meeresverschmutzung durch schädliche, flüssige Stoffe.**
Diese EntschlieÙung wurde mit der Vierten Inkraftsetzungsverordnung Umweltschutz-See vom 10. Januar 2001 (BGBl. 2001 II S. 18) national in Kraft gesetzt.
- **Neufassung des Kapitels V SOLAS „Safety of Navigation“**, war von der IMO im Dezember 2000 beschlossen und am 1. Juli 2002 in Kraft getreten. Hierdurch ist die Welthandelsflotte verpflichtet, sich ab diesem Datum nach einem ganz genauen Einphasungsplan mit Schiffsidentifizierungstranspondern (**Automatic Identification system – AIS**) und Schiffsdatenschreibern (Voyage Data Recorder) auszurüsten.
Diese Ausrüstungspflicht war für „neue“ Schiffe am 1. Juli 2002 in Kraft getreten und erfasst bis 2008 auch die vorhandene Welthandelsflotte; für Tanker gilt dies seit 1. Juli 2003
- **Erhöhung der Entschädigungshöchstgrenzen** innerhalb des bestehenden internationalen Systems, des IOPC-Fonds von 1992. Im Oktober 2000 konnte der Haftungshöchstbetrag auf 180 Mio. Pfund (Versicherung und IOPC-Fond) erhöht werden (Inkrafttreten November 2003).
- **Übereinkommen zur Verbesserung der Haftung für Ölschäden**, das die Haftung und Entschädigung bei Verschmutzung durch Bunkeröl regelt (die Umsetzung entspricht einer Empfehlung der Pallas-Experten-Kommission):
 - Künftige verschuldensunabhängige Haftung der Schiffseigentümer für durch Bunkeröl verursachte Verschmutzungsschäden;
 - Nachweis eines Versicherungsabschlusses durch den Schiffseigentümer.Das Übereinkommen wurde von der IMO im März 2001 angenommen.
- **IMO-EntschlieÙung zur Beschleunigung der Ausphasung von Einhüllentankern.**
Im April 2001 hat der Umweltausschuss der IMO (MEPC 46) beschlossen:
 - Sicherung der dauerhaften guten Wartung bis zum Beginn der Ausphasung 2005;
 - verschärfte Überwachung der nach 2005 noch verbleibenden Einhüllentanker;
 - der letzte Einhüllentanker verschwindet 2015.
- **Verordnung (EG) Nr. 417/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Februar 2002 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates [Amtsblatt L 64 vom 7. März 2002].**

Die IMO hatte im Zusammenhang mit dieser EG-Verordnung das MARPOL-Übereinkommen geändert, um auf die internationale Öltankschiff-Flotte eine ähnliche Regelung anzuwenden wie für die europäische (vgl. Abschnitt II.)

Die neuen internationalen Bestimmungen zur Änderung von Anhang I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 beinhalten

- die Verpflichtung, spätestens ab dem 4. April 2005 die gefährlichsten Öle ausschließlich in Doppelhüllen-Öltankschiffen zu transportieren;
- ein Programm zur beschleunigten Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen, die nicht über das Jahr 2010 hinaus betrieben werden können;
- die Erweiterung und vorzeitige Durchführung der besonderen Inspektionsregelung für über 15 Jahre alte Einhüllen-Öltankschiffe.

Trilaterale Wattenmeerkooperation (Nordseeküste)

Seit 1978 arbeitet die Bundesregierung bereits gemeinsam mit Dänemark und den Niederlanden grenzübergreifend für den Schutz des Wattenmeeres. Das Land Schleswig-Holstein (vertreten durch das MLUR) ist –wie die Bundesländer Niedersachsen und Hamburg- wichtiges, aktives und notwendiges Mitglied der deutschen Delegation innerhalb der Trilateralen Wattenmeerkooperation.

2001 wurde auf der 9. Trilateralen Wattenmeerkonferenz in Esbjerg die Beantragung der Anerkennung des Wattenmeeres als ein „**Besonders empfindliches Meeresgebiet**“ (**Particularly Sensitive Sea Area, PSSA**) beschlossen.

Die formale Anerkennung des Wattenmeeres als PSSA erfolgte 2002 durch die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) mit der Resolution MEPC.101(48).

Ausweisung der Ostsee als Sonderschutzgebiet (PSSA)

Im April 2004 wurde von der IMO der Antrag Dänemarks, Schwedens, Finnlands, Lettlands, Litauens, Estlands, Polens und Deutschlands angenommen, die Ostsee außer der russischen Hoheitsgewässer und AWZ als „Besonders Empfindliches Meeresgebiet (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA) auszuweisen.

Die IMO hat diesen Beschluss am 22. Juli 2005 mit der Resolution MEPC.136(53) formal angenommen. Seitdem ist dieses Meeresgebiet auf Seekarten besonders gekennzeichnet und dadurch das Bewusstsein bezüglich der Empfindlichkeit der Ostsee gegenüber Einwirkungen aus der Schifffahrt erhöht.

Um die Ostsee vor diesen Einwirkungen und nachteiligen Einflüssen zu schützen, sind weitere umfassende Maßnahmen erfolgt, die auf den Schutz von Ökosystemen und auf die Umsetzung angemessener Schutzmaßnahmen zur Minimierung von maritimen Verschmutzungen abzielen.

Diese betreffen die Verkehrsüberwachung, neue Routensysteme z. B. in der südlichen Ostsee, Begleitschlepper um Grundberührungen zu vermeiden, verbesserter Lotsendienst insbesondere in gefährdeten Meerengen und die Benennung von Gebieten, die vom Schiffverkehr zu meiden sind (z. B. Überwinterungs- oder Mauergebiete von Seevögeln, bedeutsame Brut- und Aufzuchtgebiete von Meeressäugern und Fischen).

- **Vereinbarung des Ausschusses für des Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der IMO vom 4. April 2008 über die Revision des MARPOL Übereinkommens/ Anlage VI (Vermeidung von Luftverschmutzungen durch die Schifffahrt).**

Die Änderung der Anlage VI bezieht sich im Wesentlichen auf die stufenweise Reduzierung des global zulässigen Schwefelgehaltes im Schiffstreibstoff von heute grundsätzlich 4,5 % auf 0,5 % ab 2020. Allerdings soll diese Bestimmung im Jahr 2018 überprüft werden. Sollten die geforderten Brennstoffe nicht weltweit in allen Häfen zur Verfügung stehen, kann die Einführung des Grenzwertes auf das Jahr 2025 verschoben werden.

In den so genannten Schwefel-Emissionskontrollgebieten (SECAs), zu denen auch die Ost- und Nordsee (inkl. des Englischen Kanals) gehören, wird der zulässige Schwefelgehalt von gegenwärtig 1,5 % auf 0,10 % ab 2015 gesenkt.

Es wurden außerdem strenge Regeln für die Reduzierung der Stickoxide vereinbart.

Die IMO hat auf der MEPC-Sitzung vom 6.-10. Oktober 2008 diesen Änderungen formal zugestimmt. Somit wird die neue Anlage VI in 2010 in Kraft treten.