

Wilhelm Malerius zu TOP 15:

Sicherheit des Schiffsverkehrs in der westlichen Ostsee

In den zehn Anrainerstaaten der Ostsee leben heute ca. 70 Mio. Menschen. Die Ostseeanrainerstaaten haben einen Anteil von 5 - 15 % an der Weltproduktion und stellen rund 20 % des Welthandels; 6 % des Welthandels wickeln sie untereinander ab.

Durch die zukünftige Osterweiterung der EU ist eine wachsende Bedeutung der Ostseeregion mit einer sehr dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung zu erwarten. Aufgrund dieser Entwicklung ist mit einer Zunahme des Container-, Fähr-, Massengut- und Tankschiffsverkehrs zu rechnen. Allein nach Ausbau des Hafens Primorsk in Russland wird die über die Ostsee transportierte Ölmenge von 77 Mio. Tonnen im Jahr auf 177 Mio. Tonnen steigen.

Es wird hochmoderne Schiffe geben, deren Größe nur durch die Tiefgangsbeschränkungen in der Ostsee Grenzen gesetzt sind. Daneben kann es noch lange Zeit Schiffe aus den ehemaligen Ostblockländern in sehr schlechtem Zustand geben, die zu Dumpingpreisen angeboten werden.

Die maritime Sicherheitspolitik der Bundesregierung erfolgt auf drei Ebenen:

1. In der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), die für weltweite Sicherheits- und Verhaltensstandards in internationalen Gewässern zuständig ist, und

zwar als einzige internationale Organisation im Rahmen des UN-Seerechtsübereinkommens.

2. In der Europäischen Union, die regional die für die Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedsstaates geltenden Standards der IMO einheitlich umsetzen und zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit in den Küstengewässern der Europäischen Union Maßnahmen der Mitgliedsstaaten erlassen kann.
3. Auf nationaler Ebene.

Seit den schweren Schiffskatastrophen der Vergangenheit, z. B. der „Estonia“ in der Ostsee und der „Erica“ vor der Atlantikküste Frankreichs, ist auf allen drei Ebenen mit Hochdruck und aktiver deutscher Unterstützung nicht nur an der Schließung erkannter Sicherheitslücken gearbeitet worden, sondern es sind auch neue Sicherheitssysteme eingeführt und fortentwickelt worden.

Im Rahmen der IMO ist der internationale Sicherheitsmanagementcode eingeführt worden, der weltweit verbindlich seit 1. Juli 1998 für Fahrgastschiffe, Tankschiffe und Massengutschiffe gilt und für alle übrigen Schiffe über 500 BRT am 1. Juli 2002 verbindlich wird. Dieser verbindliche Code sieht vor, dass die Reedereien ein landgestütztes Sicherheitsmanagementsystem unterhalten müssen mit dem Ziel, sichere Schiffe und gut ausgebildete Besatzungen zu beschäftigen, und dass die Kapitäne ihrerseits ein bordgestütztes Managementsystem zur Gewährleistung eines sicheren Schiffsbetriebes unterhalten müssen. Dieses ist ein weiterer Aspekt zu mehr Schiffssicherheit.

Mit der Neufassung des Kapitels V Solas „Safety of Navigation“, das am 1. Juli 2002 in Kraft tritt, ist die Welthandelsflotte verpflichtet, nach einem ganz genauen Einphasungsplan mit Schiffsidentifizierungstranspondern und Schiffsdatenschreibern auszurüsten. Diese Ausrüstungspflicht tritt für neue Schiffe am 1. Juli 2002 in Kraft und erfasst bis 2008 auch die vorhandene Welthandelsflotte, insbesondere Tanker ab 1. Juli

2003. Es ist jetzt Aufgabe der Bundesregierung – und hier kann die Landesregierung darauf einwirken, dass neben der funktechnischen Abdeckung auch eine Erstellung der Landinfrastruktur für eine AIS gestützte Verkehrsüberwachung in der Nord- und Ostsee einschließlich der Datenverarbeitung und Integration in das existierende Verkehrssicherungssystem schnellstens erfolgt.

Neben anderen Richtlinien hat die EU die Richtlinie zur Durchsetzung internationalen 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, erlassen. Diese Richtlinie und die Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle sehen einen abgestuften Katalog an Maßnahmen für Substandardschiffe vor. Es sind die gründlicheren Überprüfungen nach Feststellen triftiger Gründe, die Festhaltungen und zwar solange, bis festgestellte Mängel beseitigt worden sind und das Bannen von Schiffen, d. h. Zugangsverweigerungen für unternormige Schiffe zu europäischen Häfen. Die Hafenstaatkontrolle kann auch die Kontrolle über das Vorhandensein von aktuellem Seekartenmaterial umfassen. Die Hafenstaatkontrolle muss schnellstens intensiviert werden. Nur 280 Kontrolleure stehen für den gesamten EU-Bereich zur Verfügung, Seekartenmaterial muss überprüft werden.

Die Einführung einer Lotsenannahmepflicht außerhalb der Küstengewässer, die Kadetrinne gehört zum Bereich der hohen See, ist nur im Rahmen internationaler Abkommen durch die IMO möglich. Deutschland hat sich in der IMO für die Einführung von Lotsenannahmepflichten in internationalen Gewässern mit hoher Verkehrsdichte und besonderen nautischen Bedingungen eingesetzt. Dieses Anliegen wurde jedoch nur von Dänemark, Frankreich und Australien unterstützt. Es ist Aufgabe der Bundesregierung - und hier kann die Landesregierung helfen - die Ostseeanrainerstaaten zur Unterstützung zu gewinnen. Zu erwägen wäre, ob eine Änderung der IMO-Empfehlung zur Lotsenannahme in der Kadetrinne in eine dringende Empfehlung, möglicherweise Schiffsversicherungen, bewegen könnte, die Schiffe vertraglich zur Lotsenannahme zu bewegen.

Die Sicherung der Kadetrinne obliegt Dänemark gemäß einem bilateralen Abkommen. In Zusammenarbeit mit dänischen Behörden wurde bereits im letzten Jahr eine Reihe von Verbesserungen für die Navigation von Schiffen in diesem Gebiet geschaffen. Verlegung und Neubezeichnung von Tonnen, eine Unterrichtung mit Warnung der Seefahrer über eine sichere Navigation, ein IMO-Zirkular zur Sicherheit der Seeschifffahrt, die Weiterführung des von Nordosten kommenden Tiefwasserweges in Richtung Süden durch das Verkehrstrennungsgebiet in der Kadetrinne. Diese Verbesserung ist der IMO zur Beschlussfassung zugeleitet worden.

Schiffshavarien führen in der Regel zu sich überlagernden Ereignisabläufen. Dies erfordert ein einheitliches, fachlich interdisziplinäres und mit kurzen Entscheidungswegen ausgestattetes Unfallmanagement mit möglichst wenigen definierten Schnittstellen. Zeitversäumnisse in der Anfangsphase und im Verlauf der Unfallbekämpfung führen zu einer unbeherrschbaren, in die Katastrophe führenden Eigendynamik von Havarien. Deshalb muss ein Unfallmanagement ständig handlungsfähig sein sowie uneingeschränkt über die erforderlichen personellen und materiellen Ressourcen des Bundes und der Küstenländer verfügen. Diese Forderung steht auch an erster Stelle der am 8. Februar 2001 vom Deutschen Bundestag auf Antrag der Koalitionsfraktionen verabschiedeten Entschließung zur Sicherung der deutschen Nord- und Ostseeküste vor Schiffsunfällen.

Mittlerweile wurde ein Konzept für das Havariekommando entwickelt. Es sieht als Kernzelle der zentralen Einsatzleitung ein in 24 Stunden Bereitschaft unterhaltenes Maritimes Lagezentrum vor und wird aus dem Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und den Wasserschutzpolizeien der Küstenländer aufgebaut. Hier laufen über die entsprechenden Meldewege alle relevanten Informationen zusammen.

Bei einer Havarie übernimmt der Leiter des Havariekommandos die Führung des Einsatzes, die er unter Zuarbeit der ihm zur Seite stehenden Stäbe im Wege der Auftrags-

taktik und unter Belegung von Einsatzabschnitten ausübt. Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und die Bundesmarine sollen durch Kooperationsvereinbarungen voll in die Arbeit einbezogen werden. Bund und Küstenländer räumen diesem Kernelement einer Reform des maritimen Notfallmanagements sehr hohe Priorität ein. Es ist Aufgabe der Landesregierung, den Druck zu erhöhen, damit die noch verbleibenden Detailprobleme schnellstens gelöst werden.

Das Haftungs- und Entschädigungssystem bei Ölverschmutzungsschäden als solches eignet sich nur bedingt, den Sicherheitsstandard zu erhöhen. Statt staatlicher Eingriffe in das System können jedoch alle am Seetransport Beteiligten Reeder, Versicherer, Schiffsbanker und Ladungsbeteiligte ihren Beitrag leisten, das weltweite Ziel des Quality Shipping zu erreichen und den Markt für unternormige Schiffe durch Selbstregulierungsmechanismen auszudünnen.

Nicht mehr die niedrigste Fracht, sondern die Gewährleistung eines sicheren und umweltschonenden Seetransports sollte der Maßstab bei der Auswahl eines bestimmten Schiffes oder einer bestimmten Flagge sein.