

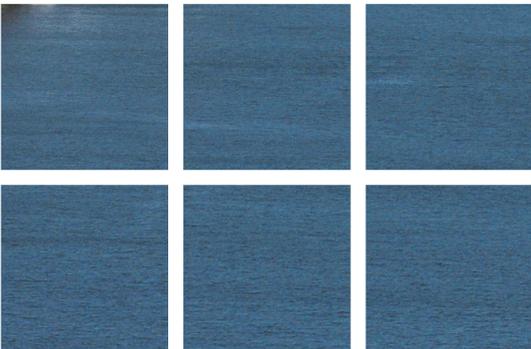
Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Sicherheitskonzept Deutsche Küste



Inhalt

1	Einleitung	4
2	Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	6
3	Komponenten des Sicherheitskonzeptes	8
3.0	Übersicht	8
3.1	Verkehrsvorschriften	8
3.1.1	Kollisionsverhütungsregeln	8
3.1.2	Seeschifffahrtsstraßenordnung	9
3.1.3	Schifffahrtsordnung Emsmündung	9
3.1.4	Weitere Verkehrsvorschriften	9
3.2	Verkehrswegeführung	9
3.3	Maritime Verkehrssicherung	10
3.4	Schiffsmeldesysteme und -verfahren	12
3.5	Pflicht zur Annahme eines Seelotsen	13
3.6	Vollzug und schifffahrtspolizeiliche Präsenz	14
3.6.1	Vollzugsmittel der WSV	14
3.6.2	Weitere Vollzugskräfte des Bundes	15
3.6.3	Vollzugskräfte der Länder	16
3.6.4	Der Koordinierungsverbund Küstenwache	16
3.7	Ausdehnung der Hoheitsgewässer	16
3.8	Verfügbarkeit von Notschleppkapazitäten auf See und Zugriff auf Schlepper in den Revieren	17
3.8.1	Notschleppen	17
3.8.2	Zugriff auf Schlepper in den Revieren	18
3.9	Zugriff auf Leichter und Entsorgungstankerkapazitäten	19
3.10	Der Point of Contact	19
3.11	Unfall- und Havarievorsorge/Maritimes Unfallmanagement	20
3.11.1	Das Havariekommando	20
3.11.2	Notfallmanagement unterhalb „Komplexer Schadenslage“	21
3.11.3	Das Maritime Sicherheitszentrum	21
3.11.3.1	Aufbau des Maritimen Sicherheitszentrums	23
3.11.3.2	Die WSV im Maritimen Sicherheitszentrum	24
3.11.4	Verkehrsbezogener Feuerschutz	25
3.11.5	Schadstoffunfallbekämpfung	26
3.11.6	Luftüberwachung	26
3.12	Hafenstaatkontrolle	27
3.13	Schiffssicherheit	27
3.14	Schiffsbesetzung	28
3.15	Rettung von Menschenleben	28
3.16	Umsetzung MARPOL-Übereinkommen	29
4	Ausblick	30

1 Einleitung

Die Wirtschaftskraft der Bundesrepublik Deutschland basiert in nicht unerheblichem Maß auf dem Im- und Export von Gütern und ist daher abhängig vom Außenhandel. Etwa ein Fünftel dieses Außenhandels wird im Seeverkehr über die deutschen Häfen an Nord- und Ostsee abgewickelt.

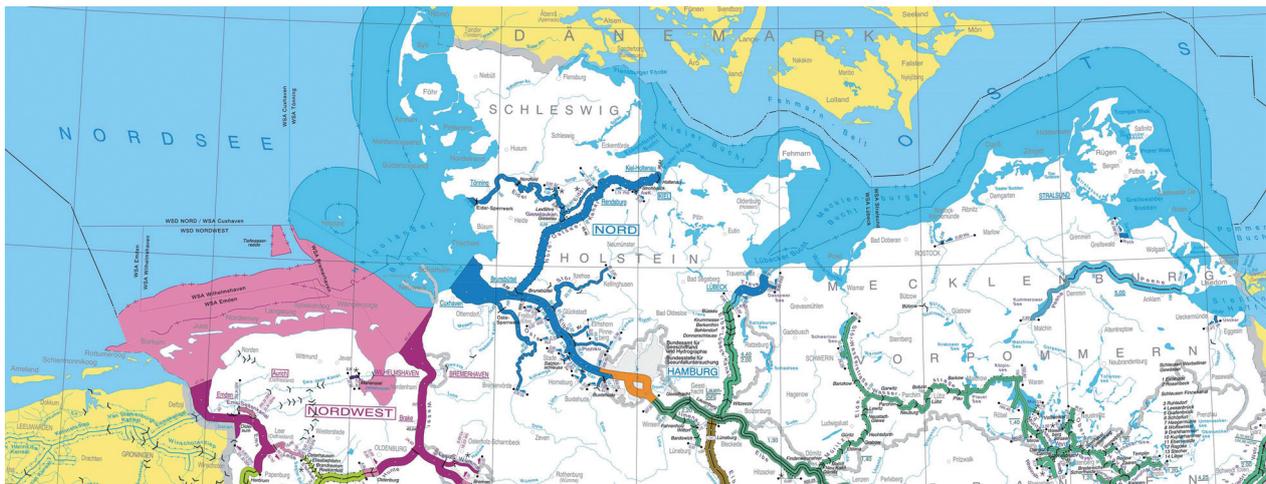
Warenumsschlag in deutschen Seehäfen ¹

- Der Warenumsschlag in deutschen Seehäfen nahm gegenüber dem Vorjahr um 5% zu und betrug im Jahr 2010 insgesamt 276 Mio. t. Damit stieg der Anteil am gesamten seewärtigen Welthandel auf 3,0%. Ein beträchtlicher Anteil des Güterumschlags entfiel mit 107,01 Mio. t auf den Containerverkehr, der um 10,1% auf 13,106 Mio., TEU stieg.
- Hamburg ist der bedeutendste deutsche Seehafen; hier wurden 37,9% (104,52 Mio. t) des seewärtigen Außenhandels und 7,906 Mio. TEU umgeschlagen. Nach Rotterdam und Antwerpen nimmt Hamburg damit den 3. Platz in Europa hinsichtlich des Containerumschlages ein.
- Wilhelmshaven ist mit einem Umschlagesvolumen von 25,661 Mio. t (-24% zum Vorjahr) zweitgrößter deutscher Massengut- und größter Ölumschlaghafen. 2010 wurden 1,693 Mio. t Mineralölprodukte und 20,477 Mio. t Rohöl umgeschlagen.
- Die Bremischen Häfen (Bremen/Bremerhaven) bewältigten 59,107 Mio. t des deutschen Seegüterumschlages. Bremerhaven entwickelte sich mit 4,8755 Mio. TEU zum zweitgrößten deutschen Containerhafen und konnte Zeebrügge als Europas größten Automobilumschlagplatz mit 1,631443 Mio. Kfz (+ 32,5%) ablösen.
- Rostock und Lübeck sind die umschlagstärksten Ostseehäfen im Fähr- und Ro/Ro-Verkehr, wobei Lübeck (17,854 Mio. t) durch seine Nähe zu Hamburg einen wesentlichen Teil des Feederverkehrs in der Ostsee für sich beansprucht. In Konkurrenz dazu entwickelte sich Rostock mit einem Gesamtumschlag von 19,489 Mio. t (+12,2%) zum bedeutendsten deutschen Ostseehafen.

Schiffsanläufe/-passagen

- 2010 konnten 130 068 Schiffsanläufe in den deutschen Seehäfen in Nord- und Ostsee registriert werden.
- Mit 31 933 Handelsschiffspassagen bei einer Ladungsmenge von 83,8 Mio. t im Durchgangsverkehr ist der Nord-Ostsee-Kanal stärker befahren als Panama- (12 591) und Suez-Kanal (17 933) zusammen.

¹⁾ Quelle: Flottenkommando der Bundesmarine: Jahresbericht 2011 – Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland, 24. Auflage, September 2011



Wasserstraßenkarte Deutsche Küste

Weitere Abhängigkeiten

- Im europäischen Binnenmarkt sind die großen deutschen Seehäfen nicht mehr Randlage, sondern Zentren und Schnittstellen im multimodalen Verkehrsnetz, weil sie sich zu Drehscheiben im internationalen Containerverkehr entwickelt haben. Vor allem die Bereiche Distribution und Logistik, welche eine zunehmend größere Zahl außenhandelsgebundener Arbeitsplätze schaffen, stehen dabei im Mittelpunkt. Damit wird auch deutlich, dass eine Unterbrechung der Energie- und Rohstoffzufuhr sowie des Warenaustausches über See unsere Wirtschaft ernsthaft beeinträchtigen und die Arbeitslosenproblematik deutlich verschärfen würde.²

Die deutschen Häfen stehen dabei in starker Konkurrenz mit anderen EU-Häfen, insbesondere mit den so genannten „ARA-Häfen“: Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam. Die Attraktivität der deutschen Hafenstandorte soll durch den Ausbau der see- und landseitigen Zufahrten, den Ausbau der Hinterlandanbindungen in die Industrie- und Dienstleistungszentren im Binnenland, die Verlagerung der Verkehre von der Straße auf die Schiene/Binnenschiffe und den Ausbau der Terminals und Verbesserung der Hafinfrastruktur gesichert werden. Die dafür notwendigen Projekte sind im Bundesverkehrswegeplan priorisiert, entsprechende Investitionsmittel stehen zur Verfügung. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass ca. 500 000 Arbeitsplätze direkt bzw. indirekt von der maritimen Verbundwirtschaft abhängig sind.

Nach gegenwärtigen Prognosen ist ein Anstieg sowohl der Verkehrsfrequenz als auch der Schiffsgößen und Schiffsgeschwindigkeiten zu erwarten.

Der Schiffsverkehr muss daher sicher und gleichzeitig effizient gestaltet werden, um auch die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen zu erhalten bzw. zu fördern.

Somit ist allgemein Vorsorge zu tragen, dass

- menschliches Leben auf See
- die maritime Umwelt und
- Sachgüter von hohem Wert

geschützt werden.

Dies kann durch ein umfassendes Sicherheitskonzept unterstützt werden, welches nachfolgend vorgestellt wird.

²⁾ Quelle: Flottenkommando der Bundesmarine: Jahresbericht 2006 – Kennzahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland vom 4. 8. 2006

2 Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Der Bund verwaltet die Bundeswasserstraßen mit eigenem Verwaltungsunterbau (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – WSV –). Er ist damit sowohl für die Erhaltung der Bundeswasserstraßen in einem für die Schifffahrt erforderlichen Zustand (Strompolizei) als auch für die Sicherheit und Leichtigkeit des darauf stattfindenden Schiffsverkehrs (Schifffahrtspolizei) zuständig.

Auftrag und Umfang für die vorgenannten Aufgaben im Seebereich werden durch das Bundeswasserstraßengesetz und das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (Seeaufgabengesetz) vorgegeben.

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zusammen mit der WSV das „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“ entwickelt, das ständig den Entwicklungen in der Seeschifffahrt und den Bedürfnissen der maritimen Umwelt angepasst und fortgeschrieben wird. Es besteht aus einer Vielzahl von untereinander verzahnten Komponenten, die jeweils einzeln, insbesondere aber in der Summe betrachtet, einen erheblichen Beitrag zur maritimen Verkehrssicherheit leisten.

Das Sicherheitskonzept des Bundes differenziert nach Präventiv- und Bekämpfungsmaßnahmen und umfasst die folgenden Komponenten:

- Sicheres Schiff
- Sicherer Verkehrsweg
und
- Optimiertes Unfallmanagement.

Es umfasst mithin auch Maßnahmen, für die neben der WSV andere Behörden und Institutionen wie z. B. das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), die Seeberufsgenossenschaft (SeeBG), das Havariekommando (HK) oder die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) zuständig sind.

Primär zielt das Sicherheitskonzept auf die Vermeidung von Schiffsunfällen ab. Da sich jedoch nicht alle Unfälle vermeiden lassen, nimmt das Unfallmanagement und die Bekämpfung bereits eingetretener Schäden einen wichtigen Platz im Sicherheitskonzept ein.

Beispielhaft für den Erfolg dieser Strategie mag das Verhältnis von Verkehrsfrequenz zu Unfallquote in der Inneren Deutschen Bucht sein. Trotz einer wachsenden Verkehrsdichte sowie größer werdender Schiffseinheiten konnte die Unfallquote bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 73 000 meldepflichtigen Schiffen (Länge >50 m) auf 0,0035 % minimiert werden. Nicht eingerechnet sind hier Ankerverluste und Kollisionen mit Seezeichen.

Die Entwicklung und Fortschreibung der einzelnen Systemkomponenten erfolgt auf nationaler, multinationaler (EU) und internationaler Ebene.

Aus dem internationalen Bereich sind im Zusammenhang mit dem Sicherheitskonzept insbesondere folgende Maßnahmen zu nennen:

- Ausweisung der Nordsee als Sondergebiet nach MARPOL, Anlage 1,
- Verschärfung der Bauvorschriften für Öltankschiffe Einführung des ISM-Codes,
- Einführung des Automatic Identification Systems (AIS),
- Aussonderung von Einhüllen-Tankmotorschiffen,
- Vereinbarung mit den Niederlanden über die gegenseitige Hilfe auf dem Gebiet der Notschleppkapazitäten.

Im Dezember 1999 zerbrach der Tanker „Erika“ vor der bretonischen Küste in zwei Teile. Dabei flossen ca. 10 000 t schweres Heizöl ins Meer und verursachten eine schwere Umweltkatastrophe. Der Druck der öffentlichen Meinung führte daraufhin zum Beschluss von drei Maßnahmenpaketen durch die Europäische Kommission:

1. Paket:

- Weiterentwicklung Hafenstaatkontrolle
- Verstärkte Kontrolle der Klassifikationsgesellschaften
- Beschleunigung der Ausmusterung von Einhüllentankschiffen

2. Paket:

- Einrichtung eines EU-weiten Überwachungs- und Informationssystems für den Seeverkehr
- Einrichtung eines ergänzenden Fonds für die Entschädigung bei Ölverschmutzungen
- Einrichtung einer europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

3. Paket:

- Strengere Überwachung der Umsetzung und Anwendung des EU-Gemeinschaftsrechts hinsichtlich der Seeverkehrssicherheit
- Größere Präsenz und aktivere Teilnahme der Gemeinschaft auf internationaler Ebene

3 Komponenten des Sicherheitskonzeptes

3.0 Übersicht

Präventive Maßnahmen der WSV

1. Verkehrsvorschriften
2. Verkehrswegeführung
3. Maritime Verkehrssicherung
4. Schiffsmeldesysteme und Meldeverfahren
5. Pflicht zur Annahme von Seelotsen
6. Vollzug und schiffahrtspolizeiliche Präsenz
7. Ausdehnung der Hoheitsgewässer
8. Verfügbarkeit von Notschleppkapazitäten auf See und Zugriff auf Schlepper in den Revieren
9. Zugriff auf Leichter- und Entsorgungskapazitäten
10. Point of Contact
11. Unfall- und Havarievorsorge

Maritimes Notfallmanagement

12. Havariekommando
13. Verkehrsbezogener Brandschutz
14. Schadstoffunfallbekämpfung
15. Luftüberwachung
16. Gemeinsames Maritimes Sicherheitszentrum des Bundes und der Küstenländer

Weitere Komponenten im Rahmen der Bundesaufgaben

17. Hafenstaatkontrolle (BG Verkehr)
18. Schiffssicherheit (BG Verkehr)
19. Schiffsbesetzung (BG Verkehr)
20. Rettung von Menschenleben (DGzRS)
21. Umsetzung des MARPOL-Übereinkommens (BSH)

3.1 Verkehrsvorschriften

Für einen sicheren und leichten Verkehrsablauf auf See sowie zum Schutz von Menschenleben, Umwelt und Sachgütern sind einheitliche Verhaltensnormen für alle Verkehrsteilnehmer unerlässlich.

3.1.1 Kollisionsverhütungsregeln

Für das Verhalten von Fahrzeugen auf See hat die International Maritime Organisation (IMO), eine Unterorganisation der UNO, international gültige Verkehrsregeln erarbeitet, die auch von der Bundesrepublik Deutschland ratifiziert worden sind.

Es handelt sich hierbei um die Internationalen Regeln zur Vermeidung von Zusammenstößen auf See von 1972 (Kollisionsverhütungsregeln – KVR –).

Die KVR finden sowohl (originär) auf der Hohen See als auch (subsidiär) im Hoheitsbereich der Bundesrepublik Anwendung und umfassen Regelungen zum Verkehrsverhalten sowie Pflichten zur Führung von Lichtern und Signalkörpern.

3.1.2 Seeschiffahrtsstraßenordnung

Für die Seeschiffahrtsstraßen der Bundesrepublik Deutschland (vgl. § 1 SeeSchStrO) wurde ein weitergehendes Verkehrsrecht, namentlich die Seeschiffahrtsstraßenordnung, entwickelt.

Die SeeSchStrO wiederum wird ergänzt durch die Bekanntmachungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest. Diese enthalten revierspezifische Vorgaben für das Befahren der einzelnen Seeschiffahrtsstraßen. Über die Bekanntmachungen wird sichergestellt, dass die zuständigen Strom- und Schifffahrtspolizeibehörden schnell und flexibel auf notwendige verkehrsrechtliche Änderungen gegenüber der Schifffahrt reagieren können.

In der SeeSchStrO sind auch die Aufgaben und Zuständigkeiten der Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes genannt. Die Aufgaben und Ermächtigungen sind insbesondere in den §§ 55 bis 60 festgelegt.

3.1.3 Schifffahrtsordnung Emsmündung

Im Mündungsgebiet der Ems ist der Grenzverlauf zwischen dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland offen. Zwischen beiden Staaten wurde im Jahre 1960 der „Ems-Dollart-Vertrag“ geschlossen, der die Zusammenarbeit der Bundesrepublik und der Niederlande im Gebiet der Emsmündung regelt.

Um den gegebenen Umständen auch in verkehrlicher Hinsicht Rechnung zu tragen, wurde ein bilaterales Verkehrsrecht (Schifffahrtsordnung Emsmündung) geschaffen, das im Hinblick auf die „Fahrregeln“ weitestgehend den Vorschriften der SeeSchStrO entspricht.

3.1.4 Weitere Verkehrsvorschriften

Darüber hinaus existieren besondere Regelungen für das (Verkehrs-)Verhalten in Nationalparks, Naturschutzgebieten und in Bereichen militärischer Sperr- und Warngebiete.

Die Einhaltung der vorgenannten Verkehrsregeln wird von der WSV im Rahmen der Prävention sowohl von den Vollzugskräften als auch von den im 24-h-Betrieb tätigen Verkehrszentralen überwacht.

3.2 Verkehrswegeführung

Zur Vermeidung von Schiffsunfällen ist eine den Verkehrsstrukturen und Sicherheitsbedürfnissen angepasste Verkehrswegeführung notwendig.

Für die Ausgestaltung der Verkehrswege sind neben den hydrologischen, morphologischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen insbesondere die Erfordernisse, die aus der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs resultieren, maßgebend.

Um das Kollisionsrisiko und damit auch das Risiko von Schadstoffunfällen auf See deutlich herabzusetzen, wurden im Bereich der deutschen Nord- und Ostseeküste Verkehrstrennungsgebiete (VTG) eingerichtet. Einerseits werden gegenläufige Verkehre räumlich voneinander getrennt, andererseits werden Schiffe, die bestimmte gefährliche Güter transportieren (vgl. § 30 (1) Nr. 1a bis 1c SeeSchStrO), vom übrigen Verkehr separiert.

Das Verhalten von Fahrzeugen im VTG und der angrenzenden Küstenverkehrszone richtet sich nach den international gültigen KVR. Diese geben der Schifffahrt (insbesondere auch den Fischerei-, Sport- und Segelfahrzeugen) detaillierte Verhaltensmaßregeln für das Befahren vor.

Darüber hinaus werden die Zufahrten zu den großen deutschen Seehäfen sowie die „Transitrouten“ durch den Nord-Ostsee-Kanal ständig den wachsenden Sicherheitsbedürfnissen angepasst. Die Reviere unterliegen einer laufenden Kontrolle und Optimierung.

Die wesentlichen Maßnahmen für einen sicheren und „kundenorientierten“ Verkehrsweg lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Setzen und Betreiben von festen und schwimmenden Schifffahrtszeichen
- Bereitstellen moderner Hilfsmittel für die sichere Navigation (s. a.: Entwicklung und Bau der Landinfrastruktur für AIS)
- Vermessung der Schifffahrtswege
- Vorhalten bestimmter Fahrwassertiefen und -breiten
- Anpassung der Kurvenradien an die Bedürfnisse der Schifffahrt

3.3 Maritime Verkehrssicherung

Der Schiffsverkehr in der Deutschen Bucht, Teilen der Ostsee und in den Zufahrten zu den deutschen Seehäfen wird von den Verkehrszentralen (VZ) kontinuierlich überwacht. Die VZ sind Organisationseinheiten der Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ) und werden international als Vessel Traffic Service Center (VTSC) bezeichnet. Sie nehmen einen großen Teil der schiffahrtspolizeilichen Aufgaben des jeweiligen WSA wahr.

Zum Zwecke

- der Verhütung von Kollisionen und Grundberührungen
- der Verkehrsablaufsteuerung
sowie
- der Verhütung von der Schifffahrt ausgehender Gefahren für die Meeresumwelt

werden der Schifffahrt Verkehrsinformationen und Verkehrsunterstützungen angeboten. Bei Bedarf wird verkehrsregelnd auf die Schifffahrt eingewirkt.

Die VZ sind rund um die Uhr mit qualifizierten Nautikern [Nautiker vom Dienst (NvD) / Nautischer Assistent (NAss)] besetzt. Der NvD kann bei erkannten Gefahren unmittelbar auf den Schiffsverkehr einwirken und im Rahmen der Gefahrenabwehr den betroffenen Schiffsführer zu einem bestimmten Tun, Dulden oder Unterlassen zwingen. Jeder Führer eines mit einer UKW-Sprechfunkanlage ausgerüsteten Schiffes ist verpflichtet, bei der Befolgung der Vorschriften über das Verhalten im Verkehr die von einer VZ gegebenen Verkehrsinformationen und -unterstützungen abzuhören und diese unverzüglich zu berücksichtigen. Die im Rahmen der Verkehrsregelung angeordneten Maßnahmen können mit Zwangsmitteln durchgesetzt werden.

Um ihren strom- und schiffahrtspolizeilichen Aufgaben nachkommen zu können, verfügen VZen über eine Reihe von technischen Systemen (Funk, Radar, AIS, hydrologische und meteorologische Systeme, etc.) sowie über Zugriffsmöglichkeiten auf WSV-eigene Fahrzeuge, auf die Vollzugskräfte des Bundes (Bundespolizei und Zoll im Rahmen der „Verordnung zur Übertragung von Aufgaben auf dem Gebiet der Seeschifffahrt, auf den Bundesgrenzschutz und die Zollverwaltung“) und der Länder (WSPen im Rahmen der „Vereinbarung über die Ausübung schiffahrtspolizeilicher Vollzugsaufgaben“).

Der WSD Nordwest sind insgesamt 4 WSÄ mit 6 Verkehrszentralen in Bremen, Bremerhaven, Wilhelmshaven und Emden nachgeordnet. Dabei wurden in Wilhelmshaven 2 VZen („German-Bight-Traffic“ und „Jade-Traffic“) in den gleichen Räumlichkeiten, jedoch personell separat besetzt, eingerichtet. In Bremen existieren 2 VZen in Personalunion („Bremen-Weser-Traffic“ und „Hunte-Traffic“).

Der WSD Nord sind 7 WSÄ mit 6 VZen in Cuxhaven, Brunsbüttel (getrennt für NOK und Elbe), Travemünde (Trave und Wismar) und Warnemünde nachgeordnet. In Lübeck-Travemünde befinden sich „Trave Traffic“ und „Wismar Traffic“ zusammen. Die ehemals eigenständige VZ Stralsund wurde im Jahr 2005 vollständig in die VZ Warnemünde integriert. Am Nord-Ostsee-Kanal wurde bis 2007 das gesamte Verkehrslenkungssystem neu gestaltet und in diesem Zuge die Verkehrsüberwachung und -lenkung in der VZ NOK (Brunsbüttel) zentralisiert.



Übersicht über die Verkehrszentralen an der deutschen Küste

Die Aufgaben der Verkehrszentrale im Einzelnen:

■ **Überwachung des Reviers**

- Überwachung der Funktion von Schifffahrtszeichen (einschließlich Positionskontrolle)
- Wind, Wasserstände und Sichtweiten
- Zustand der Wasserstraße als Verkehrsweg

■ **Überwachung des Schiffsverkehrs und des Verkehrsflusses**

- Entgegennahme und Verarbeitung von Schiffsmeldungen
- Überwachung der Einhaltung der Verkehrs-vorschriften
- Förderung des effizienten Verkehrsablaufes
- Erteilung von Genehmigungen und Befreiungen
- Überwachen der Einhaltung von Bedingungen und Auflagen
- Feststellung und Dokumentation von Ordnungswidrigkeiten und ggf. Einleitung weiterer Ermittlungen

■ **Unterstützung des Schiffsverkehrs für die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs**

- Angaben zur Verkehrslage, besonderen Vorkommnissen, Störungen an Schifffahrtszeichen etc.
- Erteilung von Verkehrsinformationen
- Erteilung von Navigationsunterstützungen
- Regelung des Schiffsverkehrs

■ **Notfallmanagement**

3.4 Schiffsmeldesysteme und -verfahren

Grundlage für eine wirkungsvolle Verkehrsüberwachung ist die Kenntnis von Schiffen im Revier und die permanente Ansprechbarkeit der einzelnen Verkehrsteilnehmer.

Um dies sicherzustellen sowie den Transport bestimmter gefährlicher Güter im Hinblick auf beförderter Menge, Lagerung und Bezeichnung überwachen zu können, wurden für den Schiffsverkehr [Schiffe >50 m Länge (bzw. 40/20 m) oder solche, die bestimmte Gefahrgüter befördern] schifffahrtspolizeiliche Meldepflichten eingeführt (vgl. § 58 SeeSchStrO).

Rechtsgrundlagen hierfür sind die Seeschiffahrtsstraßenordnung, die Schifffahrtsordnung Emsmündung und die Anlaufbedingungsverordnung (AnLBV). Durch letztere werden Schiffe, die gefährliche und/oder umweltschädliche Stoffe befördern, bereits seewärts der Grenze des Hoheitsgebietes aufgefordert, dem Havariekommando (HK) in Cuxhaven die relevanten schiffs- und ladungsspezifischen Angaben zu übermitteln, um diese in das Zentrale Meldesystem für Gefahrgut und Schiffsverkehre der BR Deutschland (ZMGS) einzupflegen.

Ereignet sich ein Unfall unter Beteiligung eines Schiffes, das Gefahrgüter transportiert, können die Ladungsdaten (Art, Menge, Stauplatz etc.) ad hoc über das ZMGS abgerufen werden.

3.5 Pflicht zur Annahme eines Seelotsen

Auf bestimmten Revieren ist für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit die Einrichtung eines ständigen Seelotsdienstes erforderlich. Für die deutschen Küstengewässer sind die nachfolgenden Seelotsreviere, die von den WSDen Nord und Nordwest verwaltet werden, eingerichtet:

- Ems,
- Weser I,
- Weser II/Jade,
- Elbe,
- Nord-Ostsee-Kanal I,
- Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde/Trave/Flensburger Förde,
- Wismar/Rostock/Stralsund.

Die einzelnen Seelotsen sind in Lotsenbrüderschaften (Körperschaften des öffentlichen Rechts) zusammengeschlossen und verwalten sich selbst. Der Bund bzw. die WSDen Nord und Nordwest sind im Hinblick auf das Seelotswesen zuständig für:

- die Unterhaltung und Einrichtung des Seelotswesens
- und
- die Aufsicht über das Seelotswesen.

Wann und unter welchen Bedingungen ein Schiff einen Seelotsen anzunehmen hat, ist in den einzelnen Revierlotsverordnungen geregelt.

Grundsätzlich besteht die Lotsenannahmepflicht für Schiffe ab einer Länge von 90 m oder einer Breite von 13 m (wobei hinsichtlich der Abmessungen begrenzte Interpolationsmöglichkeiten bestehen) bzw. für alle Fahrzeuge, die bestimmte gefährliche Güter als Massengut befördern, auf allen Revieren.

Fahrzeuge mit (bestimmten) Gefahrgütern mit einer Länge über 150 m oder einer Breite über 23 m [bzw. Bulker ab 250/40 m oder Tiefgang >13,50 m; Elbe: 220/32 m) und anderer Schiffe ab 350/45 m; Elbe: 350/55 m] sind bereits im Küstenvorfeld der Deutschen Bucht verpflichtet, einen Seelotsen anzunehmen. Hierdurch ist sicher gestellt, dass insbesondere die einlaufenden Großtanker und übrige Großschifffahrt vor der Querung der Hauptverkehrsströme von einem ortskundigen Seelotsen beraten werden. In der Ostsee existieren derartige Bestimmungen nicht.

Lotsenberatung kann sowohl an Bord des beratenden Schiffes, von Bord eines anderen Schiffes oder von Land aus erfolgen. Liegen bestimmte Randbedingungen (Nebel, Eisgang etc.) vor, oder wenn die zuständige Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde dies als notwendig erachtet, wird ein an Bord befindlicher Lotse zusätzlich durch einen Radarlotsen aus der VZ heraus beraten.

Die Beratung und Unterstützung der Schiffsführung durch Seelotsen stellt einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an der deutschen Küste dar.

3.6 Vollzug und schiffahrtspolizeiliche Präsenz

Beim schiffahrtspolizeilichen Vollzug und damit auch der schiffahrtspolizeilichen Präsenz ist zunächst zwischen den Vollzugsmitteln des Bundes und denen der Küstenländer zu differenzieren. Grundsätzlich sind die Vollzugskräfte des Bundes (mit Ausnahme der WSV) nur außerhalb und die Vollzugskräfte der Länder nur innerhalb des Hoheitsgebietes zuständig (Ausnahme: „Eilzuständigkeit“ oder bereits eingetretene Störung).

Der Schiffahrtspolizeiliche Vollzug umfasst dabei:

- Überwachung der Einhaltung der der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs dienenden Vorschriften,
- Verhütung der von der Seeschifffahrt ausgehenden Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen,
- Einleitung und Durchführung unaufschiebbarer Maßnahmen,
 - zur Abwehr einer unmittelbar bevorstehenden Gefahr,
 - zur Beseitigung einer bereits eingetretenen Störung der Sicherheit oder Leichtigkeit des Schiffsverkehrs.

3.6.1 Vollzugsmittel der WSV

Die WSV des Bundes betreibt neben einer Vielzahl von kleineren Einheiten mit schiffahrtspolizeilichen Befugnissen die vier Mehrzweckschiffe „Mellum“, „Neuwerk“, „Scharhörn“ und „Arkona“. „Mellum“ und „Neuwerk“ sind in der Nordsee, „Scharhörn“ und „Arkona“ in der Ostsee stationiert.

Die Schiffe sind im 24-h-Wochenwechseldienst tätig. Sie sind im Rahmen ihrer Bauart, Ausrüstung und Besetzung sowie den ihnen übertragenen Mehrzweckaufgaben in der Lage, grundsätzlich wetterunabhängig in der Deutschen Bucht bzw. in der Ostsee zu operieren.

Im Rahmen der Mehrzwecknutzung werden folgende Aufgaben erfüllt:

- Tonnenlegen,
- Schiffahrtspolizeilicher Vollzug,
- Eisbrechen,
- Notschleppen
und
- Schadstoffunfallbekämpfung.

Die Schiffe haben sich in einer Vielzahl von Einsätzen bewährt. Hinzu kommt, dass allein durch die Präsenz dieser Schiffe ein positiver Einfluss auf das Verhalten und die Verkehrsdisziplin der Verkehrsteilnehmer ausgeübt wird.

Als integraler Bestandteil des „Sicherheitskonzeptes Deutsche Küste“ sind die Mehrzweckschiffe des Bundes wegen ihrer Fähigkeit, Aufgaben wetterunabhängig und interdisziplinär zu lösen, unverzichtbar.

3.6.2 Weitere Vollzugskräfte des Bundes

Außerhalb des Hoheitsgebietes werden die Vollzugsaufgaben neben der WSV auf der Grundlage entsprechender Vereinbarungen (s. Seeschiffahrtsaufgaben-Übertragungsverordnung) auch von der Bundespolizei und dem Zoll wahrgenommen.

Bundespolizei

- Wesentliche originäre Aufgabe der Bundespolizei ist die grenzpolizeiliche Überwachung der Seegrenze (seewärtige Begrenzung des Küstenmeeres und gemeinsame Küstenmeergrenzen mit den Nachbarstaaten). Im Vordergrund stehen dabei die Kontrolle der Einhaltung gesetzlicher Ein- und Ausreisebestimmungen bzw. Verbote sowie die Bekämpfung der illegalen Zuwanderung und der grenzüberschreitenden, zum Teil auch organisierten Kriminalität.
- Darüber hinaus nimmt die Bundespolizei allgemeinpolizeiliche Vollzugsbefugnisse außerhalb des Küstenmeeres wahr. Hierzu gehören auch Vollzugsmaßnahmen im Falle terroristischer Bedrohung.

Zollverwaltung (Zoll)

Der Wasserzolldienst nimmt u. a. nachstehende originäre Aufgaben auf See wahr:

- die zollamtliche Überwachung des Warenverkehrs über die Grenze des Zollgebiets und die Freizonengrenzen, die Sicherung der Erhebung der Ein- und Ausfuhrabgaben sowie die Einhaltung des Zollrechts,
- die Überwachung und Sicherung der Einhaltung der gemeinschaftlichen und nationalen Vorschriften, die das Verbringen von Waren in den, durch den und aus dem Geltungsbereich des Zollverwaltungsgesetzes verbieten oder beschränken (Verbote und Beschränkungen, z. B. Drogen- und Waffenschmuggel).

3.6.3 Vollzugskräfte der Länder

Die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben innerhalb des Hoheitsgebietes werden grundsätzlich von den Wasserschutzpolizeien (WSPen) der Länder wahrgenommen (s. Vereinbarung über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben von 1955/56 sowie Küstenprotokoll von 1982/84). Nur im Eilfall, d. h. wenn Polizeikräfte des Landes nicht oder nicht rechtzeitig vor Ort sein können, wird in diesem Bereich auf Bundeskräfte zurückgegriffen.

3.6.4 Der Koordinierungsverbund Küstenwache

Im Jahr 1994 wurde auf der Grundlage eines Bundestagsbeschlusses die Küstenwache als Koordinierungsverbund der Bundesvollzugskräfte auf See gegründet.

Ziel der Küstenwache war die wirkungsvolle Verbesserung der Zusammenarbeit der mit maritimen Aufgaben betrauten Behörden. Im Einzelnen betraf dies:

- die Sicherheit des Schiffsverkehrs und den maritimen Umweltschutz (WSV),
- den polizeilichen Grenzschutz (Bundespolizei),
- die Aufgaben des Zolls an den Seegrenzen (Zollverwaltung),
- den Fischereischutz (Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung BLE).

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) war zusätzlich in beratender Funktion vertreten.

Um eine gleichmäßige Verteilung der bundeseigenen Fahrzeuge zur Überwachung zu gewährleisten, wurden zwei Küstenwachzentren eingerichtet, eines in Cuxhaven für den Bereich der Nordsee und das andere

in Neustadt/Holstein für die Ostsee. Die originären Zuständigkeiten (und damit auch das Weisungsrecht für die einzelnen Fahrzeuge) verblieben jedoch bei den jeweiligen Behörden. Die Einsatzgebiete wurden (soweit keine Mehrzweckaufgaben betroffen waren) abgestimmt und entsprechend koordiniert.

Im Jahr 1998 wurde im Küstenwachzentrum Cuxhaven eine gemeinsame Leitstelle der Wasserschutzpolizeien der Länder eingerichtet. Seit 1. 1. 2003 arbeitet die WSP-Leitstelle in Personalunion im Maritimen Lagezentrum (MLZ) des Havariekommandos (HK) mit. Von dort werden u. a. die Vollzugskräfte der Küstenländer innerhalb des Küstenmeeres koordiniert, die Streifenpläne untereinander abgestimmt und eine bedarfsweise Heranführung von Unterstützungskräften organisiert.

3.7 Ausdehnung der Hoheitsgewässer

Die Bundesrepublik Deutschland ist am 2. 9. 1994 dem Seerechtsübereinkommen (SRÜ) von 1982 beigetreten.

Auf der Grundlage des SRÜ wurde mit Wirkung vom 11. 11. 1994 das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland auf grundsätzlich 12 sm erweitert.

In der Nordsee verläuft die seewärtige Begrenzung des Küstenmeeres in einem Abstand von 12 sm von der Basislinie. Ausdrücklich bleibt die Tiefwasserreede in der Deutschen Bucht, die weit außerhalb der 12-sm-Zone liegt, Bestandteil des Küstenmeeres. Auf Grund der geographischen Verhältnisse in der Ostsee bleibt die mit der Proklamation der Bundesregierung über die Ausweitung des deutschen Küstenmeeres vorgenommene Ausweitung in Teilbereichen der Ostsee hinter dem völkerrechtlich zulässigen Abstand von 12 sm zurück.

Im erweiterten Küstenmeer findet das deutsche Recht Anwendung. Insbesondere durch die Anwendbarkeit des Strafgesetzbuches (z. B. Umweltstraftaten), des

Wasserhaushaltsgesetzes des Bundes sowie der Wassergesetze der Länder können geeignetere Maßnahmen bei drohenden oder eingetretenen Havarien durch die staatlichen Stellen eingeleitet werden. Darüber hinaus kann die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs im gesamten 12-sm-Bereich durch die Anwendung bestimmter nationaler Verkehrsvorschriften weiter optimiert werden.

Das Seerechtsübereinkommen (SRÜ) weist den Küstenstaaten auch für die Bereiche seawärts der Begrenzung weitere „souveräne Rechte“ und Hoheitsbefugnisse zu. Nach Art. 56 SRÜ steht den Küstenstaaten in ihrer ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) z. B. das Recht der Energieerzeugung (Wasser, Strömung, Windkraftanlagen etc.) oder das Recht zur Errichtung künstlicher Inseln, Bauwerke oder Anlagen zu.

Die o. g. Rechte werden in den Bereichen, die außerhalb der Bundeswasserstraßen liegen und Belange des Seeverkehrs, insbesondere der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs oder des maritimen Umweltschutzes tangieren, von der WSV wahrgenommen.

3.8 Verfügbarkeit von Notschleppkapazitäten auf See und Zugriff auf Schlepper in den Revieren

Im Zusammenhang mit der Verfügbarkeit von Notschleppkapazitäten auf See und dem Zugriff auf Schlepper in den Revieren ist zunächst zwischen den unterschiedlichen Zielsetzungen zu differenzieren.

3.8.1 Notschleppen

„Notschleppen“ in diesem Sinne ist die Hilfeleistung eines vom Bund vorgehaltenen Schleppschiffes (Notschlepper) für ein in der See manövrierunfähig treibendes Schiff, um drohende Gefahren (z. B. Strandungen) abzuwehren.

Der Notschlepper soll eine Schleppverbindung zum Havaristen herstellen und ihn so lange in See halten oder verschleppen („kontrolliertes Driften“), bis die Manövrierfähigkeit des Havaristen wiederhergestellt ist, kommerzielle Bergungsschlepper den Havaristen gefahrlos übernehmen können oder die Gefahr auf andere Weise beseitigt werden kann. Kontrolliertes Driften in diesem Zusammenhang bedeutet, dass der Havarist möglichst so gegen Strom, Wind und See gehalten wird, dass er keine Achterausfahrt über Grund macht.

Durch den Rückgang der Unfallhäufigkeit in den 70er und 80er Jahren war die Vorhaltung kommerzieller Bergungskapazitäten auf exponierten Stationen für die Schleppreedereien nicht mehr rentabel. Daraufhin hat sich der Bund bei der Entwicklung des Mehrzweckfahrzeug „Mellum“ (Baujahr: 1984, Pfahlzug 110 t) entschlossen, das Schiff mit einer Notschleppkomponente zu versehen. Das Konzept der Mehrzwecknutzung erwies sich insbesondere auch unter finanziellen Aspekten als tragfähig.

Es wurde mit der Indienststellung der „Neuwerk“, die ebenfalls über einen Pfahlzug von 110 t verfügt, im Jahr 1998 fortgeschrieben. Neben den bundeseigenen Fahrzeugen wurde 1996 zusätzlich der Hochseeschlepper „Oceanic“ (Pfahlzug 186 t) gechartert und auf einer Stand-by-Position bei Helgoland positioniert.

Im Rahmen der Aufarbeitung des Seeunfalls „Pallas“ (1998) wurde das gesamte Notschleppkonzept mit dem Ziel überarbeitet, eine dem Risikopotential in Nord- und Ostsee angemessene Pfahlzugkapazität sicher zu stellen und die Ausrüstung der Notschlepper zu optimieren.

Die Bemessung der Ausrüstung und Pfahlzugkapazität der Notschlepper erfolgte anhand ausgewählter Bemessungsschiffe im jeweiligen Bereich. Die vorgesehenen Positionen bzw. Liegeplätze orientieren sich an den potentiell kritischen Verkehrsschwerpunkten in Nord- und Ostsee.

Für den Bereich der Nordsee kann weiterhin auf drei Notfallschlepper zurückgegriffen werden, wobei die beiden bundeseigenen Fahrzeuge weiterhin das Rückgrat des Konzeptes bilden. Mit Indienststellung des von der „ARGE Küstenschutz“ vom Bund ab dem 1. 1. 2011 für 10 Jahre gecharterten neuen Notschleppers „Nordic“ (201 t Pfahlzug) nimmt dieser als weiterer (starker) Schlepper permanent eine See-position nördlich der Insel Norderney ein. Die Mehrzweckfahrzeuge „Mellum“ und die „Neuwerk“ beziehen jeweils ab Windstärke 8 Bereitschaftspositionen im Bereich von Helgoland bzw. vor der Küste von Schleswig-Holstein (bei Süderoogsand). Darüber hinaus existiert eine Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik und den Niederlanden über die gegenseitige Hilfe auf dem Gebiet der Notschleppkapazitäten, die die bilaterale Unterstützung und Ergänzung im Bereich des Notschleppens (z. B. bei Ausfall eines Notschleppers) regelt.

Für den Bereich der Ostsee wird seit 1998 die „Scharhorn“ (40 t Pfahlzug) eingesetzt, deren Ausrüstung im Jahre 2002 optimiert wurde. Im Dezember 2004 wurde das Schadstoffunfallbekämpfungsschiff (SUBS) „Arkona“ (40 t Pfahlzug) in Dienst gestellt. Darüber hinaus hat der Bund drei weitere private Notschlepper gechartert, die in Kiel (65 t), Warnemünde und Sassnitz (65 t) stationiert sind. Im September 2010 trat der neuerbaute, in Warnemünde stationierte, Hochseeschlepper „Baltic“ (100 t) eine 10-jährige Charter für den Bund an.

Im Rahmen der Helsinki Kommission (HELCOM) bestehen Übereinkommen zwischen den Ostseeanrainerstaaten hinsichtlich der gegenseitigen Unterstützung mit Notschleppkapazitäten. Mit Charterung der beiden privat betriebenen (neuen) Notschlepper durch das BMVBS von der ARGE Küstenschutz findet das für die deutsche Küste konzipierte Notschleppkonzept seine endgültige Umsetzung.

In diesem Zusammenhang ist weiterhin anzumerken, dass der Erfolg einer Schlepp- oder Bergungsaktion weitgehend von den Begleitumständen des Einzelfalls abhängig ist. Insbesondere kann die Herstellung einer Schleppverbindung zu einem hilflos in der See treibenden Schiff problematisch sein. Eine entscheidende Rolle spielen hierbei die Manövriereigenschaften des eingesetzten Schleppers, die hydrologischen und meteorologischen Rahmenbedingungen sowie der Zustand des Havaristen und seiner Besatzung. Im Bedarfsfall stehen für derartige Einsätze daher „Boarding-Teams“ zur Verfügung, die ggf. per Hubschrauber auf dem Havaristen abgesetzt werden. Für den Bereich der Nordsee befindet sich ein derartiges Team an Bord der „Nordic“, in der Ostsee kann innerhalb einer Rüstzeit von einer Stunde auf ein solches zurückgegriffen werden.

3.8.2 Zugriff auf Schlepper in den Revieren

Um bei eingetretenen Havarien jederzeit Zugriff auf ausreichende Schlepperkapazitäten zu haben, wenn dies aus schiffahrtspolizeilicher (gefahrenabwehrrechtlicher) Sicht notwendig ist, hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit den deutschen Schleppreedereien eine entsprechende Vereinbarung geschlossen.

Die „Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei Schiffsunfällen“ hat zum Ziel, dass im Bedarfsfall, d. h., wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs oder die Umwelt konkret gefährdet sind, ohne zeitraubende Verhandlungen zwischen Berger und Havarist seitens des zuständigen WSA auf Schlepper zurückgegriffen werden kann.

Die Vereinbarung sieht vor, dass der Berger im Falle einer Havarie zunächst versucht, auf freiwilliger Basis einen Schleppvertrag mit dem Havaristen zu schließen. Das zuständige WSA hat den Berger hierbei nach bestem Wissen zu unterstützen.

Wenn der Havarist die Zeichnung eines entsprechenden Vertrages ablehnt, hat die zuständige Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde nach pflichtgemäßem Ermessen zu prüfen, ob eine schifffahrtspolizeiliche Verfügung zur Annahme von Schleppern ausgesprochen werden muss. Voraussetzung hierfür ist, dass es sich um eine unmittelbar bevorstehende Gefahr oder die Beseitigung einer bereits eingetretenen Störung handelt.

Weiterer Bestandteil der Vereinbarung ist die Behandlung der Kostenfrage in Form des „doppelten Vorbehaltes“. Danach ist der Abschluss eines offenen Schleppvertrages mit der Maßgabe vorgesehen, dass über Grund und Höhe der Schleppvergütung erst nachträglich verhandelt wird und im Streitfalle auf die Entscheidung des Deutschen Seeschiedsgerichtes in Hamburg zurückgegriffen wird.

Über diese Vereinbarung kann die WSV auf etwa 80 private Schlepper, die in einem Pool zusammengefasst sind, zugreifen. Die Pfahlzüge der vorwiegend als Hafen- und Assistenzschlepper genutzten Fahrzeuge liegen zwischen 25 und 85 t.

3.9 Zugriff auf Leichter und Entsorgungstankerkapazitäten

Zur Vorbereitung auf möglicherweise notwendig werdende Leichterungsmaßnahmen bei havarierten Tankern hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Rahmenvereinbarungen über die Beschaffung von Leichter- und Entsorgungstankern bei drohenden oder bereits eingetretenen Schadstoffverschmutzungen

zum Schutz der deutschen Küste mit zwei Tankschiffsreedereien und einer Makleragentur geschlossen.

Im Rahmen dieser Vereinbarungen haben sich die Reedereien verpflichtet, auf Anforderung entsprechende Tankschiffskapazitäten zur Verfügung zu stellen bzw. der WSV bei der Beschaffung behilflich zu sein, wenn eigene Schiffe nicht zur Verfügung stehen.

3.10 Der Point of Contact

Nach den Anschlägen vom 11. 9. 2001 in den USA erfuhr der Themenkomplex „Sicherheit in der Schifffahrt“ seitens der International Maritime Organization (IMO) durch die Einführung des International Ship and Port Facility Security Codes (ISPS-Code) eine völlig neue Bewertung.

Im Gegensatz zum Englischen unterscheidet der deutsche Begriff „Sicherheit“ nicht zwischen „safety“ im Sinne einer nautisch/technischen Sicherheit und „security“ im Sinne einer allgemeinpolizeilichen Gefahrenabwehr.

Gleichwohl die Schifffahrt seit je her mit „Maritime Security“ – relevanten Gefahren, wie Piraterie sowie terroristischen Anschlägen (z. B. Kaperung „Achille Lauro“ 1985, Selbstmordanschlag Tanker „Limburg“ 2002) konfrontiert war, nahm nun das Risiko für Schifffahrt und/oder Häfen Ziel terroristischer Anschläge zu werden andere Dimensionen an.

Als Konsequenz der Anschläge vom 11. September 2001 wurden auf internationaler Ebene eine Reihe von Vorschriften geändert oder ergänzt, was zu einer erheblichen Aufwertung der „Security-Aspekte“ in allen schifffahrtsrelevanten Bereichen führte.

Auch die Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens (International Convention for the Safety of Life at Sea), die bisher ausschließlich für den Bereich der Schiffsicherheit maßgebend waren, erfuhren eine Erweiterung auf hafengebogene Aspekte mit den entsprechenden Maßnahmen für die Bereiche Schifffahrt, Häfen und Verwaltungen.

So wurde gemäß SOLAS XI-2, Regel 7 die Einrichtung einer zentralen Kontaktstelle für die Schifffahrt, dem Point of Contact (PoC), für sämtliche Security-Fragen erforderlich. Mit einer entsprechenden Änderung des Seeaufgabengesetzes wurde der PoC der WSV zugeordnet und zum 1. 7. 2004 beim WSA Wilhelmshaven eingerichtet.

Seit 1. 8. 2007 ist der PoC Bestandteil des Gemeinsamen Lagezentrums See (GLZ-See) in Cuxhaven.

Der PoC ist eine zentrale (küstenweite) Informationsdrehscheibe für die Kommunikation in Security-Angelegenheiten zwischen der Schifffahrt und den Sicherheitsbehörden.

■ Der Betrieb des PoCs umfasst u.a. die Aufgaben:

- Entgegennahme und zielgerichtete Weiterleitung „Security-relevanter“ Informationen (über Bedrohungen, „stiller Alarme“, 24-h-Meldungen) in der Relation Schiff-Sicherheitsbehörden und vice versa,
- Unterstützung und Hilfe der Schifffahrt in Security-Fragen,
- Verteilung von Informationen über die Festlegung der Gefahrenstufen,
- Kommunikation mit den Sicherheitsbehörden, den PoCs anderer Staaten, den Gefahrenbeauftragten der Häfen und Reedereien, etc.

3.11 Unfall- und Havarievorsorge / Maritimes Unfallmanagement

3.11.1 Das Havariekommando

Für schwere Seeunfälle mit großem Schadenspotential wurde nach der Havarie des Holzfrachters „Pallas“ 1998 das Havariekommando (HK) zum 1. 1. 2003 eingerichtet. Die Empfehlungen der so genannten „Grobecker-Kommission“ und die daraufhin vom BMVBS eingerichtete Projektgruppe „Maritime Notfallvorsorge“ führte mit Beteiligung der Länder zur „Vereinbarung des Bundes mit den Küstenländern über die gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer ‚Havariekommando‘ (HK)“ in Cuxhaven. Fachliche Basis waren die bereits eingerichteten Sonderstellen des Bundes (SBM) und der Länder (SLM) zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen. Das HK wurde direkt der Fach- und Dienstaufsicht des BMVBS unterstellt und organisatorisch dem WSA Cuxhaven angegliedert. Das Havariekommando setzt sich aus dem permanent besetzten „Maritimen Lagezentrum“ (MLZ), dem Kompetenzzentrum (Alltagsbetrieb) und dem Havariestab (im Falle einer „komplexen Schadenslage“) zusammen.

Das im 24-h-Betrieb mit Nautikern besetzte MLZ erstellt ständig ein aktuelles, maritimes Lagebild des deutschen Hoheitsgebietes in Nord- und Ostsee, in das auch Mitteilungen der Nord- und Ostseeanrainerstaaten einfließen. Dabei werden alle Informationen über Umstände, die für die Bekämpfung einer „komplexen Schadenslage“ erheblich sein können, gesammelt, aufbereitet, bewertet und gesteuert, erforderlichenfalls Alarmierungen ausgelöst und Sofortmaßnahmen eingeleitet. In den Fachbereichen Schadstoffunfallbekämpfung See und Küste, sowie Brandschutz/Verletztenversorgung werden die jeweils möglichen Teilaspekte einer Havarie konzeptionell erarbeitet und für den Einsatzfall Taktiken und Vorgehensweisen erstellt.

Die Bewältigung komplexer Schadenslagen auf See, die bislang in den Zuständigkeitsbereich des jeweils örtlich zuständigen WSA (bzw. in besonders schweren Fällen vom Katastrophenstab Nord-/Ostsee) fiel, wird seit dem 1. 1. 2003 vom HK wahrgenommen. Bei „komplexen Schadenslagen“ wird ein Havariestab einberufen, der das einheitliche und koordinierte Vorgehen aller auf See und im Küstenbereich zuständigen Einsatzkräfte des Bundes und der Küstenländer ermöglicht.

Eine komplexe Schadenslage auf See liegt gemäß der vorgesehenen Definition im Staatsvertrag zwischen dem Bund und den Küstenländern vor, wenn:

bei einem Ereignis 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.

3.11.2 Notfallmanagement unterhalb „Komplexer Schadenslage“

Sofern die Schwelle einer komplexen Schadenslage nicht erreicht ist, bleibt das jeweilige Wasser- und Schifffahrtsamt als zuständige Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde für die Abarbeitung besonderer Ereignisse zuständig.

Die Verkehrszentrale leitet dabei (auch beim Vorliegen der komplexen Schadenslage) im Rahmen der Gefahrenabwehr die schiffahrtspolizeilichen Sofortmaßnahmen ein:

- Absicherung der Unfallstelle (Warnung der Schifffahrt, Verkehrsregelung, Heranführung von Vollzugskräften),
- Initiierung Rettung, Bergung und Versorgung Verletzter,
- Meldungen gemäß Alarmplan.

3.11.3 Das Maritime Sicherheitszentrum

Die veränderte Sicherheitslage nach dem 11. 9. 2001 führte in Deutschland dazu, dass die Sicherheitsanforderungen und die bestehenden Strukturen auch für den Seebereich neu überdacht wurden. Zu diesem Zweck wurde – unter Führung des BMI – eine Arbeitsgruppe „Küstenwache NEU“ eingesetzt, die sich mit der Optimierung der bestehenden Strukturen des Koordinierungsverbundes Küstenwache unter Beachtung des Grundgesetzes befasste.

Nach der Vorlage des Grobkonzeptes dieser AG am 2. 12. 2004 forderte der Bundestag die Bundesregierung auf, auf der Basis des geltenden Rechts die bestehenden Strukturen des Koordinierungsverbundes Küstenwache zu einer neuen und effektiven Küstenwache auszubauen und die Zusammenarbeit mit dem HK zu intensivieren. Die Wasserschutzpolizeien der Länder sollten hierbei eingebunden werden.

Das Ziel war die schnellere, effektivere und kostengünstigere Zusammenarbeit der auf See zuständigen Behörden unter einer gemeinsamen Leitung im Einsatzfall. Es sollte ein schnell einsatzfähiges Lage- und Einsatzzentrum für Nord- und Ostsee unter einem Dach geschaffen werden. Die bestehenden Zuständigkeiten des Grundgesetzes und die dargestellten Strukturen des Alltagsbetriebes sollten gewahrt werden.

Ebenfalls im Jahre 2004 vereinbarten sich die Küstenländer auf die Festlegung von Eckpunkten zur Weiterentwicklung der WSP-Leitstelle zu einem Führungs- und Lagezentrum.

Die AG „Küstenwache NEU“ erarbeitete die Grundzüge für ein Maritimes Sicherheitszentrum (MSZ) in einem Feinkonzept, eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe „MSZ“ entwickelte ein Konzept der Rahmenbedingungen für ein MSZ.

Diese Eckpunkte lauteten:

- Unveränderte Zuständigkeit und Fachverantwortung der einzelnen Behörden bei der Wahrnehmung ihrer originären und übertragenen Aufgaben,
- Besetzung des MSZ rund um die Uhr mit fach- bzw. führungskompetentem Personal der dort vertretenen Vollzugsbehörden,
- Optimierung bewährter Strukturen in der Alltagsorganisation zur Erzielung zusätzlicher Synergien,
- Aufbau und Anwendung moderner Organisationsformen und Führungsprinzipien zur schnellen und kompetenten Bewältigung besonderer Gefährdungslagen,
- Verbesserung der Kooperation mit den Küstenländern durch Einbeziehung der Wasserschutzpolizeien in das MSZ sowie durch gemeinsame Koordinierung der Einsatzfahrzeuge,
- Intensivierung der Zusammenarbeit mit dem HK und der Marine.

Auf dieser Grundlage haben Bund und Küstenländer am 6. 9. 2005 in Cuxhaven die „Verwaltungsvereinbarung für ein Maritimes Sicherheitszentrum“ geschlossen. Diese Verwaltungsvereinbarung sieht die Zusammenarbeit der WSV, der Bundespolizei, der Zollverwaltung, der Fischereiaufsicht des Bundes, des Havariekommandos, und der WSP-Leitstelle der Küstenländer als Netzwerk unter einem Dach vor. Darin ist eine Mitwirkung der Deutschen Marine im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten vorgesehen.

Zum 1. 1. 2007 nahm das Maritime Sicherheitszentrum seinen vorläufigen Wirkbetrieb auf.

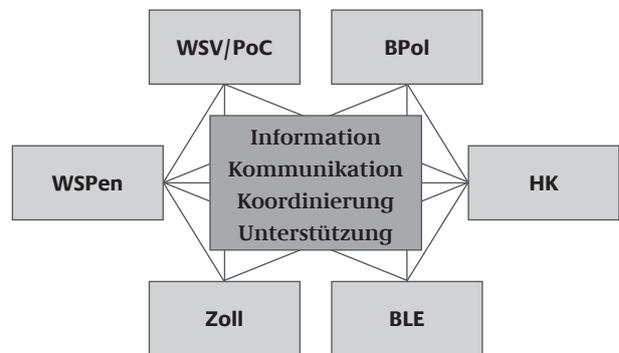
3.11.3.1 Aufbau des Maritimen Sicherheitszentrums

Das MSZ stellt ein so genanntes optimiertes Netzwerk dar. Die Aufgabenträger behalten ihre Zuständigkeiten, arbeiten aber im Bereich der Vollzugsaufgaben in einem Raum eng zusammen. Dies gewährleistet eine Aufgabenerledigung mit hoher Fachkompetenz und eindeutige Verantwortlichkeiten.



Im Alltagsbetrieb [Allgemeine Aufbauorganisation (AAO)] bleiben die bewährten Strukturen erhalten. Hier werden komplexe und höchst unterschiedliche Aufgaben (Schifffahrtspolizei, allgemeinpolizeiliche Gefahrenabwehr, Grenzschutz, Ein- und Ausfuhrkontrolle, Fischereischutz) von den zuständigen Behörden des Bundes und der Länder erfüllt, die ihre Einsatzmittel übergreifend koordinieren. Die Sicherheit auf See wird allein schon mittels einer dadurch zu erreichenden besseren Verteilung der Kontrollen optimiert.

Allgemeine Aufbauorganisation (AAO)



Das Gemeinsame Lagezentrum See (GLZ-See) stellt den operativen Kern des MSZ dar. Hier versehen die Wachhabenden der einzelnen Behörden rund um die Uhr gemeinsam ihren Dienst. Sie führen ein gemeinsames Tagebuch, tauschen Informationen aus, gründen ihre Lagebewertungen auf den gesammelten Erkenntnissen, verbessern und beschleunigen die Zusammenarbeit, koordinieren den Einsatz der Kräfte und schaffen durch einen optimierten Alltagsbetrieb eine verbesserte Plattform für ein reibungsloses Aufwachen in die Besondere Aufbauorganisation (BAO) im Falle einer Sonderlage.

Der optimierten Zusammenarbeit dient das Gemeinsame Lagebild als Datenplattform. Alle Behörden stellen laufend ihre lagerelevanten Informationen von allgemeinem Interesse in das gemeinsame Lagebild ein und machen diese so den Partnern zugänglich. Alle beteiligten Stellen gehen so von einem gemeinsamen Lagebild aus, das im Einzelfall behördenspezifisch ergänzt wird. Die Marine ist mit einem Verbindungsoffizier zeitweilig vertreten.

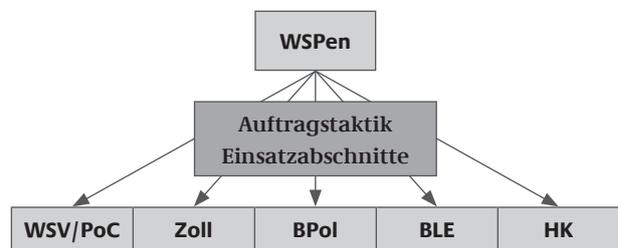
Die Koordinierungsstelle WSV (KS-WSV im MSZ) vertritt im GLZ-See die nautischen Belange und fungiert als „verlängerter Arm“ der Wasser- und Schifffahrtsämter in Sachen schifffahrtspolizeilicher Vollzug gegenüber den anderen Partnern im MSZ.

Die Koordinierung der Einsatzmittel erfolgt im Alltagsbetrieb auf der Grundlage des gemeinsamen Streifenplanes und des Gemeinsamen Lagebildes durch die jeweils zuständige Fachbehörde in Abstimmung mit den übrigen Beteiligten. Der direkte Zugriff der Verkehrszentralen auf die Vollzugsmittel im Revier zur Umsetzung schifffahrtspolizeilicher Einzelmaßnahmen bleibt davon unberührt.

Für den Fall einer Sonderlage (z. B. terroristische Bedrohung) bzw. komplexen Schadenslage ist der Übergang zur Besonderen Aufbauorganisation (BAO) vorgesehen. Sonderlagen werden dabei als Lagen definiert, die über die Koordinierung und über die allgemeine Überwachung der obliegenden Aufgabebereiche hinausgehen oder von dem/den Behördenvertreter(n) nicht allein bewältigt werden können.

Dann unterstehen alle Einsatzmittel einer einheitlichen Führung, die die Lage in bewährten polizeitaktischen Strukturen und Prinzipien abarbeitet (Führungs- und Lagezentrum). Die Führung übernimmt dabei diejenige Behörde, in deren Zuständigkeit die Abarbeitung der Einzelaufgabe fällt. Die anderen im MSZ vertretenen Behörden und von dort koordinierten Einsatzmittel werden der Einsatzleitung als einzelne Einsatzabschnitte unterstellt.

Beispiel für die Besondere Aufbauorganisation (BAO) – hier unter der Leitung der WSPen, z. B. bei einer Bombendrohung im Hoheitsgebiet



Bei Sonderlagen, die der Zuständigkeit der WSV zuzuordnen sind, wird es sich um komplexe Schadenslagen im Sinne der genannten Definition handeln. Zu deren Abarbeitung wird auch zukünftig das Havariekommando die Einsatzleitung übernehmen.

Die Durchführung der Maritimen Verkehrssicherung mit allen damit verbundenen schifffahrtspolizeilichen Aufgaben und Zuständigkeiten, losgelöst vom MSZ, verbleibt sowohl in der AAO als auch in der BAO in der Hand der WSV.

3.11.3.2 Die WSV im Maritimen Sicherheitszentrum

Die Aufgaben der WSV werden im MSZ von der dafür geschaffenen Organisationseinheit (OrgE) „Koordinierungsstelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes im Maritimen Sicherheitszentrum“ (KS-WSV im MSZ) wahrgenommen.

Sie umfassen:

- Gefahrenabwehr gemäß ISPS-Code (PoC-Aufgaben),
- Aktualisierung des schiffahrtspolizeilichen (Vollzugs-) Lagebildes,
- Schiffahrtspolizeilicher Vollzug,
- Nautische Beratung.

Der Point of Contact

Mit Wirkung zum 1. 8. 2007 wurde der PoC in das GLZ-See verlagert und nimmt seit dem von dort aus seine Aufgaben als Kommunikations- und Informationsdrehscheibe in Security-Fragen im MSZ wahr.

Verwaltungsleitung im MSZ

Die Verwaltungsleitung für das MSZ obliegt der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung.

So koordiniert die WSV als Eigentümerin der Liegenschaft insbesondere die Anforderungen der Partner an die Ausstattung und die Nutzbarkeit des Gebäudes.

Die administrative Unterstützung (z. B. Beschaffung der Büroausstattung, IT-Systembetreuung) wird ebenfalls durch die WSV sichergestellt.

3.11.4 Verkehrsbezogener Feuerschutz

Der Bund ist gemäß dem Bundeswasserstraßengesetz auf den Seewasserstraßen und den angrenzenden Mündungstrichtern der Binnenwasserstraßen nach Maßgabe einer mit den Ländern zu schließenden Vereinbarung zuständig für die Gefahrenabwehr bei Bränden, die den Verkehr beeinflussen können.

Demnach erstreckt sich der vom Bund wahrzunehmende Brandschutz nur auf den verkehrsbezogenen Feuerschutz. Im Übrigen sind die Brandschutzaufgaben der „Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung“ zuzuordnen und fallen daher in die Zuständigkeit der Bundesländer.

Da der Brandschutz de facto eine einheitliche Aufgabe von Bund und Ländern ist, müssen konsequenterweise zwischen den Beteiligten Verwaltungsvereinbarungen geschlossen werden. Unabhängig von den Bund/Länder-Vereinbarungen hat sich die DGzRS bereit erklärt, beim verkehrsbezogenen Feuerschutz im Küstenbereich mitzuwirken, soweit die originäre Aufgabenerfüllung dies zulässt.

In den Verwaltungsvereinbarungen mit den Küstenländern sind die Aufgaben und Inhalte, die Art der Aufgabenerfüllung, die Trägerschaft, die entstehenden Kosten sowie Fragen der Kooperation geregelt. Die Vereinbarungen sind in den Grundzügen ähnlich, enthalten jedoch revierspezifische bzw. handlungsspezifische Besonderheiten:

- Geeignete Schiffe werden vom Bund, von den Küstenländern und z. T. von Privaten zur Verfügung gestellt.
- Neben den Löscheinrichtungen an Bord der Schiffe gibt es i. d. R. mobile Löscheräte, die mit geeigneten Mitteln (z. B. Hubschrauber) an Bord gebracht werden können.
- Der Bund und die Länder verfügen nicht über eigenes Bekämpfungspersonal. Die Küstenländer haben mit den zuständigen Kommunen ergänzende Verträge mit den Berufsfeuerwehren und den Freiwilligen Feuerwehren abgeschlossen, so dass auch entsprechendes Bekämpfungspersonal an Bord der Schiffe gebracht werden kann.

- Die Ausbildung der Feuerwehrleute für die Brandbekämpfung an Bord wird in besonderen Lehrgängen, u. a. an der Sonderstelle für Schiffssicherung, intensiviert.
- In Bezug auf die praktische Umsetzung wurden besondere Alarm- und Ausrückordnungen erarbeitet, deren Funktionsfähigkeit u. a. bei regelmäßigen Übungen unter Beweis gestellt werden.

3.11.5 Schadstoffunfallbekämpfung

Mit Unterzeichnung des „Bonn-Abkommens“ 1969 und des „Helsinki-Abkommens“ 1974/78 wurde die internationale Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen in Nord- und Ostsee realisiert.

In der Bundesrepublik Deutschland wird dieses Aufgabenfeld im Rahmen eines 1975 abgeschlossenen Verwaltungsabkommens (VA) zwischen dem Bund und den Küstenländern gemeinsam (1995 ersetzt durch die sog. „Bund-Länder-Vereinbarung“) wahrgenommen und finanziert.

Zur Schadstoffunfallbekämpfung hält die WSV (der Bund) die Mehrzweck- bzw. Schadstoffunfallbekämpfungsschiffe „Neuwerk“, „Mellum“, „Scharhörn“ sowie „Arkona“ vor. Der Saugbagger „Nordsee“ ist ebenfalls mit Modulen zum Aufnehmen von Ölen/ Schadstoffen von Wasseroberflächen ausgerüstet.

Auch die Küstenbundesländer halten verschiedenste Spezialfahrzeuge und Ausrüstung zur Schadstoffunfallbekämpfung auf den Wasserstraßen bereit.

Die verantwortlichen Landesbehörden können dabei auch auf die Unterstützung der örtlichen Feuerwehren und des Technischen Hilfswerkes zurückgreifen.

Die Zuständigkeit für die Schadstoffunfallbekämpfung wurde mit Wirkung vom 1. 1. 2003 auf das Havariekommando übertragen.

3.11.6 Luftüberwachung

Die Forderung nach einem Luftüberwachungssystem wurde in der Bundesrepublik Deutschland erstmals 1980 erhoben. Da man auf nur sehr wenige Erfahrungen zurückgreifen konnte, waren vor der Realisierung eine Reihe organisatorischer und technischer Fragen zu klären.

Die operativen Zielvorgaben für eine effiziente Luftüberwachung lauten wie folgt:

- Regelmäßige Überwachung von Nord- und Ostsee auf Gewässerverunreinigungen, unabhängig von der optischen Sicht und für potentielle Verursacher nicht „vorhersehbar“ (abschreckende Wirkung),
- Überprüfung gemeldeter Verschmutzungen zur Vermeidung unnötiger und kostenintensiver Einsatz- bzw. Untersuchungsmaßnahmen,
- Beweissicherung gegenüber den Verursachern mit Lokalisierung der Verschmutzung,
- Feststellung des Verschmutzungsumfangs sowie der Klassifizierung des Schadstoffes,
- Einsatzkoordinierung der zur Unfallbekämpfung eingesetzten Fahrzeuge aus der Luft.

Das Luftüberwachungssystem (2. Generation) basiert auf dem Flugzeugtyp „Dornier 228-212“ und wird durch das Marinefliegergeschwader 3 in Nordholz betrieben. Jährlich werden mit diesem System ca. 1 200 bis 1 600 Flugstunden abgeleistet.

3.12 Hafenstaatkontrolle

Jeder Hafenstaat hat das Recht, Schiffe fremder Flagge in seinen Häfen zu kontrollieren, um sicherzustellen, dass diese die Anforderungen der „International Maritime Organisation“ (IMO) – einer Unterorganisation der Vereinten Nationen – in Bezug auf Sicherheit und Verhütung von Meeresverschmutzungen erfüllen.

Insofern ist die Hafenstaatkontrolle (Port State Control – PSC) als Instrument zu verstehen, um:

- Sicherheitsstandards zu kontrollieren,
- das eigene Territorium vor Gefahren für die Sicherheit und die Umwelt zu bewahren
- und
- Substandard Schiffe von den Küsten fernzuhalten.

Nach mehreren verheerenden Tankerunglücken (s. a. „ERIKA“) begannen die europäischen Küstenstaaten über eine regionale Organisation der PSC nachzudenken, was schließlich zu einem sog. „MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL“ (vgl. <http://www.parismou.org/>) führte.

Die Übereinkunft stellt Regelungen auf über:

- Ausbildung der Inspektoren,
- Besichtigung nach einheitlichen Maßstäben,
- Grundsätzliche Übereinkunft über Gründe zur Festhaltung eines Schiffes,
- Eine Datenbank zum Austausch von Informationen über kontrollierte Schiffe,

- die Anzahl der pro Jahr/pro Land zu kontrollierenden Schiffe im Verhältnis der Gesamtzahl der Schiffsanläufe.

Das Recht zur Kontrolle von Schiffen ist u. a. in folgenden Konventionen festgeschrieben:

- SOLAS Convention 74/78 (International Convention for the **Safety of Live at Sea**),
- MARPOL Convention 73/78 (International Convention of the Prevention of **Marine Pollution** from Ships),
- STCW Convention 1995 (International Convention on **Standards of Training, Certification and Watchkeeping** for Seafarers),
- COLREGS 1972 (International Regulations for Preventing Collisions at Sea).

In der Bundesrepublik Deutschland sind der Germanische Lloyd und die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehr im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätig.

3.13 Schiffssicherheit

Die Bundesregierung hat in den vergangenen Jahren erfolgreich darauf hingewirkt, dass die von ihr verfolgten Aktivitäten zur Stärkung der Sicherheit des Schiffsverkehrs einschließlich des maritimen Umweltschutzes und des Arbeitsschutzes an Bord von Seeschiffen universal geltende internationale Anforderungen zum Ergebnis hatten. Insbesondere die verbindliche weltweite Einführung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs [International Safety Management Code (ISM)] im Jahr 1998 förderte eine umfassende neue Sicherheitsqualität.

Dies ist zum Anlass genommen worden, den umfangreichen Bestand an deutschen Schiffssicherheitsvorschriften ohne Sicherheitseinbußen u. a. mit folgender Zielsetzung zu deregulieren:

- Konsequente Ausrichtung der schiffsbezogenen Sicherheitsanforderungen auf den Gemeinschaftsstandard sowie den weltweit anerkannten Standard der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) bei gleichzeitiger,
- Stärkung der unternehmerischen Eigenverantwortung, vor allem durch Aktivierung des Schiffssicherheits-Managements,
- zugleich Schwerpunktverlagerung von einer vorschriftenorientierten auf eine mehr ergebnisorientierte maritime Sicherheitskultur.

Zur Erreichung der genannten Ziele sind die schiffsbezogenen internationalen Sicherheitsanforderungen im Schiffssicherheitsgesetz, sowie in der (neuen) Schiffssicherheitsverordnung für den Anwender verbindlich zusammengefasst. Beide Vorschriften sind seit dem 1. 10. 1998 in Kraft.

3.14 Schiffsbesetzung

Zunächst ist hier das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW 78) zu nennen, das am 28. 4. 1984 in Kraft getreten ist. Bis 1992 wurde die Konvention von fast allen Staaten unterzeichnet, die einen Bezug zur Seefahrt haben (Flaggenstaaten, Küstenstaaten, Staaten, die Schiffsbesetzungen stellen oder mit deren Ausbildung befasst sind). Die Konvention dient dem Zweck, alle Seeleute ihrem Arbeitsumfeld entsprechend auf einen international vereinbarten Mindeststandard in Bezug auf ihre Arbeitsqualifikation zu bringen.

Mangels bestehender offizieller Kontrollmöglichkeiten wurden die als Maximalanforderungen hinsichtlich Qualifizierung und Schulung gedachten Richtlinien von den Flaggenstaaten oft nicht erfüllt oder durchgesetzt.

Die umfangreiche Erweiterung der vorgenannten Konvention im Jahr 1995 (STCW 95) war ein großer Schritt auf dem Wege zur Verbesserung der Sicherheit auf See. Die konsequente Einführung und Umsetzung der neuen Konvention dürfte wesentlich zur Schiffsicherheit und zur Vermeidung von Umweltverschmutzungen beitragen.

Der Umsetzung verschiedener Richtlinien der Europäischen Gemeinschaften sowie der vorgenannten Konvention im nationalen Bereich dient die Verordnung über die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen und Schiffsoffizieren des nautischen und technischen Schiffsdienstes (Schiffsoffiziers-Ausbildungsverordnung); ferner regelt die Schiffsbesetzungsverordnung die Besetzung der Kauffahrteischiffe, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen.

3.15 Rettung von Menschenleben

Den nach Kapitel V des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) von den Vertragsstaaten einzurichtenden Seenot-, Such- und Rettungsdienst (SAR-Dienst) nimmt in der Bundesrepublik Deutschland die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) wahr.

Der maritime SAR-Dienst gliedert sich in die Bereiche:

- Koordinierung der SAR-Maßnahmen bei Seenotfällen durch die Seenotleitung Bremen
und
- Durchführung des SAR-Dienstes mit Seenotkreuzern und Seenotrettungsbooten.

Die Seenotleitung Bremen, die im internationalen Sprachgebrauch als MRCC (Maritime Rescue Coordination Centre) bezeichnet wird, ist im Seenotfall innerhalb des SAR-Bereiches der Bundesrepublik Deutschland für die Durchführung der Rettungsmaßnahmen zuständig. Sie sorgt für die Planung, Koordinierung und Abschluss der SAR-Maßnahmen und deren Dokumentation.

Die DGzRS wird bei der Durchführung des Such- und Rettungsdienstes in Seenotfällen durch den militärischen SAR-Dienst unterstützt.

Zur Durchführung des Such- und Rettungsdienstes auf See verfügt die DGzRS über eine Flotte von Seenotkreuzern und Seenotrettungsbooten, die sich auf 54 Standorte entlang der Nord- und Ostseeküste im Bereich der Bundesrepublik Deutschland verteilen. Alle Einheiten der Rettungsflotte stehen in ständiger Verbindung mit der durchgehend besetzten Seenotleitung (MRCC) Bremen. Die Aufgaben der SAR-Wachen, die bisher an wichtigen Punkten der Küste eingerichtet waren, wurden per Erlass auf die Verkehrszentralen der WSV übertragen.

3.16 Umsetzung MARPOL-Übereinkommen

Grundlage für die Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt ist das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, das durch das Protokoll von 1978 erweitert wurde. Die Bundesrepublik Deutschland ist dem Übereinkommen im Jahre 1981 beigetreten. Wichtigster Bestandteil des Übereinkommens sind die Anlagen I bis V, die zwischenzeitlich auch für die Bundesrepublik Deutschland bindend in Kraft getreten sind. Damit wird ein wertvoller Beitrag zur Reinhaltung der Meere geleistet, denn die Anlagen regeln nicht nur die Verhütung der Verschmutzung durch Öl sondern auch durch andere schädliche flüssige Stoffe, Schadstoffe, die auf See in verpackter Form befördert werden, Schiffsabwässer und Schiffsmüll.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie sowie auch die Küstenländer leisten hierzu einen wertvollen Beitrag, in dem sie sich für die Vorhaltung von Entsorgungsmöglichkeiten für Altöl, ölhaltige Gemische, Schiffsmüll und Schiffsabwässer einsetzen.

4 Ausblick

Im Rahmen der kontinuierlichen Fortschreibung des Sicherheitskonzeptes Deutsche Küste sind nachfolgend beispielhaft aufgeführte Vorhaben geplant:

- Evaluierung des Maritimen Sicherheitszentrums
- Organisation der Verkehrsüberwachung von Windparks
- Implementierung Paket „ERIKA III“
- Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Küstenländern, um ausreichende Kapazitäten zur Entsorgung von Altöl, ölhaltigen Gemischen, Schiffsmüll und Schiffsabwässern vorzuhalten.