



QUALITÄT IM SEEVERKEHR,
SICHERE MEERE,



SAUBERE SEE

INHALT

- 1 VORWORT
- 2 EINLEITUNG
- 4 UMWELT
- 6 SCHIFFE UND HÄFEN
- 8 SEELEUTE
- 10 MASSNAHMEN BEI
ÖLVERSCHMUTZUNGEN
- 14 VERKEHR
- 16 AUSBLICK BIS 2015

Umweltschutz

Effektive Abfallwirtschaft im Seeverkehr
Verringerung der Luftverschmutzung
Abwrackkontrolle
Ausbildung und Zusammenarbeit

Verbesserung der Kontrolle von Bau und Instandhaltung

Einheitlichkeit von Hafenstaatkontrollen

Ordnungsgemässe Ausbildung von Seeleuten

Bekämpfung von Ölverschmutzungen

MAR-ICE, CleanSeaNet

Verbesserte Verfolgung von Schiffsbewegungen und Schiffsüberwachung

Verfolgung von Schiffsbewegungen über die europäischen Gewässer hinaus
Zusammenführung von Schiffsüberwachungssystemen

Zahlreiche weitere Informationen zur Europäischen Union finden Sie im Internet unter der Adresse <http://europa.eu>.
Bibliografische Daten befinden sich am Ende der Veröffentlichung.

Lisboa: Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs, 2009.
© Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs, 2009
Bildnachweise siehe Innenrückseite der Broschüre.
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.
ISBN 978-92-95032-22-4
Printed in Belgium.
Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

Herzlich willkommen bei der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs. Diese Broschüre liefert Ihnen Antworten auf die folgenden Fragen: „Was ist die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA)?“, „Warum wurde die EMSA gegründet?“ und „Was macht die EMSA?“

Zunächst ist die Tätigkeit der EMSA in den größeren Zusammenhang der Sicherheit auf See einzuordnen. Auch bei Einsatz neuester Technologie ist die Beförderung großer Mengen Güter und vieler Passagiere auf dem Seeweg ein gefährliches Unterfangen. In jüngster Vergangenheit sind Hunderte von Menschen bei Fährnglücken („Estonia“, „Herald of Free Enterprise“, „Express Samina“) umgekommen, und Tausende sind verletzt worden oder haben Familienmitglieder oder Freunde auf See verloren. Für die Menschen, die auf den Seeschiffen arbeiten, sind die Risiken noch größer. Seeleute sind häufig Gefahren für Leib und Leben ausgesetzt.

Unfälle und Zwischenfälle auf See können das Leben der Menschen auch in anderer Hinsicht beeinflussen. Seit vielen Jahrzehnten leiden die Küstenregionen Europas unter den Folgen von Verschmutzungen durch unfallbedingte oder vorsätzliche Einleitung von Öl durch Schiffe. Noch häufiger sind Gefahren durch die Beförderung gefährlicher Güter. Die Anzahl und Größe der Schiffe, die diese Güter transportieren, nimmt zu. Hinzu kommen jährlich Tausende von kleineren Havarien und Zwischenfällen in den Gewässern der EU. Bei ständig wachsender Verkehrsdichte sind die sich daraus ergebenden tatsächlichen oder möglichen volkswirtschaftlichen Kosten hoch.

Die Gefahren der See sind unverändert. Zahlreiche Institutionen, zum Beispiel die Internationale Schifffahrtsorganisation (International Maritime Organisation, IMO) und seit kurzem auch die Institutionen der EU, beschäftigen sich seit vielen Jahren mit diesem Thema. Mit dem Untergang des Öltankers „Erika“ vor der Küste Frankreichs im Jahr 1999 und dem Untergang der „Prestige“ vor der Küste Spaniens 2002, wurde die Sicherheit des Seeverkehrs ins Zentrum der Aufmerksamkeit gerückt. Diese Katastrophen gaben den Anlass zur Einrichtung einer neuen EU-Behörde, die als technischer und operationeller Arm die politischen Institutionen der EU ergänzen soll. Aufgabe dieser Organisation sollte sein, den verschiedenen gegenwärtigen und künftigen Herausforderungen im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs zu begegnen.

Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2003 die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency, EMSA) gegründet. Ihre Aufgabe ist die technische Unterstützung und Beratung der Europäischen Kommission und der Mitgliedstaaten in bestimmten Schwerpunktfragen im Bereich der Sicherheit und der Überwachung der Umsetzung der EU-Gesetzgebung durch die verschiedenen Mitgliedstaaten und Organisationen.

Außerdem wurden der EMSA verschiedene operationelle Aufgaben im Bereich der Bekämpfung von Ölverschmutzungen und der satellitengestützten Seeraum- und Kurs- und Positionsüberwachung von Schiffen über weite Entfernungen (Long-Range Identification and Tracking of Ships, LRIT) übertragen. Das übergeordnete Ziel der EMSA besteht darin, maßgeblich zur schrittweisen Erhöhung der Sicherheit in den Gewässern der EU beizutragen. Zur Erreichung dieses Ziels arbeitet die Agentur mit zahlreichen unterschiedlichen Körperschaften zusammen, insbesondere mit den europäischen Institutionen, den Behörden der Mitgliedstaaten, internationalen Organisationen und den Verbänden der Seeverkehrswirtschaft.

Angesichts der Bedeutung des Seeverkehrs für die EU ist diese Aufgabe der Agentur besonders wichtig. Die 27 Mitgliedstaaten der EU verfügen über 1200 Handelshäfen und eine Küstenlinie von mehr als 100000 Kilometern. Die Handelshäfen wickeln rund 90 % des Außenhandels der EU und ungefähr 40 % des Handels zwischen den EU-Staaten ab. Jedes Jahr durchlaufen 400 Millionen Passagiere die Häfen der EU. Die Anzahl der Tanker, die immer größere Mengen Öl und anderer gefährlicher Stoffe durch besonders empfindliche Meeresgebiete wie das Mittelmeer, die Ostsee, das Schwarze Meer und die Arktis befördern, nimmt kontinuierlich zu.

Diese Broschüre soll einen ersten Einblick in die Arbeit der EMSA und einen Überblick über die wichtigsten Aufgaben und Tätigkeiten der Agentur geben. Diese Informationen sind natürlich nicht erschöpfend, viele Aufgaben der EMSA werden hier nicht erwähnt. Weitere Informationen über die Tätigkeit der EMSA finden Sie auf unserer Website unter www.emsa.europa.eu.

In den letzten Jahren hat die Globalisierung zu einem Anwachsen des Welthandels und damit zu einer erheblichen Zunahme des Seefrachtverkehrs geführt. Dies führt zu einem verstärkten Bedarf an Aufsicht über die Sicherheit des Seeverkehrs.

Trotz der aktuellen Wirtschaftskrise transportieren mehr Schiffe größere Mengen Güter als in den vergangenen 20 Jahren. Die Notwendigkeit, steigende Mengen von Handelswaren in einem globalen Markt zu transportieren, führte zu einer höheren Ausnutzung vorhandener Schiffskapazitäten sowie zu einer steigenden Nachfrage nach neuen Schiffen und qualifizierten Mannschaften. Im Jahr 2008 haben 22 752 Handelsschiffe die europäischen Häfen angelaufen, das entspricht einem Anstieg von 3,9 % im Vergleich zu 2007. Von diesen Schiffen wurden 694500 Hafenbewegungen in europäischen Gewässern aufgezeichnet, ein Anstieg von 5,8 % im Vergleich zum Jahr 2007.

Da 80 % des Welthandels über den Seeweg abgewickelt werden, ist und bleibt der Seeverkehr das Rückgrat des internationalen Handels. Für die EU als weltweit größter Exporteur und zweitgrößter Importeur gewährleistet der Seeverkehr den Transport zwischen Europa und dem Rest der Welt. Schätzungen zufolge sind über drei Millionen Menschen direkt im europäischen Seeverkehr beschäftigt und erwirtschaften einen Umsatz von ungefähr 200 Milliarden EUR.

Das Befahren der Gewässer der EU ist heute in der Regel sicherer als früher. Gleichwohl gibt es jährlich Hunderte von Havarien und Zwischenfällen (Tabelle 1). Um die Sicherheit des Seeverkehrs weiter zu erhöhen, ist es von grundlegender Bedeutung, Lehren aus diesen Vorkommnissen zu ziehen. In den letzten Jahren hat die Anzahl der gemeldeten Havarien wegen des Anstiegs der Anzahl der verkehrenden Schiffe und der Zunahme der Seeverkehrsdichte wieder zugenommen. Heutzutage sind die Gründe für Havarien neben schlechten Witterungsbedingungen vor allem menschliche Faktoren wie unzureichende Ausbildung, mangelnde Personalausstattung und Übermüdung. Mit diesen Aspekten befassen sich die für die Seeverkehrssicherheit Verantwortlichen. Weitere Überlegungen, zum Beispiel Bedenken in Bezug auf Klimaänderungen, Meereslebensräume und Bedrohungen der Sicherheit, stehen weltweit auf der politischen Tagesordnung für maritime Gesetzgebung.

Die internationale Institution für die Weiterentwicklung rechtlicher Standards in der Seeschifffahrt ist die Internationale Schifffahrtsorganisation (IMO, www.imo.org). Die IMO

ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen (VN), in der sich 168 Staaten zusammengeschlossen haben. Ihr Ziel ist es, in der vom internationalen Wettbewerb geprägten Branche ein Höchstmaß an Sicherheit und Umweltverträglichkeit des Seeverkehrs sicherzustellen. Die Mitgliedstaaten vertreten in der IMO ihre nationalen Interessen, als Flaggenstaaten vor allem die Interessen ihrer Handelsflotten. In der IMO, die ihren Sitz in London hat, sind alle EU-Mitgliedstaaten vertreten. In der IMO werden die Vorschriften für den Bau, die Instandhaltung, den Betrieb, die Besetzung und schließlich das Abwracken von Schiffen festgelegt.

Die Normen internationaler Konventionen der IMO werden häufig auf Initiative der Europäischen Kommission in europäische Richtlinien und Verordnungen übernommen und so auf EU-Ebene rechtsverbindlich und durchsetzbar gemacht. Dies zeigt die besondere Bedeutung die die Europäische Kommission und die EU-Mitgliedstaaten Fragen der Sicherheit des Seeverkehrs beimessen. Neben der Gewährleistung, dass Schiffe gemäß den internationalen Vorschriften gebaut, instand gehalten und betrieben werden, ist der Umweltschutz ein weiteres wichtiges Thema im Bereich des Seeverkehrs. Die Trends im Schiffs- und Frachtverkehr, die sich immer deutlicher zeigenden damit verbundenen Umweltauswirkungen sowie sich ändernde Branchenpraktiken haben den Anstoß gegeben, erforderliche Initiativen zur Reduzierung der verschiedenen Arten von Verschmutzungen und Emissionen durch Schiffe zu ergreifen.

In den letzten Jahren hat eine Reihe von Initiativen zur Sicherheit des Seeverkehrs zu einer erheblichen Abnahme der unfallbedingten Ölverschmutzungen in und um die Gewässer der EU geführt. Trotzdem stammen Schätzungen zufolge etwa 80 % der Verschmutzung durch Schiffe aus betriebsbezogenen Einleitungen. Eingeleitet werden Altöle oder Ölrückstände bei der Reinigung der Tanks. Viele dieser Einleitungen geschehen vorsätzlich und stellen einen Verstoß gegen nationale und internationale Vorschriften dar. Auch ein erneuter großer Unfall im Seeverkehr, mit erheblichen Verschmutzungsfolgen, ist jederzeit möglich.

Seit ihrer Errichtung im Jahr 2003 arbeitet die EMSA in den Bereichen Vorbeugung, Durchsetzung und Reaktion. Dazu bewertet die Agentur die praktische Umsetzung und die Auswirkungen vorhandener EU-Vorschriften. Außerdem bietet die EMSA der Europäischen Kommission und den EU-Mitgliedstaaten die erforderliche Unterstützung und das notwendige Fachwissen zur ordnungsgemäßen Anwendung des Gemeinschaftsrechts in allen Bereichen der Sicherheit des Seeverkehrs.

EINLEITUNG

Im Zuge der Ausarbeitung neuer gesetzlicher Regelungen berät die EMSA die Kommission und die Vertreter der Mitgliedstaaten in einer Vielzahl von Themen der Sicherheit des Seeverkehrs. Die EMSA trägt auch zu der Diskussion bestimmter Themen in der IMO und der Abstimmung der Position der EU-Mitgliedstaaten hierin bei. Nach der Verabschiedung einer neuen Norm im Bereich Sicherheit des Seeverkehrs unterstützt die EMSA die Europäische Kommission bei der Überwachung der Einhaltung des europäischen Rechts, indem sie überprüft, wie die Norm in der Praxis umgesetzt wird.

Tabelle 1: Havarien und Verschmutzungen

Gesamtanzahl der in europäischen Gewässern gemeldeten Havarien, 2004-2008

Jahr	2004	2005	2006	2007	2008	Gesamtanzahl
Gesamtanzahl der gemeldeten Havarien	593	659	740	990	1037	4019
Anteil der schweren Havarien	194	233	319	471	360	1577
Anteil der Verschmutzungen	30	21	19	24	36	130

Quelle: EMSA Marinfo-Datenbank / Lloyds Marine Intelligence Unit.

Aus Sicherheitsgründen besteht ein wachsender Bedarf, alle Schiffsbewegungen in europäischen Gewässern zu beobachten und die verschiedenen bestehenden Informationssysteme zusammenzuführen. Um die Verkehrsflüsse zu optimieren und eine schnelle Reaktion auf Unfälle oder terroristische Anschläge zu gewährleisten, sind umfassende Informationen über Schiffsbewegungen, die Ladungen, die Eigentumsverhältnisse, die Besatzungen usw. erforderlich. Die EMSA spielt bei der Zusammenführung der Informationssysteme eine zentrale Rolle und arbeitet eng mit den Behörden der Mitgliedstaaten zusammen.

EMSA wurde ferner beauftragt, ergänzende Maßnahmen zur tatsächlichen Bekämpfung von Ölverschmutzung auf See ergreifen zu können und Überwachungstechniken zu nutzen, um Verschmutzungen durch Schiffe zu bekämpfen. Im Falle vorsätzlicher Verschmutzungen kann die EMSA mithilfe von Satellitenbildern den Verschmutzer ausmachen und den betroffenen Mitgliedstaat informieren, damit dieser die entsprechenden Maßnahmen gegen den Eigentümer des Verursacherschiffes einleitet. Für großflächige Ölverschmutzungen hat die EMSA eine Flotte von Ölbekämpfungsschiffen eingerichtet, die sehr kurzfristig einsatzfähig sind, um die Mitgliedstaaten bei der Beseitigung von Ölverschmutzungen zu unterstützen, bevor diese das Festland erreichen, um auf diese Weise größere Umweltkatastrophen zu verhindern.



UMWELTSCHUTZ

Effektive Abfallwirtschaft im Seeverkehr

Eine Vielzahl von Schiffen läuft EU-Häfen an und viele weitere passieren EU-Gewässer oder gelangen in die Nähe von EU-Gewässern. Abfälle und Ladungsrückstände dieser Schiffe können entweder in Hafenanlagen entsorgt oder illegal ins Meer eingeleitet werden. In der Praxis sind beide Vorgehensweisen üblich, mit sehr ernsthaften Folgen für die Meeresumwelt, vor allem die halb umschlossenen Meeresgebiete wie die Ostsee, das Mittelmeer und das Schwarze Meer.

Um zu gewährleisten, dass Schiffe Abfälle in den dafür vorgesehenen Einrichtungen in den Häfen entsorgen, müssen die Zugänglichkeit, Eignung und Kosten derartiger Einrichtungen für die Schiffseigner und -betreiber berücksichtigt werden. Richtlinie 2000/59/EG in Verbindung mit dem MARPOL-Übereinkommen der IMO zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe sieht vor, dass Häfen zu angemessenen Kosten geeignete Einrichtungen zur Verfügung stellen. Die Mitgliedstaaten haben in Bezug auf die Umsetzung der Anforderungen einen erheblichen Spielraum. Die Inspektoren der EMSA besuchen die Behörden, einzelne Häfen und auch Schiffe in den Mitgliedstaaten, um möglichst viele Informationen über den Umgang mit Schiffsabfällen und Ladungsrückständen in der Praxis zu sammeln.

Neben den Inspektionen werden spezielle Schwierigkeiten oder bewährte Verfahren herausgegriffen und untersucht oder im Rahmen von Studien und Workshops verbreitet. Diese parallel laufenden Tätigkeiten ergeben ein immer genaueres Bild des Managements von Schiffsabfällen in der Praxis und unterstützen damit die Entwicklung wirkungsvollerer Strategien zur Verringerung und Verhinderung von Verschmutzungen durch illegale Einleitungen auf See. Kürzlich hat die EMSA zum Beispiel die Gebührensysteme für „grüne Schiffe“ in den Häfen der Mitgliedstaaten untersucht, die in den Häfen der EU einige Vorteile genießen.

Verringerung der Luftverschmutzung

Mehr Schiffsverkehr bedeutet auch mehr Luftverschmutzung durch Schiffe. Dieses Problem betrifft insbesondere Hafenstädte, in denen Schiffsemissionen häufig die Hauptursache der Luftverschmutzung sind. Schiffsemissionen können auch Hunderte von Kilometer weit getragen werden und zu Problemen bei der Luftqualität an Land führen. Die Luftverschmutzung durch Quellen an Land geht als Folge der Maßnahmen für Autos, Industrieanlagen





sowie Kraft- und Brennstoffe immer weiter zurück. Die Maßnahmen zur Verringerung von Emissionen an Land, die häufig mit hohen Kosten verbunden sind, sollten mit ähnlichen Maßnahmen gegen Luftverschmutzung auf See einher gehen.

Derzeit werden Kraft- und Brennstoffe an Bord von Schiffen lediglich zu einem gewissen Grad reguliert. Richtlinie 2005/33/EG in Verbindung mit dem MARPOL-Übereinkommen der IMO sieht Grenzwerte für den Schwefelgehalt sowie Standards für die Probenahme von Kraft- und Brennstoffen für Schiffe und bestimmte Anforderungen für die Erstellung von Ergebnisberichten vor. Die EMSA bewertet die Auswirkungen dieser Maßnahmen und unterstützt ihre Verbesserung, indem sie zum Beispiel durch Testen der Qualität von Bunkerkraftstoffen in den EU-Häfen und an Bord überprüft, wie sich die Maßnahmen in der Praxis bewähren. Die EMSA organisiert regelmäßig Workshops mit den entsprechenden Behörden der Mitgliedstaaten, um Fortschritte und Probleme hinsichtlich der Umsetzung der Vorschriften zu Schwefel- und Stickoxidemissionen von Schiffsmaschinen zu ermitteln.

Eine der großen Herausforderungen des Seeverkehrs in den nächsten Jahren wird die Verringerung des Ausstoßes von Treibhausgasen durch Schiffe sein. In diesem Bereich gibt es zwar noch keine gesetzlichen Anforderungen, die EMSA wurde jedoch von der Kommission um Unterstützung in mehreren Bereichen gebeten, zum Beispiel bei der Gewinnung von detaillierten Informationen über Schiffsbewegungen und Schiffsemissionen, um ein klareres Bild der gegenwärtigen Situation in Bezug auf CO₂-Emissionen zu gewinnen. Die Daten sollen dann als Grundlage für mögliche künftige internationale oder europäische Vorschriften in diesem Bereich dienen.

Im Zusammenhang mit den Politiken der EU wurden auch Initiativen im Bereich der Schiffsanstriche (Anti-Fouling), des Managements von Ballastwasser, der Haftung und Entschädigung für Verschmutzungsschäden und der umweltverträglichen Wiederverwertung von Schiffen eingeleitet. In all diesen Bereichen haben die Aktivitäten der EMSA dazu beigetragen, ein EU-Konzept für diese Umweltbedrohungen zu entwickeln.

Abwrackkontrolle – von der Werft bis auf den Schiffsfriedhof

Nach dem Ende ihrer Betriebszeit werden Schiffe demontiert, um den Werkstoff, aus dem sie hauptsächlich bestehen, zurückzugewinnen: Stahl.

Dieser Prozess, der „Abwracken“ genannt wird, ermöglicht die Wiederverwertung wertvoller Rohstoffe und trägt zur Verjüngung der aktiven Flotte und damit zu einem effizienten und sicheren Seeverkehr bei. Da die Schiffe, die das Ende ihrer Betriebszeit erreicht haben, eine Vielzahl gefährlicher Stoffe enthalten, muss ihre Abwrackung beaufsichtigt werden.

Die Art und Weise, in der gefährliche Stoffe während des Abwrackens entsorgt werden, ist Thema wachsender internationaler Besorgnis. Die Umwelt- und Arbeitsbedingungen der „Abwrackstrände“ in Südasien, an denen die Mehrzahl der ausgemusterten Schiffe der Welt zerlegt wird, sind in den letzten Jahren immer mehr in die Kritik geraten. Außerdem wird erwartet, dass sich die Rate der Schiffstilllegungen in den nächsten Jahren erheblich beschleunigen wird. Gründe dafür sind einerseits zunehmend schwierige Marktbedingungen und andererseits strengere Sicherheitsstandards, vor allem aber der bevorstehende Ablauf der Frist für das Ende des Einsatzes von einwandigen Tankschiffen.

Zur Vorbereitung von Regulierungsmaßnahmen als Reaktion auf die mit dem Abwracken von Schiffen verbundenen Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsthemen sammelt die EMSA technisches Fachwissen, zum Beispiel zu den Optionen und Standards für die Zulassung von Einrichtungen zur Wiederverwertung von Altschiffen, um sowohl die Entwicklung einer EU-weiten Strategie für die Demontage von Schiffen als auch die geplante IMO-Konferenz zu diesem Thema vorzubereiten.

Ausbildung und Zusammenarbeit

Die EMSA betreibt ein umfassendes Programm zur Ausbildung und Zusammenarbeit, dessen Ziel die Verbesserung des Wissens über die EU-Regelungen in Bezug auf die Sicherheit des Seeverkehrs ist. Nutznießer dieser Ausbildung sind hauptsächlich die Beamten, die in den Seeschiffsverkehrsbehörden der EU/EWR-Mitgliedstaaten arbeiten. Das Ausbildungsprogramm, das jährlich in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten konzipiert wird, umfasst zurzeit mehr als 20 Seminare, Workshops und Besuche von Sachverständigen pro Jahr. Die EMSA bietet auch Ausbildung und Unterstützung für Länder an, die Kandidaten oder potenzielle Kandidaten für eine EU-Mitgliedschaft sind.

VERBESSERUNG DER KONTROLLE VON BAU

Um zu gewährleisten, dass Schiffe unter Einhaltung der neuesten Sicherheitsanforderungen gebaut und instand gehalten werden, müssen ihre Konstruktion, ihr Bau und ihre Instandhaltung genehmigt und bestimmte, auf internationaler Ebene entwickelte Inspektions- und Zulassungsverfahren eingehalten werden.

Die Verantwortung für die Zulassung und Inspektion liegt bei dem Land, das das jeweilige Schiff registriert (Flaggenstaat). Die Länder können auch Klassifikationsgesellschaften damit beauftragen, diese Aufgaben für sie wahrzunehmen. Klassifikationsgesellschaften sind multinationale Organisationen, die in zwei Hauptkategorien eine Vielzahl von unterschiedlichen Zertifikaten ausstellen: „Klassenzertifikate“ bescheinigen die Einhaltung der Vorschriften der Gesellschaft selbst, während „vorgeschriebene Zeugnisse“ die Einhaltung internationaler Vorschriften bestätigen. Weltweit gibt es zwar mehr als 50 Organisationen, die als Klassifikationsgesellschaften tätig sind, derzeit werden jedoch nur 13 dieser Gesellschaften von der Europäischen Union anerkannt, darunter alle großen Gesellschaften, die diejenigen Schiffe überprüfen und zertifizieren, die mehr als 90 % der weltweiten Frachtonnage repräsentieren. Die EU-Mitgliedstaaten dürfen ihre Verantwortung für die Inspektion und Zulassung von Schiffen nur an diese 13 anerkannten Organisationen delegieren.

Die wichtigste EU-Regelung für Klassifikationsgesellschaften ist die Richtlinie 94/57/EG in der eine Reihe von wichtigen Kriterien für die Anerkennung von Organisationen festgelegt ist. Um zu gewährleisten, dass diese anerkannten Organisationen die Qualitätsstandards einhalten und auch weiterhin die festgelegten Kriterien erfüllen, müssen sie sich alle zwei Jahre einer Bewertung unterziehen. Die EMSA wurde von der Kommission beauftragt, diese Überprüfung durchzuführen. Zu diesem Zweck besuchen die EMSA-Experten die Hauptsitze sowie regionale und/oder lokale Niederlassungen der Klassifikationsgesellschaften und besichtigen einzelne Schiffe und Werften auf der ganzen Welt. Die Inspektionsteams der EMSA führen pro Jahr durchschnittlich 20 Inspektionen durch. Im Anschluss an die Inspektionen teilt die EMSA der Europäischen Kommission ihre Erkenntnisse mit. Die Kommission kann Abhilfemaßnahmen anordnen und/oder Geldbußen verhängen, falls ernsthafte Mängel oder anhaltende Probleme festgestellt werden.

Einheitlichkeit von Hafenstaatkontrollen

Aufgabe der EU-Hafenstaaten ist es, ausländische Schiffe, die ihre Häfen anlaufen, zu inspizieren (Hafenstaatkontrolle). Dieser Vorgang der Hafenstaatkontrolle ist für die Sicherheit des Seeverkehrs von besonderer Bedeutung, da die Flaggenstaaten zwar die Hauptverantwortung für den guten Zustand der Schiffe unter ihrer Flagge tragen, aber nicht immer in der Lage sind, diese Verantwortung auf einheitliche Art und Weise wahrzunehmen. Die Hafenstaaten sind befugt zu verlangen, dass alle notwendigen Maßnahmen zur Behebung von festgestellten Mängeln ergriffen werden, und können Schiffe so lange festhalten, bis diese Mängel behoben worden sind. Schiffen, die innerhalb einer bestimmten Frist wiederholt festgehalten wurden, kann so lange der Zugang zu sämtlichen Häfen der EU verweigert werden, bis der Schiffseigner den ordnungsgemäßen Zustand des Schiffes nachgewiesen hat (Einlaufverbot).

Die Hafenstaatkontrolle ist einer der Bereiche, in denen die EMSA im Auftrag der Europäischen Kommission tätig ist und eng mit den Mitgliedstaaten zusammenarbeitet. Darüber hinaus arbeitet die EMSA mit den Unterzeichnern der Pariser Vereinbarung zusammen, in der sich 27 Seeschiffsverkehrsbehörden zusammengeschlossen haben und die auf eine einheitliche Hafenstaatkontrolle in den Gewässern der europäischen Küstenstaaten und im Nordatlantik abzielt.

Tabelle 2: Von der EMSA bewertete Klassifikationsgesellschaften

A. Volle EU-Anerkennung	Tonnage (DWT)	% der Flotte	Anzahl der Schiffe	% der Flotte
Nippon Kaiji Kyokai – NK (JP)	229 740	22.5%	6 086	15.8%
Lloyd's Register of Shipping – LR (UK)	184 790	18.1%	5 501	14.3%
American Bureau of Shipping – ABS (US)	176 430	17.3%	5 648	14.7%
Det Norske Veritas – DNV (NO)	164 780	16.2%	4 055	10.5%
Germanischer Lloyd – GL (DE)	86 510	8.5%	4 899	12.7%
Bureau Veritas – BV (FR)	74 690	7.3%	4 940	12.8%
Korean Register of Shipping – KR (KR)	39 090	3.8%	1 623	4.2%
China Classification Society – CCS (CN)	38 370	3.8%	1 906	4.9%
Russian Register of Ships – RS (RU)	13 510	1.3%	2 573	6.7%
Registro Italiano Navale – RINA (IT)	12 660	1.2%	1 314	3.4%
Insgesamt	1 020 560	100%	38 545	100%
B. Bedingte EU-Anerkennung				
Polski Rejestr Stratkow – PRS (PL)	1 760	76.2%	237	48.2%
Hellenic Register of Shipping – HRS (EL)	500	21.6%	213	43.4%
Registro Internacional Naval Portuguesa – RINAIVE (PT)	50	2.2%	41	8.4%
Insgesamt	2 310	100%	491	100%

UND INSTANDHALTUNG

Seit mehreren Jahren sind die einzelnen Mitgliedstaaten gemäß EU-Richtlinie 95/21/EG verpflichtet, mindestens 25 % der Schiffe zu inspizieren, die ihre Häfen anlaufen. Im Anschluss an eine gründliche Überprüfung der Richtlinie soll ein neues Inspektionssystem eingeführt werden.

Ein entscheidendes Element dieses Systems ist die Verlagerung weg von der Verpflichtung der einzelnen teilnehmenden Staaten hin zu regionalen Verpflichtungen.

Ziel des neuen Systems ist erstens eine mindestens ein Mal pro Jahr stattfindende Inspektion aller Schiffe, die die EU-Region anlaufen, sowie zweitens die Erhöhung der Transparenz in der Branche durch Kenntlichmachen der am Seeverkehr beteiligten verantwortlichen Akteure. Das vorhandene Verfahren des Rankings der Flaggenstaaten und anerkannten Organisationen soll durch ein ähnliches System für Unternehmen ergänzt werden.

Diese Verlagerung hin zu regionalen Verpflichtungen wird eine weitere Harmonisierung der Arbeitsverfahren durch die Mitgliedstaaten erfordern und gewährleisten.

Durch die Harmonisierung wird die Nutzung verfügbarer Ressourcen optimiert, da sie in der gesamten Region auf die Schiffe, bei denen Mängel festgestellt wurden, abzielt und gleichzeitig die Belastung durch häufige Inspektionen bei mangelfreien Schiffen verringert.

Die EMSA wurde beauftragt, in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten eine Datenbank zu entwickeln, einzurichten und zu betreiben, die dieses neue System unterstützt. Das System soll in den täglichen Betrieb aller Hafenstaaten eingebettet werden und ein Schlüsselement für das ordnungsgemäße Funktionieren der Hafenstaatkontrolle sein.

Damit dieses Konzept einheitlich umgesetzt werden kann, ist es besonders wichtig, dass die Hafenstaatkontrollbeamten geeignet ausgebildet und qualifiziert sind. Der Erfolg eines einheitlichen Systems soll durch eine weitere Harmonisierung der Inspektionskriterien, Meldeverfahren und Ausbildungsgrundsätze gewährleistet werden. Die EMSA organisiert die erforderliche Ausbildung in Bezug auf die Hafenstaatkontrollverfahren und berücksichtigt dabei auch die bei den Besuchen der Mitgliedstaaten gewonnenen Erfahrungen. Ziel der Entwicklung modernen Fernunterrichtsmaterials für die in der Region beschäftigten Hafenstaatkontrollbeamten durch die EMSA ist auch die Erhöhung der beruflichen Qualifikation.

Tabelle 3: Beitrag der einzelnen Mitgliedstaaten zur Gesamtanzahl von Inspektionen gemäß der Pariser Vereinbarung.

Hafenstaat gemäß der Pariser Vereinbarung	Erneuerte Schiffe	Inspektionen	Inspektionen, die Mängel ergaben	Zurückgehobene Schiffe	Zurückgehobene Schiffe aufgrund von Mängeln der anerkannten Organisationen	% der Inspektionen, die Mängel ergaben haben	% aller Inspektionen gemäß Pariser Vereinbarung	% der inspizierten Schiffe (25 %-Verpflichtung)	% aller Inspektionen gemäß Pariser Vereinbarung
BE	5246	1481	843	70	17	56,92	4,73	28,23	6,01
BG	1362	528	397	30	5	75,19	5,68	38,77	2,14
CA*	1739	553	208	23	7	37,61	4,16	31,80	2,24
HR	1490	401	289	33	4	72,07	8,23	26,91	1,63
CY	1059	329	212	55	4	64,44	16,72	31,07	1,33
DK	2436	659	314	23	2	47,65	3,49	27,05	2,67
EE	1571	383	125	4	0	32,64	1,04	24,38	1,55
FI	1332	492	138	3	0	28,05	0,61	36,94	2,00
FR	5889	1780	1087	91	5	61,07	5,11	30,23	7,22
DE	5427	1403	784	47	6	55,88	3,35	25,85	5,69
EL	3075	1003	439	45	12	43,77	4,49	32,62	4,07
IS	382	103	33	1	0	32,04	0,97	26,28	0,42
IE	1390	435	202	30	4	46,44	6,90	31,29	1,76
IT	6567	1929	1270	212	30	65,84	10,99	29,37	7,83
LV	1864	515	229	5	0	44,47	0,97	27,63	2,09
LT	1406	441	325	9	0	73,70	2,04	31,37	1,79
MT	817	294	223	21	4	75,85	7,14	35,99	1,19
NL	5820	1633	873	41	2	53,46	2,51	28,06	6,63
NO	2343	734	269	22	4	36,65	3,00	31,33	2,98
PL	2343	789	447	33	1	56,65	4,18	33,67	3,20
PT	2684	986	529	39	8	53,65	3,96	36,74	4,00
RO	1907	1101	811	31	3	73,66	2,82	57,73	4,47
RU*	3325	1470	953	54	7	64,83	3,67	44,21	5,96
SL	779	298	113	53	14	37,92	17,79	38,25	1,21
ES	6608	2324	1620	165	24	69,71	7,10	35,17	9,43
SE	2686	763	262	9	0	34,34	1,18	28,41	3,10
UK	6478	1820	1327	71	11	72,91	3,90	28,10	7,38
Insgesamt	78025	24647	14322	1220	174	58,11	4,95	31,59	100,00

Quelle: Pariser Vereinbarung, Daten 2008.

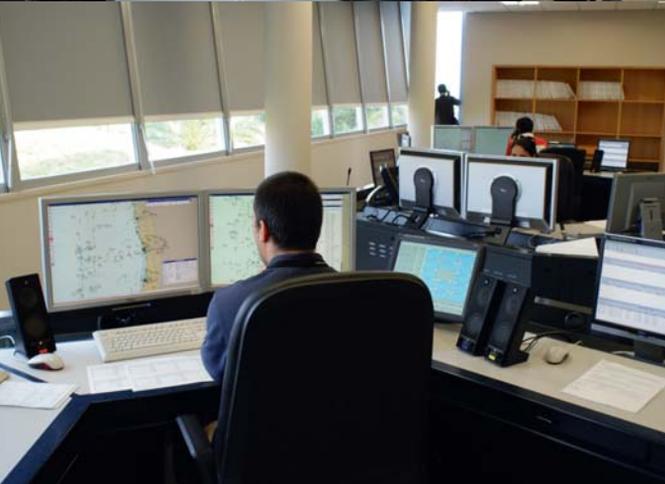
* Ostküste.

** Häfen am Schwarzen Meer (Novorossijsk, Sochi und Tuapse) nicht enthalten.

Im Jahr 2007 hat die EMSA die Inspektoren der Region, für die die Pariser Vereinbarung gilt, mit Rulecheck ausgerüstet. Dabei handelt es sich um ein Programm, das einen schnellen Zugriff auf die aktuellen internationalen Vorschriften zur Sicherheit von Schiffen, zur Arbeit und zu den Verfahren der Pariser Vereinbarung ermöglicht. Da der gesamte Korpus der Vorschriften zur Sicherheit von Schiffen sehr umfangreich und komplex ist, hat die Verfügbarkeit eines elektronischen Suchwerkzeugs, das die Inspektoren auf ihren Rechnern mit sich führen können, die Arbeit der Kontrolleure erheblich erleichtert.

Die Wirksamkeit des Hafenstaatkontrollsystems in der Region der EU wird ständig von der EMSA überwacht. Die Ergebnisse der Analysen fließen wiederum in die Ausbildungssysteme ein und können ebenfalls zu Anpassungen der Verfahren und/oder zur Entwicklung weiterer Vorschriften führen.

ORDNUNGSGEMÄSSE AUSBILDUNG



Schätzungen gehen davon aus, dass etwa 80% der Seeunfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind.

Ein besonders folgenschweres Beispiel hierfür sind Fehlentscheidungen der Besatzung auf der Brücke eines Schiffes bei schwierigen Navigations- und/oder Witterungsbedingungen. Aber auch Funktionsstörungen der Maschinen oder anderer Ausrüstungsteile, die die Mannschaft aufgrund mangelnder Ausbildung selbst nicht ausreichend schnell beheben kann, können zu Unfällen führen. Folglich ist es unerlässlich, dass Seeleute eine Ausbildung erhalten, die höchsten Anforderungen entspricht.

Ungefähr 75 % der Seeleute, die auf in der EU registrierten Schiffen arbeiten, stammen aus Nicht-EU-Ländern und erwerben ihre Qualifikationen in einer ausländischen Seefahrtsschule in über 50 Ländern außerhalb der EU. Dies erschwert die Beurteilung der Qualität ihrer Ausbildung, praktischen Erfahrung und ihrer Qualifikationen. Zur wirkungsvollen Überwachung dieser Situation gibt das Internationale Übereinkommen der IMO über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW) Ländern, die Schiffe registrieren, die Möglichkeit zu überprüfen, wie die Länder, aus denen die Seeleute für ihre Schiffe angeheuert werden, die international vereinbarten Standards einhalten.

In der Vergangenheit musste jeder EU-Mitgliedstaat die Bewertung der Ausbildungs- und

VON SEELEUTEN

Schulungssysteme für Seeleute in Nicht-EU-Ländern selbst durchführen. Um doppelte Inspektionen zu vermeiden, wurde entschieden, dass diese Arbeit zukünftig zentral durchgeführt werden soll. Diese Aufgabe wurde der Europäischen Kommission übertragen, die den technischen Teil dieser Arbeit an die EMSA delegiert hat. Die Betrauung einer einzigen EU-Institution mit dieser Aufgabe schafft einen Mehrwert, indem sie Mehrfachinspektionen vermeidet und ein einheitliches Konzept für alle Bewertungen gewährleistet.

Alle fünf Jahre führen Inspektoren der EMSA eine Bewertung der Ausbildungssysteme aller Nicht-EU-Länder durch, die Seeleute ausbilden, die an Bord von in der EU registrierten Schiffen arbeiten. In der Praxis bedeutet dies aufgrund der begrenzten verfügbaren Mittel, dass pro Jahr 35 oder mehr Bildungseinrichtungen in sechs bis acht verschiedenen Ländern überprüft werden.

In der EU begann die EMSA im Jahr 2007 mit Besuchen in den EU-Mitgliedstaaten, um zu überprüfen, wie diese ihren Verpflichtungen in diesem Bereich nachkommen. Wie bei den Nicht-EU-Ländern umfassen auch die Besuche in EU-Ländern Inspektionen der Büros der Schifffahrtsbehörden und einer Reihe von Ausbildungseinrichtungen, die ebenfalls alle fünf Jahr überprüft werden.

Die Ergebnisse der Inspektionen werden den zuständigen nationalen Behörden und der Europäischen Kommission mitgeteilt, die über bestimmte rechtliche Befugnisse verfügt, um bei Bedarf Abhilfemaßnahmen anordnen zu können.



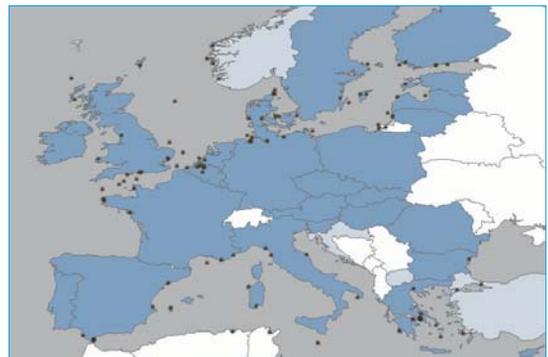
BEKÄMPFUNG VON

Ölkatastrophen, die die Umwelt, die lokale Wirtschaft und die Fischerei stark belasten, kann es auch in Zukunft geben.

Die Zunahme des Einsatzes von Öltankern, die zum Teil mit den steigenden Ölexporten zusammenhängt, wird zu einem weiteren Anstieg der Risiken führen. Die Beseitigung von Ölverschmutzungen ist sehr teuer. Die Bekämpfung der von der „Erika“- und der „Prestige“-Havarie verursachten Verschmutzungen hat weit über 1 Milliarde EUR gekostet.

Die ernstesten finanziellen und ökologischen Folgen eines schweren Tankerunfalls können wesentlich gemindert werden, wenn das Öl aus dem Wasser entfernt wird, bevor es das Ufer erreicht. Die Havarie der „Prestige“ im Jahre 2002 hat allerdings deutlich gezeigt, dass es in Europa nicht genug für die Bekämpfung von Ölverschmutzungen ausgerüstete Schiffe gibt, die in der Lage sind, große Ölteppiche wirksam zu beseitigen.

Abbildung 1: Fälle von Ölverschmutzung in europäischen Gewässern, 2004-2008



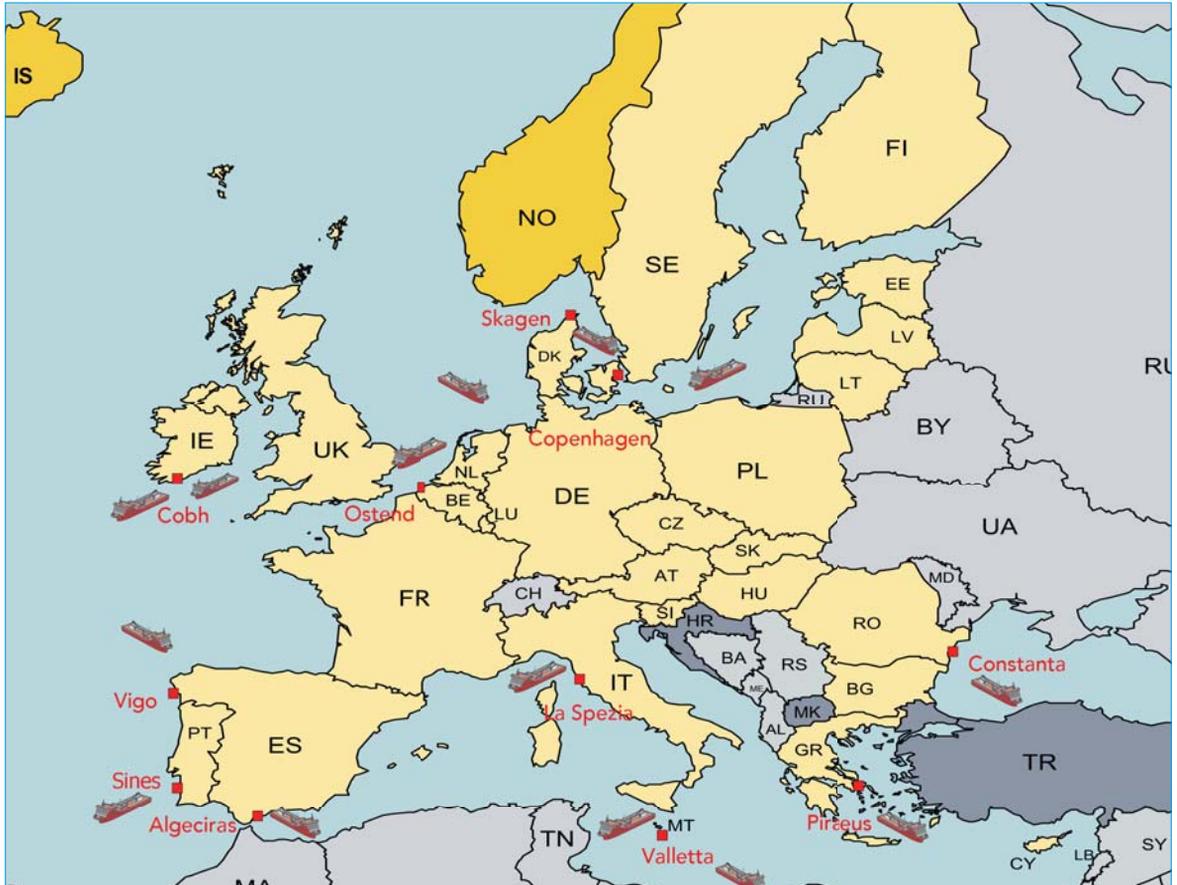
Quelle: EMSA Marinfo-Datenbank / Lloyds Marine Intelligence Unit.

Vor diesem Hintergrund erhielt die EMSA den Auftrag, ein Netz von Schiffen, Ausrüstungen und anderen Ressourcen aufzubauen, um die Mitgliedstaaten bei der Bekämpfung von Verschmutzungen durch Schiffe zu unterstützen. Auf der Grundlage eines Aktionsplans zur Bereitschaft für das Eingreifen bei Ölverschmutzungen schließt die EMSA Verträge mit gewerblichen Schiffsbetreibern, deren Schiffe schnell, d. h. in der Regel innerhalb von 24 Stunden, für die Bekämpfung von Ölverschmutzungen umgerüstet werden können. Diese Schiffe erfüllen normalerweise andere Aufgaben, können im Bedarfsfall jedoch die erforderliche Ausrüstung laden und rasch zur Ölbekämpfung eingesetzt werden.



ÖLVERSCHMUTZUNGEN

Abbildung 2: Einsatzbereite EMSA-Ölbekämpfungsschiffe – Standorte von Ausrüstungsdepots und Schiffen



Die Schiffe, die die EMSA unter Vertrag hat, sind groß und sollen bei einem schweren Ölunfall die nationalen Bekämpfungsschiffe unterstützen, die in der Regel ein Fassungsvermögen von 500 Kubikmetern haben.

Die Agentur bietet diese Dienstleistung seit dem Jahr 2006 an. Ab dem Jahr 2009 soll eine Flotte von Ölbekämpfungsschiffen in allen großen europäischen Meeresgebieten von der Ostsee bis zum Schwarzen Meer zur Verfügung stehen, die auch Schiffe in den meisten Teilen des Mittelmeeres, des Atlantiks und der Nordsee umfassen soll. Die EMSA wird diese Dienstleistung auch weiterhin anbieten und die Schiffskonfigurationen und -standorte in den kommenden Jahren gegebenenfalls optimieren.

Weitere Informationen zu den technischen Spezifikationen der Schiffe und den Standorten der Ausrüstungsdepots finden Sie in Abbildung 2 und Tabelle 4.

Um sicherzustellen, dass diese Schiffe und ihre Besatzungen bei einer Ölkatastrophe stets einsatzbereit sind, nimmt die EMSA an den regelmäßigen Übungen teil, die im Rahmen der regionalen Kooperationsvereinbarungen zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen mit den Partnerländern stattfinden, d. h. denjenigen Partnerländern, die Mitglieder der Helsinki-Kommission (HELCOM) oder des regionalen Notfallzentrums für Verschmutzungen des Mittelmeers (REMPEC) sind oder andere entsprechende Vereinbarungen unterzeichnet haben.

MASSNAHMEN BEI ÖLVERSCHMUTZUNGEN

Abbildung 4: Einsatzbereite EMSA-Ölbekämpfungsschiffe und technische Spezifikationen (2009)

Name	Typ	Operationsgebiet und Ausrüstung	Fassungsvermögen (m3)
OW Copenhagen	Bunkerschiff	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
OW Aalborg	Bunkerschiff	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
Aktea OSRV	Öltanker	Piraeus (EL)	3000
Forth Fisher	Produktentanker	Cobh (IE)	4754
Galway Fisher	Produktentanker	Cobh (IE)	4754
Mersey Fisher	Produktentanker	Cobh (IE)	5028
Salina Bay	Bunkerschiff	La Spezia (IT)	2800
Mistra Bay	Bunkerschiff	Valetta (MT)	1805
Santa Maria	Bunkerschiff	Valetta (MT)	2421
Galp Marine	Bunkerschiff	Sines (PT)	3023
Bahia Tres	Bunkerschiff	Algeciras (ES)	7413
Bahia Uno	Bunkerschiff	Algeciras (ES)	3800
GSP Orion	Versorgungsschiff	Constanta (RO)	1334
Ria de Vigo	Versorgungsschiff	Vigo (ES)	1522
Interballast III	Schwimmbagger	Ostend (BE)	1886
DC Vlaanderen-3000	Schwimmbagger	Ostend (BE)	2744





Frühzeitig wurde jedoch auch erkannt, dass zur Bekämpfung von anderen als Ölverschmutzungen des Meeres Risikobewertungen und weitere Maßnahmen der EMSA erforderlich sind.

Eindeutige Informationen zum Umgang mit anderen Schadstoffen sind schwer zu bekommen und erfordern häufig die Einbeziehung von Chemikern. Diese Maßnahmen werden im Aktionsplan zur Vorsorge gegen und Eingreifen bei Verschmutzung durch gefährliche und schädliche Stoffe der EMSA aufgeführt und sollen nach und nach eingeführt werden.

MAR-ICE

Zur Stärkung des Informationsflusses bei Verschmutzungen des Meeres mit Chemikalien, die von Schiffen verursacht wurden, wurde in enger Zusammenarbeit mit der chemischen Industrie das Netzwerk MAR-ICE gegründet. MAR-ICE steht für „Marine Intervention in Chemical Emergencies Network“ (Notfallnetzwerk für Chemieunfälle auf See). Das Netzwerk hat seine Arbeit Anfang 2009 aufgenommen und ist ein Informationsdienst, den alle EU-Mitgliedstaaten und die EFTA-Küstenstaaten bei Chemieunfällen auf See nutzen können.

CleanSeaNet

Zu den meisten Ölverschmutzungen kommt es durch das Reinigen der Öltanks von Tankern und anderen Schiffen auf See. Zwar ist das Einleiten von Öl aus Reinigungsvorgängen ins Meer illegal, es war bislang jedoch nur schwer festzustellen und daher auch nur schwer zu ahnden. Im Jahr 2007 gründete die EMSA zur Bekämpfung der Verschmutzung der Meere das satellitengestützte Überwachungssystem CleanSeaNet zum Aufspüren von Ölschlick.

CleanSeaNet liefert nun Satellitenbilder, die zum Aufspüren und Verfolgen von potenziellen Öleinleitungen verwendet werden können. Diese Satellitenbilder können anschließend in den Mitgliedstaaten durch weitere Überwachungsverfahren, wie zum Beispiel Vor-Ort-Kontrollen durch Patrouillenboote und Flugzeuge, ergänzt werden.

Abbildung 3: CleanSeaNet-Satellitenbild einer Ölverschmutzung vor der irischen Küste.



Außerdem dient CleanSeaNet der Überwachung von unfallbedingten Verschmutzungen und der Unterstützung von Bekämpfungsmaßnahmen bei größeren Unfällen. Das System wurde durch neue Funktionen erweitert, die es ermöglichen, Informationen auszutauschen und mithilfe der Daten vorhandener Systeme der EMSA den Funktionsumfang zu vergrößern. Darüber hinaus hat CleanSeaNet nun Zugriff auf die Überwachungsdaten des Schiffsverkehrs des SafeSeaNet (siehe unten) und ist in der Lage, mithilfe von Wetterdaten, ozeanografischen Daten und Radarsatellitendaten ein klareres und genaueres Lagebild zu liefern. Auf diese Weise erhalten die Mitgliedstaaten umfassende Informationen aus einer Hand, was die Planung von Bekämpfungsmaßnahmen und das Feststellen der Identität der Verschmutzer erheblich erleichtert.

Die EMSA ist die einzige Quelle, die die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten mit Bildern, Daten und anderen Informationen über Meeresverschmutzungen versorgt und damit deren Anstrengungen zur Bekämpfung der Verschmutzung der Meeresumwelt unterstützt. Darüber hinaus fördert die Agentur die Zusammenarbeit, bietet Schulungen an und verbreitet Wissen und bewährte Verfahren in diesem Bereich. Ziel der EMSA ist es, einen wirkungsvollen Beitrag zum Schutz der gesamten Küste der EU vor unfallbedingten und vorsätzlichen Einleitungen von Öl und anderen Schadstoffen zu leisten.

VERBESSERTER VERFOLGUNG VON SCHIFFEN



In europäischen Gewässern bewegen sich ständig mehr als 20 000 Handelsschiffe.

Bei der Havarie der „Erika“ im Jahr 1999 gab es keine genauen Informationen über die Ladung des Schiffes. Angesichts der großen Anzahl von Schiffen, die zum Be- und Entladen europäische Häfen anläuft, sind Informationen über die Ladung, die Schiffssicherheit und die angesteuerten Häfen für die Sicherheit auf See, den Schutz der Meeresumwelt und Wirtschaftsakteure von entscheidendem Interesse. Das Problem besteht darin, dass diese Informationen durch die Hände vieler Akteure auf lokaler und nationaler Ebene gehen. Sehr oft gestaltet sich der Austausch von Informationen deshalb schwierig, weil beispielsweise Hafenbehörden unterschiedliche Verfahren zur Erfassung, Speicherung und Übertragung von Daten anwenden und ihre Computersysteme in vielen Fällen inkompatibel sind und Informationen auf unterschiedlichen Wegen weitergeleitet werden, beispielsweise per Fax, Telefon oder E-Mail.

Aus diesem Grund haben die Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission seit 2002 gemeinsam an der Lösung dieser Probleme des Informationsaustauschs sowie der Umsetzung der EU-Richtlinie 2002/59/EG, die die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr vorsieht, gearbeitet. Ergebnis war die Gründung des europäischen Netzwerks SafeSeaNet, das von der EMSA verwaltet wird und der Harmonisierung des Austauschs von Seeverkehrsdaten dient.

SafeSeaNet verbindet eine große Anzahl von Seeschiffahrtsbehörden in ganz Europa miteinander. Die in den Meldungen enthaltenen Informationen werden von verschiedenen lokalen Quellen, den so genannten „lokalen zuständigen Behörden“, wie z. B. den Küstenstationen und Hafenbehörden, erfasst. Die Behörden in ganz Europa erhalten die Informationen fast in Echtzeit. Durch die Empfangsstationen des automatischen Identifikationssystems (Automatic Information System, AIS), die ständig Signale von vorbeifahrenden Schiffen empfangen, verfügt die Europäische Union über eine hervorragende Überwachung der Küste. Zusammen mit den Mitgliedstaaten arbeitet die EMSA an der Verbesserung der Empfangsbandbreite dieser Stationen mit dem Ziel einer größtmöglichen Abdeckung der Europa umgebenden Meeresgebiete.

Eine frühzeitige Identifizierung von Schiffen, die ein Risiko darstellen trägt zur Vermeidung von



BEWEGUNGEN UND SCHIFFSÜBERWACHUNG

Meeresverschmutzungen bei SafeSeaNet kann Berichte über die Vergangenheit eines Schiffes (Unfälle, Verschmutzungen, Verletzung von Schifffahrtsvorschriften usw.) oder genaue Angaben über die von einem Schiff beförderten gefährlichen Stoffe liefern. Wenn man weiß, wohin ein Schiff fährt und welche Fracht es befördert, kann man im Ernstfall rascher eingreifen. Außerdem optimiert SafeSeaNet die Fracht- und Positionsmeldungsvorgänge in den Häfen und an Bord der Schiffe und verringert auf diese Weise die Arbeitsbelastung und die Kosten.

Im Jahr 2009 soll mit Inspektionsbesuchen in allen EU-Küstenmitgliedstaaten, einschließlich der nationalen zuständigen Behörden, Handelshäfen und Küstenstationen, die den Schiffsverkehr überwachen, begonnen werden. Ziel der Inspektionsbesuche ist die Feststellung des Umfangs der Kontrolle von Schiffen in den Europa umgebenden Meeren, die gefährliche oder das Risiko einer Meeresverschmutzung bergende Güter transportieren.

Verfolgung von Schiffsbewegungen über die europäischen Gewässer hinaus

Aus Gründen der Sicherheit, der Erleichterung der Suche und Rettung (Search And Rescue, SAR) und des Umweltschutzes hat die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) die Einrichtung eines Systems beschlossen, das Informationen über Schiffe liefert, die weltweit unterwegs sind. Dieses System zur satellitengestützten Kurs- und Positionsüberwachung von Schiffen über weite Entfernungen (Long-Range Identification and Tracking, LRIT) soll mindestens alle sechs Stunden Informationen über ein Schiff liefern. Jeder Flaggenstaat muss für jedes Schiff, das unter seiner Flagge fährt, sicherstellen, dass diese Informationen übertragen werden. Im Anschluss an eine Entschließung des Rates vom Oktober 2007 richtet die EMSA für alle europäischen Flaggenstaaten ein Datenzentrum ein, das an alle teilnehmenden Staaten LRIT-Informationen verteilt und auf Anfrage Informationen mit anderen Datenzentren auf der ganzen Welt austauschen soll. Das LRIT-Datenzentrum der EU, das Mitte 2009 seine Arbeit aufnehmen soll, wird das größte Datenzentrum des gesamten internationalen LRIT-Systems sein und rund 10 000 Schiffe überwachen, was zu mindestens 40 000 Positionsmeldungen pro Tag führen wird. Zusätzlich zur Überwachung der unter EU-Flagge fahrenden Schiffe wird das LRIT-Datenzentrum die Mitgliedstaaten auf Anfrage mit LRIT-Informationen über Schiffe aus Drittländern versorgen, deren Ziel EU-Gewässer sind oder die bereits in EU-Gewässern fahren.

Zusammenführung von Schiffsüberwachungssystemen

Die Zusammenführung von Schiffsüberwachungssystemen ist Teil der Anstrengungen der EMSA zur Gewinnung und Verteilung immer größerer Datenmengen aus verschiedenen Quellen. Ab dem Jahr 2009 wird die EMSA diese Systeme zusammenführen, um den Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission ein umfassendes Bild des Schiffsverkehrs in der EU vermitteln zu können. Nah- und Fernidentifizierungsdaten sollen zusammengeführt werden. Außerdem sollen Informationen über Schiffe, Schiffsladungen, Inspektionsergebnisse und weitere Daten, die in den verschiedenen Datenbanken gespeichert sind, zusammengeführt werden. Die Informationen von CleanSeaNet, des europäischen Satellitenüberwachungssystems zum Aufspüren von Ölverschmutzungen, sollen mit SafeSeaNet-Verkehrsinformationen für das jeweilige Gebiet und Echtzeit-Satellitenbildern zusammengeführt werden. Unter dem Titel „Unterstützungsdienst für den Seeverkehr“ (Maritime Support Services) soll dieser Dienst ab der zweiten Hälfte des Jahres 2009 alle Daten aus einer Hand liefern und rund um die Uhr arbeiten. Die EMSA wird sich also mehr und mehr zum größten Anbieter von Seeverkehrsdaten über und für die Europäische Union entwickeln.

Mit dem Blaubuch „Eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union“ als Eckpfeiler, der Zehnjahresstrategie für den Seeverkehr und den anschließenden Initiativen auf dem Gebiet der Schiffsüberwachung wird die EMSA ihre Arbeitsbeziehungen mit anderen EU-Agenturen und europäischen Initiativen zur gemeinsamen Nutzung von schiffsbezogenen Informationen weiterentwickeln. Wo immer dies möglich ist, wird die Agentur sich an laufenden Aktivitäten beteiligen, die speziell auf die Schaffung eines europäischen Netzwerks zur Schiffsüberwachung ausgerichtet sind. Sie wird die Kommission unterstützen, indem sie das technische Fachwissen bereitstellt, das sie bei der Entwicklung von SafeSeaNet und anderen entsprechenden Anwendungen für den Schiffsverkehr gewonnen hat. Weiterhin wird die EMSA ihre Informationssysteme für den Schiffsverkehr überprüfen, um die Verteilung von Informationen an andere EU-Institutionen und -Agenturen zum Zwecke der Überwachung des Schiffsverkehrs zu ermöglichen.



AUSBLICK



Die EMSA ist eine vergleichsweise junge Agentur. Erst im Mai 2003 nahm eine Vorhut von sechs Personen die ersten Arbeiten auf. In den ersten fünf Jahren ihres Bestehens hat die EMSA große Fortschritte bei der Schaffung einer Organisation gemacht, die in der Lage ist, die ihr vom EU-Gesetzgeber übertragenen Aufgaben wahrzunehmen. Das Jahr 2006 war von besonderer Bedeutung für die Agentur, da sie in diesem Jahr von Brüssel nach Lissabon, dem endgültigen Sitz der Agentur, umgezogen ist. Das Jahr 2009 ist ein zweiter symbolischer Meilenstein, da in diesem Jahr mehr als 200 Mitarbeiter der EMSA in ständige, speziell zu diesem Zweck gebaute Büros im Zentrum von Lissabon umziehen.

Sämtliche Aktivitäten in Verbindung mit der ordnungsgemäßen Umsetzung der EU-Regelungen im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs und der Verhütung von Verschmutzungen stehen weiterhin im Vordergrund. Die Agentur wurde erheblich gestärkt und ihre Kernaufgaben gefestigt und ausgeweitet.



Im Mittelpunkt der Tätigkeit der Agentur steht die Suche nach Lösungen für gemeinsame Probleme. Dazu sucht die EMSA den Dialog mit Experten in den Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission sowie ggf. mit der Industrie. Dies ist ein sehr dynamischer Prozess, in dem neue Mitgliedstaaten zu einem integralen Bestandteil der Aktivitäten werden und immer mehr Bereiche auf internationaler und EU-Ebene einen gemeinsamen Ansatz erfordern.

BIS 2015

Im Moment werden mehrere neue Vorschläge für politische und rechtliche Entwicklungen in der EU erarbeitet, und es ist anzunehmen, dass die Annahme dieser Vorschläge in der Zukunft direkte Auswirkungen auf die Arbeit der EMSA haben wird.

In diesem Kontext wird der Zeitraum bis zum Jahr 2015 wahrscheinlich sowohl neue Aufgaben als auch eine Erweiterung der bestehenden Aufgaben mit sich bringen. Insbesondere im Bereich der Überwachung des Schiffsverkehrs verfügt die EMSA über besondere Kompetenz in Bezug auf die optimale Nutzung und Analyse von Daten. Die Agentur entwickelt sich sehr rasch zu einer zentralen Vermittlerin und Anbieterin von Informationen über den Schiffsverkehr. In Bereichen, in denen sich die Aktivitäten einer Reihe von Behörden und Diensten berühren, also der Sicherheit des Seeverkehrs, den Grenzkontrollen, der Verteidigung und dem Fischfang, gibt es Raum für neue Entwicklungen sowie eine Verstärkung der Zusammenarbeit und Integration. Durch Zusammenarbeit können wir unser gemeinsames Ziel der Gewährleistung der Qualität im Seeverkehr, der sicheren Meere und der sauberen See erreichen.

So erhalten Sie Veröffentlichungen der EU
EU-Veröffentlichungen können Sie im EU-Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>) beim Verkaufsagenten Ihrer Wahl bestellen. Das Amt für Veröffentlichungen verfügt über ein weltweites Netzwerk von Verkaufsagenten. Die Kontaktdaten dieser Verkaufsagenten erhalten Sie, indem Sie ein Fax an die Faxnummer (352) 29 2942758 senden.

Bildnachweis

EMSA-Mitarbeiter, José R. Rodríguez Montero,
Pembrokeshire Coast National Park
Authority/TivThomas, Marine
Photobank/RussianDoors, Flickr Creative
Commons/a.o. Micke-fi, shaire productions, enidanc,
Pembrokeshire Dave, Superlative Retrospectiveness,
Håkan Dahlström, Herr Hayata.

Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs
Mehr Sicherheit und Sauberkeit im Seeverkehr der
Europäischen Union

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der
Europäischen Gemeinschaften 2009

20 S. 21 x 29,7 cm

Über die EMSA

Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) ist eine der dezentralen Agenturen der Europäischen Union.

Die Agentur mit Sitz in Lissabon unterstützt die Europäische Kommission und die EU-Länder in technischen Fragen zur Entwicklung und Umsetzung von EU-Rechtsvorschriften zur Sicherheit des Seeverkehrs. Außerdem wurden der EMSA verschiedene operationelle Aufgaben im Bereich der Bekämpfung von Ölverschmutzungen, der Satellitenüberwachung und der satellitengestützten Kurs- und Positionsüberwachung von Schiffen (LRIT) übertragen.



www.emsa.europa.eu



Publications Office
Publications.europa.eu

ISBN 978-92-95032-22-4



9 789295 032224