

ÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN SCHUTZ DER  
MEERESUMWELT DES OSTSEEGBIETS

HELSINKI-KOMMISSION –  
Kommission für den Schutz der  
Meeresumwelt des Ostseegebiets

HELCOM EXTRA 2001  
2/1

Außerordentliche Ministertagung  
Kopenhagen, Dänemark, 10. September 2001

10. September 2001

---

Tagesordnungspunkt 2

MASSNAHMEN ZUR ERHÖHUNG DER  
SICHERHEIT DER SEEFAHRT UND DER  
VERFÜGBARKEIT VON EINSATZMITTELN  
FÜR NOTFÄLLE IM OSTSEEGBIET

**Erklärung über die Sicherung der Seefahrt und die Verfügbarkeit von Einsatz-  
mitteln für Notfälle im Ostseegebiet (Kopenhagener HELCOM-Erklärung)**

Vorgelegt vom Sekretariat

10. September 2001

**ERKLÄRUNG ÜBER DIE SICHERUNG DER SEEFAHRT  
UND DIE VERFÜGBARKEIT VON EINSATZMITTELN FÜR NOTFÄLLE  
IM OSTSEEGBIET**

angenommen von der Außerordentlichen HELCOM-Ministertagung  
am 10. September 2001 in Kopenhagen

(KOPENHAGENER HELCOM-ERKLÄRUNG)

Die Kommission, vertreten durch

den Minister für Umwelt und Energie der Regierung des Königreichs Dänemark und  
den Minister für Handel und Wirtschaft der Regierung des Königreichs Dänemark,

den Minister für Verkehr und Infrastruktur der Regierung der Republik Estland,

den Ständigen Sekretär im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur der Regierung  
der Republik Finnland,

den Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit der Regierung  
der Bundesrepublik Deutschland und den Bundesminister für Verkehr, Bau- und  
Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland,

den Minister für Umweltschutz und Regionalentwicklung der Regierung der Republik  
Lettland,

den Stellvertretenden Minister für Umwelt der Regierung der Republik Litauen und  
den Stellvertretenden Minister für Verkehr und Infrastruktur der Regierung der Repu-  
blik Litauen,

den Stellvertretenden Minister für Verkehr und Seewirtschaft der Regierung der Re-  
publik Polen,

den Ersten Stellvertretenden Minister für Verkehr der Regierung der Russischen Fö-  
deration,

den Minister für Wirtschaft, Beschäftigung und Infrastruktur der Regierung des König-  
reichs Schweden

sowie durch den Direktor der Direktion Seeverkehr der Europäischen Kommission in  
Vertretung des Kommissars für Verkehr und Energie der Kommission der Europäi-  
schen Gemeinschaft –

VERSAMMELT in Kopenhagen, Dänemark, anlässlich der Außerordentlichen Minister-  
tagung der Helsinki-Kommission am 10. September 2001,

IN ANBETRACHT des Übereinkommens von 1992 über den Schutz der Meeresum-  
welt des Ostseegebiets,

IM BEWUSSTSEIN der Empfindlichkeit der Meeresumwelt des Ostseegebiets und  
der Bedeutung, die das Ostseegebiet aus wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, Erho-  
lungs- und kulturellen Gründen für die Menschen hat, die rund um die Ostsee leben;

IN DER ERKENNTNIS der Notwendigkeit, in einer die einzelnen Teilbereiche mitein-  
ander verbindenden Vorgehensweise – wie sie im Konzept der Nachhaltigkeit ins  
Auge gefaßt wird – diese gemeinsame Schatzkammer zum Wohle gegenwärtiger  
und künftiger Generationen zu schützen;

IN ANERKENNUNG DER TATSACHE, daß, wenn Schadstoffe in dieses verletzliche  
Meer eingebracht werden, sie dort lange Zeit verbleiben;

IN KENNTNIS der bereits unternommenen gemeinsamen Bemühungen der Ostsee-  
Anrainerstaaten sowie der innerhalb der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation  
und der Europäischen Gemeinschaft geleisteten Arbeit und mit dem Ausdruck ihrer  
Genugtuung darüber;

EINGEDENK des Ziels der Helsinki-Kommission, die Beteiligung und Unterstützung  
der verschiedenen Wirtschaftszweige bei der Umsetzung der politischen Beschlüsse  
der Außerordentlichen HELCOM-Ministertagung von 1999 (HELCOM EXTRA 99) zu  
verbessern;

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG des Communiqués der am 7. Juni 2001 in Hamburg  
abgehaltenen Zehnten Ministertagung des Ostseerates ("Council of the Baltic Sea  
States – CBSS") und insbesondere von Anlage 2 dieses Communiqués, die sich mit  
dem maritimen Umweltschutz und der Sicherheit des Seeverkehrs befaßt, und unter  
Berücksichtigung der von der am 3. / 4. September 2001 in Greifswald abgehaltenen  
10. Ostseeparlamentarierkonferenz ("Baltic Sea Parliamentary Conference – BSPC")

verabschiedeten EntschlieÙung und insbesondere von deren Teil II, der sich mit der Schiffssicherheit und mit der Sicherheit der Schifffahrtswege befaÙt;

MIT DEM AUSDRUCK der Besorgnis bezüglich der zunehmenden Dichte des Seeverkehrs im Ostseegebiet und der Unfälle, die sich ereignet haben;

IN ANERKENNUNG der navigatorischen Schwierigkeiten, die das Ostseegebiet aufgrund von engen Fahrwassern, von Untiefen, SchärenGewässern und aufgrund der Eiskecke in der Winterzeit aufweist;

ÜBERZEUGT von der Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Seefahrt im Ostseegebiet;

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der in naher Zukunft in Kraft tretenden Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines gemeinschaftlichen Schiffsverkehrsüberwachungs- und -informationssystems für den Schiffsverkehr ("Directive of the European Parliament and the Council establishing a Community vessels traffic monitoring and information system for maritime traffic"), das die Grundlage für ein sämtliche europäische Seegebiete abdeckendes vollintegriertes AIS-Schiffsüberwachungssystem bilden soll;

FERNER ÜBERZEUGT von der Notwendigkeit, die Verfügbarkeit der Einsatz- und Bekämpfungsmittel für Notfälle im Ostseegebiet zu verbessern;

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG des durch die Entscheidung Nr. 2850/2000/EG [des Europäischen Parlaments und des Rates] ins Leben gerufenen Aktionsprogramms der Europäischen Gemeinschaft, das die Schaffung eines gemeinschaftlichen Rahmens für die Zusammenarbeit im Bereich der unfallbedingten oder vorsätzlichen Meeresverschmutzung vorsieht, wozu die Entwicklung eines Gemeinschaftlichen Informationssystems ("Community Information System – CIS") samt Liste der zur Verfügung stehenden Einsatzmittel sowie die unterstützenden Maßnahmen zur Verbesserung von Techniken und Verfahren für ein Eingreifen während und nach Notfällen gehört;

UNBESCHADET internationaler Abkommen und von Rechtsinstrumenten der Europäischen Gemeinschaft;

UNTER FESTSTELLUNG DER TATSACHE, daß der Ausdruck "die Regierungen der Vertragsparteien" im Sinne dieser Erklärung die Regierungen Dänemarks, Deutschlands, Estlands, Finnlands, Lettlands, Litauens, Polens, Rußlands und Schwedens umfaßt –

HAT SICH AUF DIE NACHSTEHENDEN MASSNAHMEN VERSTÄNDIGT:

/ *Verbesserung bestehender Schiffswegeführungsmaßnahmen im Ostseegebiet*

a) Tiefwasserweg nordöstlich von Gedser (DW 17m)

- dadurch, daß die Ausdehnung des Tiefwasserweges nordöstlich von Gedser (DW 17m) um fünf Seemeilen in das Verkehrstrennungsgebiet (VTG) "Südlich von Gedser" hinein, wie sie gemeinsam von Dänemark und Deutschland bei der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) beantragt worden war, unterstützt wurde und daß auf der 47. Tagung des IMO-Unterausschusses "Sicherung der Seefahrt" dessen Unterstützung für eine frühzeitige De-facto-Umsetzung dieser Maßnahme im Januar 2002 gewonnen wurde (vgl. das IMO-Dokument SN/Circ.218)
- dadurch, daß die Kommission an die 75. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses (Mai 2002) das Ersuchen gerichtet hat, den obenerwähnten Vorschlag in der Form, wie er vom IMO-Unterausschuß "Sicherung der Seefahrt" auf dessen 47. Tagung gebilligt worden war, anzunehmen, und
- dadurch, daß die Kommission gegenüber den Regierungen Dänemarks und Deutschlands ihre Wertschätzung für deren gemeinsame Vorkehrungen hinsichtlich der Seezeichen und der AIS-Überwachung zur erhöhten Sicherung der Seefahrt in der Kadetrinne zum Ausdruck gebracht hat

b) Schiffswegeführungsmaßnahmen im östlichen Teil des Finnischen Meerbusens

- durch die Unterstützung der Änderungen betreffend die Verkehrstrennungsgebiete sowie der Einrichtung eines neuen Tiefwasserweges im östlichen Teil des Finnischen Meerbusens, wie er nach dem Bau des neuen Ölterminals in Primorsk, Rußland, in der IMO vorgeschlagen worden war, und
- dadurch, daß die Kommission an die 75. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses (Mai 2002) das Ersuchen gerichtet hat, den obenerwähnten Vorschlag in der Form, wie er vom IMO-Unterausschuß "Sicherung der Seefahrt" auf dessen 47. Tagung gebilligt worden war, anzunehmen

c) Neue Schiffswegeführungsmaßnahmen in der Ostsee

- dadurch, daß sich die Kommission bereiterklärt hat, gemeinsame Vorlagen bei der IMO zu unterstützen, die sich auf nachstehendes beziehen:
  - auf die Notwendigkeit, den Verkehr mit tiefgehenden Schiffen, insbesondere den Verkehr westwärts laufender Tankschiffe, nicht mehr durch das Verkehrstrennungsgebiet vor der Insel Gotland laufen zu lassen
  - auf die Notwendigkeit, eine neue Route für tiefgehende Schiffe südlich des derzeitigen Verkehrstrennungsgebiets zu empfehlen, und
  - auf die Notwendigkeit, ein Verkehrstrennungsgebiet oder eine andere Maßnahme zwischen der Insel Bornholm und dem schwedischen Festland ins Auge zu fassen

d) Neue Schiffswegeführungs- und -meldemaßnahmen im Finnischen Meerbusen

- dadurch, daß sich die Kommission bereiterklärt hat, eine gemeinsame Vorlage von Estland, Finnland und Rußland bei der IMO zu unterstützen, die sich auf nachstehendes bezieht:

- auf die Notwendigkeit, das bestehende System der Schiffswegeföhrung im Finnischen Meerbusen zu erweitern, und
- auf die Notwendigkeit eines neuen verbindlichen Schiffswegeföhrungs- und Schiffsmeldesystems im Finnischen Meerbusen, einschließlic der Errichtung eines neuen VTMISS-Systems

*II Verstärkung der Nutzung von Lotsdiensten auf dem Schifffahrtsweg T und im Øresund*

- durch die Erklärung der Bereitschaft, diese Angelegenheit im Rahmen der IMO zu erörtern und insbesondere
  - eine gemeinsame Vorlage Dänemarks an die IMO zu unterstützen, in der vorgeschlagen wird, die IMO-Entschlieöung A.620(15) mit dem englischen Titel "Navigating through the entrances to the Baltic Sea" in der Weise zu erweitern, daß sie eine Empfehlung enthält, wonach alle Schiffe mit einem Tiefgang zwischen 11 und 13 Meter auf dem **Schifffahrtsweg T** einen Lotsen benutzen, so daß
 

für den **Schifffahrtsweg T** Schiffen mit einem Tiefgang von 11 Metern oder mehr sowie Schiffen, die INF-Ladegut befördern, und für den **Øresund** beladenen Öltankschiffen mit einem Tiefgang von 7 Metern oder mehr, beladenen Chemikalien- und Gastankschiffen unabhängig von ihrer Größe sowie Schiffen, die INF-Ladegut befördern, empfohlen wird, bei der Fahrt durch die Ostsee-Zugänge einen Lotsen anzunehmen
  - weitere Mittel und Wege zu prüfen, mit denen es möglich ist, die Einhaltung der IMO-Entschlieöungen A.579(14) mit dem englischen Titel "Use of Pilotage Services in the Sound" und A.620(15) mit dem englischen Titel "Navigating through the Entrances to the Baltic Sea" in ihrer jeweils geltenden Fassung zu verbessern

- weitere Schritte zu prüfen, die zur Erhöhung der Sicherheit durch die Benutzung von Lotsen in der Ostsee und in den Ostsee-Zugängen getroffen werden können
- durch die Erklärung der Bereitschaft, im Rahmen der Helsinki-Kommission mit dem Ziel zusammenzuarbeiten, ein System zu schaffen, mit dessen Hilfe
  - Schiffe, die von den genannten Entschließungen in ihrer jeweils geltenden Fassung erfaßt werden, beim Auslaufen aus einem Hafen im Ostseegebiet daran erinnert werden, einen Lotsen benutzen
  - eine geeignete, – noch zu bestimmende – Stelle in Dänemark unterrichtet wird, wenn Schiffe, die von den genannten Entschließungen in ihrer jeweils geltenden Fassung erfaßt werden, aus einem Hafen im Ostseegebiet auslaufen und für den **Schiffahrtsweg T** oder den **Øresund** bestimmt sind

*III Annahme zusätzlicher Maßnahmen zur Sicherstellung verbesserter hydrographischer Dienste und zur Förderung der Verwendung von Datensätzen für elektronische Seekarten (ENC)*

a) Neuvermessung von wichtigen Schiffahrtswegen und Häfen

- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, einen Mechanismus für die systematische Neuvermessung von wichtigen Schiffahrtswegen und Häfen auszuarbeiten, um sicherzustellen, daß die Sicherheit der Seefahrt nicht durch unzureichende Informationsquellen gefährdet wird Die Vermessung ist nach einer Norm durchzuführen, deren Anforderungen nicht unter denen der neuesten Ausgabe der IHO-Norm S-44 liegen. Das Arbeitsprogramm ist gemeinsam von den für die Vermessung der in Betracht kommenden Seegebiete zuständigen hydrographischen Diensten bis Ende 2002 durchzuführen; die Zielsetzung besteht darin, mit der praktischen Umsetzung im Laufe des Jahres 2003 zu beginnen

b) Datensätze für elektronische Seekarten (ENC)

- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, sicherzustellen, daß wichtige Schifffahrtswege und Häfen bis Ende 2002 durch ENC erfaßt werden. Die Auswahl der wichtigen Schifffahrtswege und Häfen erfolgt auf der Grundlage der beförderten Mengen an gefährlichen Gütern und der Anzahl an Fahrgästen
- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, sicherzustellen, daß weniger wichtige Schifffahrtswege und Häfen bis Ende 2004 durch ENC erfaßt werden

c) Elektronische Navigations-Informationen-Systeme (ECDIS)

- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, ECDIS im Sinne von SOLAS-Kapitel V als gleichwertigen Ersatz zu Papier-Seekarten anzuerkennen
- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, mit den Versendern und Empfängern von Seefracht in ihren jeweiligen Staaten, die an der Beförderung von Fracht zu und von Häfen im Ostseegebiet beteiligt sind, in Verhandlungen mit dem Ziel einzutreten, sicherzustellen, daß die wirtschaftlich handelnden Beteiligten (zum Beispiel Versender und Empfänger von Seefracht in ihren jeweiligen Ländern) Absprachen mit nachstehendem Ziel treffen:
  - Schiffe mit einem Tiefgang von 11 Metern oder mehr, Öltankschiffe mit einem Tiefgang von 7 Metern oder mehr, Chemikalien- und Gastankschiffe unabhängig von ihrer Größe sowie Schiffe, die INF-Ladegut befördern, sind mit ECDIS ausgerüstet
- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, als Angelegenheit von besonderem Interesse bis Ende 2002 sicherzustellen, daß die Hafenstaatkontrolle von Papier-Seekarten an Bord von Schiffen mit einem Tiefgang

von 11 Metern oder mehr, Öltankschiffen mit einem Tiefgang von 7 Metern oder mehr, Chemikalien- und Gastankschiffen unabhängig von ihrer Größe sowie Schiffen, die INF-Ladegut befördern, intensiviert wird

- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, an Reeder gerichtete innerstaatliche Informationskampagnen über die Anerkennung von ECDIS im Sinne von SOLAS-Kapitel V als gleichwertiger Ersatz zu Papier-Seekarten, über die Verfügbarkeit von ENC und über die zu erwartenden Vorteile aus der Verwendung von ECDIS durchzuführen

#### *IV Verstärkte Verwendung automatischer Schiffsidentifizierungssysteme (AIS)*

- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, innerstaatliche landgestützte Überwachungssysteme für Schiffe auf der Grundlage von AIS-Signalen zu errichten. Die vollständige Überwachung des Ostseegebiets innerhalb des Seegebiets A 1 findet spätestens ab dem 1 Juli 2005 statt
- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, in der Ostsee ein gemeinsames Überwachungssystem zu errichten, das auf allen innerstaatlichen AIS-Überwachungssystemen in der Ostsee beruht und Zugriff auf alle diese Systeme gewährt
- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, das HELCOM-Sekretariat mit genau festgelegten und vereinheitlichten AIS-Daten zu versorgen, um das Sekretariat in die Lage zu versetzen, einen jährlichen Bericht mit verlässlichen statistischen Angaben über den Schiffsverkehr im Ostseegebiet zu erstellen, der als Grundlage für Risikoanalysen und weiterführende Überlegungen durch die Vertragsparteien dient
- durch Einrichtung einer Experten-Arbeitsgruppe unter der Leitung Schwedens mit Vertretern jeder der Vertragsparteien mit dem Arbeitsauftrag, den gegenseitigen Austausch von AIS-Daten und deren Bereitstellung zu vereinfachen, wozu auch die Errichtung eines Überwachungssystems für den Seeverkehr im

Ostseegebiet gehört. (Der Arbeitsauftrag für die Experten-Arbeitsgruppe ist als **Anlage 1** beigefügt)

*V Unterstützung der Maßnahmen der Europäischen Kommission zur Gewährleistung von Schiffssicherheit und Verschmutzungsverhütung*

- durch ein Ersuchen an die Europäische Kommission und HELCOM, zu gegebener Zeit ein Abkommen über die technische Zusammenarbeit zwischen der **Europäischen Seeverkehrssicherheitsbehörde** ("European Maritime Safety Agency") und HELCOM auszuarbeiten
- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, über ihre Bereitschaft zur Beteiligung an einer Vereinbarung (MoU) zum Aufbau einer **Europäischen Plattform für Datenaustausch im Seeverkehr** ("European Platform for Maritime Data Exchange") nachzudenken
- durch eine Aufforderung an die Europäische Kommission, die beitrittswilligen Staaten und Rußland, die Teilnahme der beitrittswilligen Staaten und Rußlands an der **Europäischen Plattform für Datenaustausch im Seeverkehr** ("European Platform for Maritime Data Exchange") zu fördern.

*VI Stufenweises Verbot der Verwendung von Öltankschiffen mit Einfachhülle im Ostseegebiet*

- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, die Internationale Seeschiffahrts-Organisation zwecks Weiterleitung an die Vertragsparteien von MARPOL 73/78 davon zu unterrichten, daß sie
  - die Bedingungen, unter denen Schiffen erlaubt ist, ihre jeweilige Flagge zu führen, dahin gehend zu ändern, daß der Betrieb von Schiffen untersagt ist, die möglicherweise nicht die Vorschriften von Regel 13F in Verbindung mit Regel 13G Absatz 4 erfüllen

- davon Abstand nehmen, die Bestimmungen von Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b der Neufassung von Regel 13G von Anlage I von MARPOL 73/78 anzuwenden und sie demzufolge den Weiterbetrieb von Schiffen, die berechtigt sind, ihre jeweilige Flagge zu führen und auf die Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b angewandt werden dürfen, nach dem in Regel 13G Absatz 4 genannten Datum nicht gestatten werden
- ab dem 1 Januar 2015 von Regel 13G Absatz 8 Buchstabe b zu dem Zweck Gebrauch machen werden, Schiffen, deren Weiterbetrieb nach dem Jahrestag ihrer Ablieferung im Jahr 2015 auf der Grundlage von Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b von Regel 13G gestattet worden war, die Zufahrt zu ihren Häfen oder vor ihrer Küste gelegenen Umschlagplätzen zu verweigern,
- in Ausnahmefällen einem einzelnen Schiff, das nicht die Vorschriften von Regel 13F in Verbindung mit Regel 13G Absatz 4 erfüllt, die Zufahrt zu ihren Häfen oder vor ihrer Küste gelegenen Umschlagplätzen gestatten dürfen, wenn
  - ein Öltanker in Schwierigkeiten ist und auf der Suche nach Land-schutz oder nach einem Schutzhafen/geschützten Liegeplatz ist,
  - ein unbeladener Öltanker sich auf dem Weg zu einem Reparaturhafen befindet
- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, mit den Versendern und Empfängern von Seefracht in ihren jeweiligen Staaten, die über Häfen im Ostseegebiet Orimulsion importieren, in Verhandlungen mit dem Ziel einzutreten, sicherzustellen, daß die wirtschaftlich handelnden Beteiligten (zum Beispiel Versender und Empfänger von Seefracht in ihren jeweiligen Ländern) Absprachen mit dem Ziel treffen, daß Orimulsion in Doppelhüllen-Tankschiffen befördert wird

*VII Durchführung der Hafenstaatkontrolle entweder auf Grundlage der Pariser Vereinbarung von 1982 über die Hafenstaatkontrolle oder auf Grundlage der Richtlinie Nr. 95/21/EG des Rates in ihrer jeweils geltenden Fassung*

- durch einen Appell an die Regierungen Estlands, Lettlands und Litauens, geeignete Schritte zu unternehmen, um so schnell wie möglich Vollmitglieder der Pariser Vereinbarung von 1982 über die Hafenstaatkontrolle zu werden
- an die Schifffahrt, insbesondere an die Charterer und Ladungseigentümer, zu appellieren, die in die EQUASIS-Datenbank eingestellten Ergebnisse der im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durchgeführten Überprüfungen zu nutzen und auf diese Weise die Grundsätze der **"Qualitäts-Charta der Schifffahrt"** wirksam anzuwenden

*VIII Untersuchung der positiven Wirkungen der Ausweisung bestimmter Teile des Ostseegebiets als "Besonders schutzwürdiges Seegebiet" (PSSA)*

- durch eine Analyse der bisherigen Maßnahmen für die Sicherheit des Seeverkehrs sowie der Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen durch die **"Sea-based Pollution Group"** der Helsinki-Kommission im Hinblick auf eine fortgesetzte Förderung solcher Maßnahmen durch die mögliche Ausweisung bestimmter Seegebiete in der Ostsee als "Besonders schutzwürdige Seegebiete" ("Particularly Sensitive Sea Areas – PSSAs") im Rahmen der IMO.

*IX Lieferung systematisierter und aktualisierter Hinweise und Informationen im Zusammenhang mit einer sicheren Schiffsführung an Betroffene, die mit ihren Schiffen das Ostseegebiet befahren*

- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, solche Informationen in ihre innerstaatlichen Webseiten einzustellen (Eine skizzenhafte Darstellung der gemeinsamen Überschriften und des gemeinsamen Inhalts ist in **Anlage 2** enthalten) und

- durch das Ersuchen, daß Verknüpfungsmöglichkeiten (Links) von der HELCOM-Web-Seite zu den innerstaatlichen Webseiten eingerichtet werden
  
- X Förderung eines Sicherheits- und Umweltbewußtseins durch die Schaffung eines gemeinsamen Verfahrens für die Seeunfalluntersuchung*
  
- durch die Feststellung und Dokumentation wesentlicher Abweichungen vom ISM-Code bei der Untersuchung von sicherheits- oder umweltschutzrelevanten Vorfällen an Bord und von Seeunfällen sowie durch die Weiterleitung der Ergebnisse an die Schifffahrt auf dem Weg über die IMO mit dem Ziel, angewandte Systeme zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zu verbessern und im Hinblick auf die mögliche Entziehung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beziehungsweise des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen entsprechend vorzugehen
  
- durch die Anwendung des IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See bei der Zusammenarbeit in Fällen einer Beteiligung an solchen Ereignissen als Flaggenstaat oder sonstiger Staat mit wesentlichen Interessen und im Rechtsrahmen des Datenschutzes die Daten der Schiffsdatenschreiber an solchen Ereignissen beteiligter Schiffe unter ihrer Flagge auszutauschen
  
- durch ein Ersuchen an **HELCOM SEA**, zu prüfen, ob die Möglichkeit besteht, eine gemeinsame Datenbank einzurichten, in der die Ergebnisse von Seeunfalluntersuchungen enthalten sind, und hierbei Kriterien für die Entscheidung auszuarbeiten, welche Ergebnisse in die Datenbank aufgenommen werden sollen
  
- XI Sicherstellung ausreichender Einsatzmittel für Notfälle (Brandschutz, Kapazitäten für Notleichterungen und Schlepperkapazitäten für Notfälle)*
  
- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, die Einsatzbereitschaft der vorhandenen Einsatzmittel zu gewährleisten

- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, den Bereich der "Einsatzmittel für Notfälle" zu einem Bereich von hoher Priorität in ihren Bemühungen um den Aufbau der innerstaatlichen Einsatzfähigkeit bei Öl- und Chemikalienunfällen auf See zu machen, und
- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, Planungen für eine regionale Zusammenarbeit sowie für die gegenseitige und sofortige Unterrichtung und Unterstützung auszuarbeiten, um eine möglichst hohe Einsatzbereitschaft in den Seegebieten zu gewährleisten, wo ein rasches Eingreifen von äußerster Notwendigkeit ist, wie zum Beispiel in den südwestlichen Teilen der Ostsee, im mittleren Ostseegebiet und im Finnischen Meerbusen

#### *XII Sicherstellung der Verfügbarkeit von Schutzhäfen / geschützten Liegeplätzen*

- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, die auf diesem Gebiet innerhalb der EG und der IMO geleistete Arbeit, unter anderem die Ausarbeitung von Kriterien für die Auswahl eines Schutzhafens / geschützten Liegeplatzes sowie die einschlägigen Richtlinien hinsichtlich der Planung für die Unterbringung von Schiffen in Seenot, gebührend zu berücksichtigen und aktiv zu unterstützen, um so zu einer weltweiten Lösung zu gelangen
- und durch das Aufbauen auf der Arbeit der EG und der IMO
- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, Planungen für die Unterbringung von Schiffen in Seenot in den Gewässern in ihrem Hoheitsbereich zu erstellen, damit sichergestellt ist, daß jene Schiffe vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständige Behörde unverzüglich einen Schutzhafen/ geschützten Liegeplatz anlaufen können, und
- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, Einzelheiten über die Planungen für die Unterbringung von Schiffen in Seenot untereinander auszutauschen.

*XIII Sicherstellung der Verfügbarkeit von ausreichenden Eingreifkapazitäten auf See*

- durch ein dringendes Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, ihre Verpflichtungen aus verabschiedeten HELCOM-Entschlüssen hinsichtlich der innerstaatlichen Möglichkeiten zur Bekämpfung von Öl und sonstigen Schadstoffen zu erfüllen
- durch die Forderung an die Regierungen der Vertragsparteien, Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten zu Verfahren für die Bekämpfung von hochviskosem Öl und Orimulsion auf See zu unterstützen
- durch die Forderung an die Regierungen der Vertragsparteien, ein Verzeichnis der zur Rückgewinnung von hochviskosen Ölen verfügbaren Ausrüstung zu erstellen und den Austausch von Informationen über solche Ausrüstungen und deren praktischen Einsatz im Ostseegebiet zu fördern
- durch die Forderung an die Regierungen der Vertragsparteien, weitere Bekämpfungsverfahren für den Einsatz bei Vorhandensein von Eis und bei sonstigen Kaltwasserbedingungen auszuarbeiten

*XIV Appell an die Regierungen der Vertragsparteien zur Zusammenarbeit und zur gegenseitigen Unterstützung bei Säuberungsaktionen längs des Meeresufers*

- durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, ihre innerstaatlichen Fähigkeiten zu einem Einsatz so zu stärken, daß sie in der Lage sind, anderen Vertragsparteien Unterstützung und Zusammenarbeit auch bei Einsätzen längs des Meeresufers anzubieten
- durch ein Ersuchen an die "**Sea-based Pollution Group**" der Helsinki-Kommission (HELCOM SEA), der Kommission zu ihrer 23. Sitzung im März 2002 spezielle Vorschläge für die Ausdehnung der Zusammenarbeit bei Einsätzen längs des Meeresufers zur Entscheidung zu unterbreiten

*XV Änderung der Anlage IV des Übereinkommens von 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets*

- durch den Beschluß, die HELCOM-Empfehlung 22E/5 mit dem Titel "Änderungen von Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens – "Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe" – " anzunehmen (enthalten in Dokument HELCOM EXTRA 2001, Nr. 3)

*XVI Begrüßung des Angebots von Deutschland, eine gemeinsame Arbeitstagung von IMO, HELCOM und EG zum Thema "Auswirkungen der erhöhten Schifffahrtsdichte in der Ostsee auf die Umwelt" mit dem Ziel auszurichten, den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Maßnahmen zu überprüfen, die im Verlauf der jetzigen Außerordentlichen HELCOM-Ministertagung vereinbart worden sind, sowie mit dem weiteren Ziel, die nachstehenden Punkte zu beraten:*

- die eventuelle Notwendigkeit eines abgestimmten Vorgehens hinsichtlich der Vereinheitlichung von Regeln für den Verkehr im Winter/die Eisklassifikation und hinsichtlich der Vorkehrungen für Eisbrecherdienste während der Winterzeit
- die eventuelle Notwendigkeit der Überarbeitung von HELCOM-Entschlüssen im Bereich der Verschmutzungsbekämpfung

### Arbeitsauftrag für die Experten-Arbeitsgruppe

Zur Unterstützung der gemeinsamen europäischen Bemühungen, eine europaweite Kompatibilität der Normen für den Austausch von Daten\* sicherzustellen und dabei marktübliche Technologie zu verwenden, und

ausgehend von dem Grundsatz, daß vorhandene Normen sowie die von der IMO festgelegten und von der Europäischen Union ergänzten vereinbarten Datensätze beachtet werden,

bestünde die Aufgabe der Gruppe darin,

- sicherzustellen, daß jedes innerstaatliche AIS-Überwachungssystem mit dem System der anderen Ostsee-Anrainerstaaten verknüpft werden kann;
- zu einer gemeinsamen Vorgehensweise zu gelangen, mit der Lösungen in den Bereichen Betrieb/Technik/Software für das Generieren statistischen Materials geschaffen werden können, zum Beispiel mittels automatischer Aufzeichnung der Vorbeifahrt von Schiffen an einem Meldepunkt;
- sich darüber zu einigen, welche Angaben aufzuzeichnen sind;
- sich über die einschlägigen Meldepunkte zu einigen, um sicherzustellen, daß das erforderliche Quellenmaterial verlässliche statistische Angaben über den Verkehr in den Ostsee-Zugängen und innerhalb der Ostsee enthält;
- sich über die Art und Weise der Lieferung des statistischen Materials an das HELCOM-Sekretariat zu einigen;
- die gegenseitige Unterstützung und den gegenseitigen Erfahrungsaustausch im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb innerstaatlicher AIS-Überwachungssysteme sicherzustellen;

- die Frage der Art und Weise des Austauschs von AIS-Daten zwischen den Ostsee-Anrainerstaaten zu erörtern und für diese Frage eine Lösung zu finden;
- den rechtlichen Rahmen für den Umgang mit und die Verwendung von zwischen den Ostsee-Anrainerstaaten ausgetauschten AIS-Daten zu erörtern und für diese Frage eine Lösung zu finden.

\*

- Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines gemeinschaftlichen Schiffsverkehrsüberwachungs- und -informationssystems für den Schiffsverkehr ("Directive of the European Parliament and the Council establishing a Community vessels traffic monitoring and information system for maritime traffic")
- Neue Vereinbarung (MoU) zum Aufbau einer Europäischen Plattform für Datenaustausch im Seeverkehr ("European Platform for Maritime Data Exchange") (Vorschlag der Europäischen Kommission)

### **Aufbau innerstaatlicher Web-Seiten**

Gemeinsame Überschriften für die innerstaatlichen Web-Seiten zum Thema "Sicherheit der Seefahrt"

- Vorwort – Ziel(e)
- Einführung – Angaben des Hafenstaats, das heißt: Angaben über wichtige Schifffahrtswege und Häfen
- Überblick über nautische Grundlagen – höchstzulässiger Tiefgang; höchstzulässige Durchfahrtshöhen; höchstzulässige Länge und Breite des Schiffes; Vorschriften zur Eisklasse
- Angaben zur Reiseplanung – Seekarten; Schiffswegeführungsmaßnahmen; übliche Schifffahrtswege und Häfen
- Dienstleistungen – Lotswesen; Meldesysteme; Bugsier-, Eisbrecher- und VTS-Schiffsverkehrsdienste (samt Angaben zu den Kontaktmöglichkeiten)
- Verfahren für das Vorgehen in Notfällen – Hinweise und Angaben zu den Kontaktmöglichkeiten, einschließlich Angaben zu Schutzhäfen / geschützten Liegeplätzen
- Innerstaatliche Regelungen – Verordnungen, Empfehlungen und so weiter von Bedeutung für die Sicherheit der Seefahrt
- Veröffentlichungen – Sämtliche Veröffentlichungen von Bedeutung
- Verknüpfungen – Links zu Regierungsstellen, Häfen, Anbietern von seefahrtbezogenen Dienstleistungen, und so weiter

**HELCOM-Empfehlung 22E/5**

Angenommen am 10. September 2001

unter Berücksichtigung von Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe c  
des Helsinki-Übereinkommens

**ÄNDERUNGEN VON ANLAGE IV DES HELSINKI-ÜBEREINKOMMENS –  
"VERHÜTUNG DER VERSCHMUTZUNG DURCH SCHIFFE"****DIE KOMMISSION –**

**IM BEWUSSTSEIN** der Empfindlichkeit der Meeresumwelt des Ostseegebiets und der Bedeutung, die das Ostseegebiet aus wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, Erholungs- und kulturellen Gründen für die Menschen hat, die rund um die Ostsee leben;

**IN DER ERKENNTNIS** der Notwendigkeit, in einer die einzelnen Teilbereiche miteinander verbindenden Vorgehensweise – wie sie im Konzept der Nachhaltigkeit ins Auge gefaßt wird – diese gemeinsame Schatzkammer zum Wohle gegenwärtiger und künftiger Generationen zu schützen;

**IN ANERKENNUNG DER TATSACHE**, daß, wenn Schadstoffe in dieses verletzliche Meer eingebracht werden, sie dort lange Zeit verbleiben;

**MIT DEM AUSDRUCK** der Besorgnis bezüglich der zunehmenden Dichte des Seeverkehrs im Ostseegebiet und der Unfälle, die sich ereignet haben;

**IN ANERKENNUNG** der navigatorischen Schwierigkeiten, die das Ostseegebiet aufgrund von engen Fahrwassern, von Untiefen, SchärenGewässern und aufgrund der Eisdecke in der Winterzeit aufweist;

**ÜBERZEUGT** von der Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Seefahrt im Ostseegebiet;

**UNTER BERÜCKSICHTIGUNG** des Änderungsverfahrens für die Anlagen des Helsinki-Übereinkommens, wie es in Artikel 32 des Übereinkommens enthalten ist –

**BESCHLIESST,**

- a) die bisherige Regel 4 der Anlage IV – "Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe" – des Übereinkommens von 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets zu ändern und die neuen Regeln 9 bis 13 für diese Anlage anzunehmen; der geänderte und der neue Wortlaut sind im Anhang abgedruckt;
- b) die Verwahrerregierung zu bitten, diese Änderungen zusammen mit der Annahmeempfehlung der Kommission den Vertragsparteien zuzuleiten;
- c) festzustellen, daß die Änderungen als angenommen gelten, sofern nicht vor dem 1. September 2002 eine der Vertragsparteien den Änderungen widersprochen hat; und
- d) festzustellen, daß die angenommenen Änderungen am 1. Dezember 2002 in Kraft treten;

**ERSUCHT** die Regierungen der Vertragsstaaten, über die Umsetzung dieser Empfehlung nach Artikel 16 Absatz 1 des Helsinki-Übereinkommens Bericht zu erstatten.

*Der nachstehende Wortlaut ersetzt den bisherigen Wortlaut von Regel 4 des Helsinki-Übereinkommens:*

**Regel 4: Anwendung der Anlagen zu MARPOL 73/78**

1. Vorbehaltlich der Regel 5 wenden die Vertragsparteien die Bestimmungen der Anlagen I bis V zu MARPOL 73/78 an.
2. Mit dem Inkrafttreten der Neufassung von Regel 13G von Anlage I zu MARPOL 73/78 werden die Vertragsparteien wie folgt verfahren:
  - a) Sie ändern die Bedingungen, unter denen Schiffen gestattet ist, ihre jeweilige Flagge zu führen, dahin gehend, daß der Betrieb von Schiffen untersagt ist, die möglicherweise nicht die Vorschriften von Regel 13F in Verbindung mit Regel 13G Absatz 4 erfüllen;
  - b) sie nehmen davon Abstand, die Bestimmungen von Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b der Neufassung von Regel 13G von Anlage I von MARPOL 73/78 anzuwenden und werden demzufolge den Weiterbetrieb von Schiffen, die berechtigt sind, ihre jeweilige Flagge zu führen und auf die Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b angewandt werden dürfen, nach dem in Regel 13G Absatz 4 genannten Datum nicht gestatten;
  - c) sie werden ab dem 1 Januar 2015 von Regel 13G Absatz 8 Buchstabe b zu dem Zweck Gebrauch machen, Schiffen, deren Weiterbetrieb nach dem Jahrestag ihrer Ablieferung im Jahr 2015 auf der Grundlage von Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b von Regel 13G gestattet worden war, die Zufahrt zu ihren Häfen oder vor ihrer Küste gelegenen Umschlagplätzen zu verweigern;

- d) sie dürfen in Ausnahmefällen einem einzelnen Schiff, das nicht die Vorschriften von Regel 13F in Verbindung mit Regel 13G Absatz 4 erfüllt, die Zufahrt zu ihren Häfen oder vor ihrer Küste gelegenen Umschlagplätzen gestatten, wenn
- ein Öltanker in Schwierigkeiten ist und auf der Suche nach Landschutz oder nach einem Schutzhafen/geschützten Liegeplatz ist,
  - ein unbeladener Öltanker sich auf dem Weg zu einem Reparaturhafen befindet.

*Es werden die nachstehenden neuen Regeln 9 bis 13 in Anlage IV – "Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe" – eingefügt:*

**Regel 9: Verbesserte hydrographische Dienste und Förderung der Verwendung von Datensätzen für elektronische Seekarten (ENC)**

1. Die Vertragsparteien
  - a) arbeiten einen Mechanismus für die systematische Neuvermessung von wichtigen Schifffahrtswegen und Häfen aus, um sicherzustellen, daß die Sicherheit der Seefahrt nicht durch unzureichende Informationsquellen gefährdet wird. Die Vermessung ist nach einer Norm durchzuführen, deren Anforderungen nicht unter denen der neuesten Ausgabe der IHO-Norm S-44 liegen. Das Arbeitsprogramm ist gemeinsam von den für die Vermessung der in Betracht kommenden Seegebiete zuständigen hydrographischen Diensten bis Ende 2002 durchzuführen; die Zielsetzung besteht darin, mit der praktischen Umsetzung im Laufe des Jahres 2003 zu beginnen.
  - b) erstellen Datensätze für elektronische Seekarten (ENC)
    - i) für wichtige Schifffahrtswege und Häfen bis Ende 2002. Die Auswahl der wichtigen Schifffahrtswege und Häfen erfolgt auf der Grundlage der beförderten Mengen an gefährlichen Gütern und der Anzahl an Fahrgästen;
    - ii) für weniger wichtige Schifffahrtswege und Häfen bis Ende 2004.

## 2. Die Vertragsparteien

- a) anerkennen elektronische Navigations-Informationssysteme (ECDIS) im Sinne von SOLAS-Kapitel V als gleichwertigen Ersatz zu Papier-Seekarten;
- b) verpflichten sich, mit den Versendern und Empfängern von Seefracht in ihren jeweiligen Staaten, die an der Beförderung von Fracht zu und von Häfen im Ostseegebiet beteiligt sind, in Verhandlungen mit dem Ziel einzutreten, sicherzustellen, daß die wirtschaftlich handelnden Beteiligten (zum Beispiel Versender und Empfänger von Seefracht in ihren jeweiligen Ländern) Absprachen mit nachstehendem Ziel treffen:
  - Schiffen mit einem Tiefgang von 11 Metern oder mehr, Öltankschiffen mit einem Tiefgang von 7 Metern oder mehr, Chemikalien- und Gastankschiffen unabhängig von ihrer Größe sowie Schiffen, die INF-Ladegut befördern, wird vorgeschrieben, mit ECDIS ausgerüstet zu sein;
- c) stellen als Angelegenheit von besonderem Interesse bis Ende 2002 sicher, daß die Hafenstaatkontrolle von Papier-Seekarten an Bord von Schiffen mit einem Tiefgang von 11 Metern oder mehr, Öltankschiffen mit einem Tiefgang von 7 Metern oder mehr, Chemikalien- und Gastankschiffen unabhängig von ihrer Größe sowie Schiffen, die INF-Ladegut befördern, intensiviert wird.

### **Regel 10: Verwendung automatischer Schiffsidentifizierungssysteme (AIS)**

#### Die Vertragsparteien

- a) errichten innerstaatliche landgestützte Überwachungssysteme für Schiffe auf der Grundlage von AIS-Signalen. Die vollständige Überwachung des Ostseegebiets innerhalb des Seegebiets A 1 findet spätestens ab dem 1 Juli 2005 statt;

- b) errichten in der Ostsee ein gemeinsames Überwachungssystem, das auf allen innerstaatlichen AIS-Überwachungssystemen in der Ostsee beruht und Zugriff auf alle diese Systeme gewährt;
- c) erstellen verlässliche Statistiken über den Schiffsverkehr im Ostseegebiet zur Überprüfung der Notwendigkeit weiterer zusätzlicher Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt und der Einsatzmittel für Notfälle. Diese Statistiken werden auf der Grundlage von genau festgelegten und vereinheitlichten AIS-Daten erstellt.

### **Regel 11: Hafenstaatkontrolle**

Die Vertragsparteien führen die Hafenstaatkontrolle entweder auf Grundlage der Pariser Vereinbarung von 1982 über die Hafenstaatkontrolle oder auf Grundlage der Richtlinie Nr. 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) in ihrer jeweils geltenden Fassung durch.

### **Regel 12: Förderung eines Sicherheits- und Umweltbewußtseins durch die Schaffung eines gemeinsamen Verfahrens für die Seeunfalluntersuchung**

Die Vertragsparteien

- a) stellen bei der Untersuchung von sicherheits- oder umweltschutzrelevanten Vorfällen an Bord und von Seeunfällen wesentliche Abweichungen vom ISM-Code fest, dokumentieren diese und leiten die Ergebnisse auf dem Weg über die IMO an die Schifffahrt mit dem Ziel weiter, angewandte Systeme zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zu verbessern und im Hinblick auf die mögliche Entziehung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beziehungsweise des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen entsprechend vorzugehen, und

- b) wenden bei der Zusammenarbeit in Fällen einer Beteiligung an solchen Ereignissen als Flaggenstaat oder sonstiger Staat mit wesentlichen Interessen den IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See an und tauschen im Rechtsrahmen des Datenschutzes die Daten der Schiffsdatschreiber an solchen Ereignissen beteiligter Schiffe unter ihrer Flagge aus.

### **Regel 13: Schutzhäfen / geschützte Liegeplätze**

#### Die Vertragsparteien

- a) erstellen Planungen für die Unterbringung von Schiffen in Seenot in den Gewässern in ihrem Hoheitsbereich, damit sichergestellt ist, daß jene Schiffe vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständige Behörde unverzüglich einen Schutzhafen / geschützten Liegeplatz anlaufen können, und
- b) tauschen untereinander Einzelheiten über die Planungen für die Unterbringung von Schiffen in Seenot aus.