



60. Deutscher Verkehrsgerichtstag

17. bis 19. August 2022 in Goslar

## Presse – Information

### **Arbeitskreis VIII: Durchsetzung der Schiffssicherheits-, Umwelt- und Klimavorschriften in der Seeschifffahrt**

- Wie effektiv ist unser Kontrollsystem?
- Hafenstaatkontrollen
- Ahndung von Verstößen, Strafverfolgung

**Leitung** Prof. Dr. Dr. h.c. Peter Ehlers, Präsident und Professor des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie a.D., Hamburg

**Referent** Simon Esser, Leiter Wasserschutzpolizeikommissariat 3, Wasserschutzpolizei Hamburg

**Referentin** Sara Vatankhah, Referatsleiterin Recht, Dienststelle Schiffssicherheit, BG Verkehr, Hamburg

**Referent** Tilo Wallrabenstein, Syndikus, Verband Deutscher Reeder, Hamburg

#### ***In Kürze:***

**Eine Vielzahl neuer internationaler Vorschriften auf dem Gebiet der Schiffssicherheit, des Meeresumwelt- und des Klimaschutzes stellen die Schifffahrt, aber auch die zuständigen Kontrollbehörden vor große Herausforderungen.**

**Ist Deutschland hier gut aufgestellt?**

**Erforderlich ist eine kritische Bestandsaufnahme der bestehenden Strukturen und die Ermittlung von Optimierungspotentialen.**

Im Einzelnen:

Die internationale Rechtsentwicklung zur Abwehr von Gefahren für die Schiffssicherheit und die Meeresumwelt einschließlich des Klimaschutzes hat eine ganz erhebliche Dynamik entfaltet. Zur Durchsetzung dieser Vorschriften haben sich neben den Flaggenstaatkontrollen vor allem die Hafenstaatkontrollen, die durch **eine** europäische Richtlinie harmonisiert sind, als außerordentlich wichtige Säule des internationalen Kontrollsystems fest etabliert. Zusätzlich führen die Wasserschutzpolizeien Schiffskontrollen zur Durchsetzung von Meeresumwelt- und Gefahrenabwehrvorschriften durch.

Ist dieses System den gestiegenen Anforderungen gewachsen? Wird in ausreichendem Umfang, sowohl im Hinblick auf die Anzahl als auch die Intensität kontrolliert? Stehen die Sanktionen von Verstößen wie Festhalteverfügungen oder Bußgeld- bzw. Strafverfahren in ausgewogenem Verhältnis? Erfolgt eine sinnvolle Abstimmung unter den zuständigen Behörden?

Im Arbeitskreis werden diese Fragen durch ausgewiesene Experten adressiert, die Entwicklungen insbesondere auch im internationalen und europäischen Rahmen aufgezeichnet und Optimierungsmöglichkeiten präsentiert. Damit bietet der Arbeitskreis erneut ein bewährtes Forum für einen intensiven und konstruktiven Meinungsaustausch und die Verabschiedung zukunftsgerichteter Empfehlungen.

## Presse – Information

### Arbeitskreis VIII

VIII/ 1

#### **Kurzfassung des Referats**

Die Kontrolltätigkeit der Wasserschutzpolizei Hamburg zur Durchsetzung der Sicherheits-, Umwelt- und Klimavorschriften in der Seeschifffahrt

#### **Simon Esser**

Leiter Wasserschutzpolizeikommissariat 3, Wasserschutzpolizei Hamburg

---

Die Wasserschutzpolizei Hamburg erfüllt im Hamburger Hafen, auf der Seeschiffahrtsstraße Elbe sowie in Teilen der deutschen Küstengewässer neben den allgemeinpolizeilichen auch die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben. Diese umfassen unter anderem Maßnahmen, die der Durchführung des Hafensicherheitsgesetzes und der Überwachung der daraus resultierenden Sicherheitsanforderungen sowie der Verfolgung, Ermittlung und Bearbeitung von Umweltdelikten dienen. Im Bereich der Seeschifffahrt werden Kontrollen bezüglich der Einhaltung von Vorschriften aus dem Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) für das in Deutschland zuständige Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie durchgeführt. Bezüglich des maritimen Umweltschutzes kontrolliert die Wasserschutzpolizei Hamburg auf Seeschiffen die Einhaltung der Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL), die Regeln des Internationalen Ballastwasserübereinkommens und die Grenzwerte der europäischen Schwefelrichtlinie in Schiffskraftstoffen. Die Seeschiffkontrollen finden eingebettet in ein Netzwerk aus den jeweiligen Bundes- und Landesbehörden statt, deren Zuständigkeit in der Kontrolltätigkeit der Wasserschutzpolizei für die Gefahrenabwehr und Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten gebündelt wird. Aufgrund der gestiegenen technischen und rechtlichen Komplexität der Vorgaben der nationalen und internationalen Regelwerke setzt die Wasserschutzpolizei Hamburg speziell geschulte und erfahrene Kontrollbeamt\*Innen für diese Aufgabenbereiche ein. Um in der globalisierten Seefahrtsbranche wirkungsvoll die Vorschriften des maritimen Umweltschutzes durchzusetzen, ist die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen und Staaten erforderlich. Daher findet jenseits der lokalen Zuständigkeit auf nationaler Ebene eine Zusammenarbeit mit den Wasserschutzpolizeien statt, etwa im Rahmen der in der 17. KW 2022 durchgeführten „Bundesweiten Aktionstage Gewässer- und Umweltschutz“ (BAGU). Im europäischen Kontext erfolgt ein Informationsaustausch mit der Europäischen Maritimen Sicherheitsagentur (EMSA), etwa zu Erkenntnissen aus Seeschiffkontrollen in Häfen der Mitgliedsstaaten oder bezüglich Satellitendaten, um beispielsweise Fahrtwege oder Umweltverschmutzungen nachzuvollziehen.

## Presse – Information

### Arbeitskreis VIII

VIII / 2

#### **Kurzfassung des Referats**

Die Rolle der Hafenstaatkontrolle als wichtige Säule für die Schiffsicherheit und den maritimen Umweltschutz im Lichte neuerer Entwicklungen

#### **Sara Vatankhah**

LL.M., Referatsleiterin Recht, Dienststelle Schiffssicherheit - BG Verkehr, Hamburg

---

Die COVID-19-Pandemie hat auch die Schifffahrt in stürmische Zeiten gebracht. Im Jahr 2021 sind dennoch über 5.000 individuelle größere Seeschiffe in deutsche Seehäfen ein- und ausgelaufen. Dabei gehören die Nord- und Ostsee weltweit zu den am dichtesten befahrenen Seegebieten. Auch aufgrund ihrer hohen Transportleistung sind Seeschiffe ein verhältnismäßig sicheres und umweltfreundliches Verkehrsmittel. Nach den Prognosen werden diese in ihrer Anzahl, Verkehrsdichte und Größe weiter zunehmen. Die Verantwortung für die Schiffsicherheit und den Meeresumwelt- und Klimaschutz durch behördliche Kontrollen der sich dynamisch entwickelnden Regeln ist groß und unterliegt ständigen Veränderungen und neuen Herausforderungen.

Der 53. Deutsche Verkehrsgerichtstag hat sich im Jahr 2015 zuletzt mit den Entwicklungen im maritimen Umweltschutzrecht befasst. Seitdem hat sich das internationale Regelungssystem noch einmal umfassend fortentwickelt, verbunden mit einem wachsenden Kontrollaufwand seitens der nationalen Schifffahrtsbehörden. Wichtige Neuerungen sind u.a. das seit 2016 verbindliche Auditsystem der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), das 2017 in Kraft getretene Ballastwasser-Übereinkommen, die seit 2018 anzuwendenden Regeln der EU-Schiffsrecycling-Verordnung, die seit 2019 geltende Berichtspflicht zu Schiffsbrennstoffverbräuchen an die IMO und die 2020 durch die IMO eingeführten schärferen Schwefel-Grenzwerte auf Schiffen.

Die Hafenstaatkontrolle von Schiffen unter ausländischen Flaggen in deutschen Häfen mit seinem risikobasierten Ansatz nach der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (Paris MoU) und der EU-Hafenstaatkontrollrichtlinie ist eine besonders wichtige Säule der Schiffsicherheit und des maritimen Umwelt- und Klimaschutzes. Verbesserungspotentiale in diesem Bereich sind u.a. ein EU-Verfahren zur effizienten Kontrolle von elektronischen Dokumenten zu entwickeln – und damit den Fokus noch mehr auf die operativen Schiffskontrollen zu legen – sowie u.a. auch die Prüfung der Einbeziehung von größeren Fischereifahrzeugen in die Hafenstaatkontrolle.

Auf nationaler Ebene ist ein weiterer kontinuierlicher Austausch zwischen den nationalen Behörden im Hinblick auf ihre Kontrolltätigkeiten und die Ahndungsmechanismen wichtig. Der bewährte Kontrollansatz des Paris MoU mit seiner insgesamt hohen Kontrolldichte kann dabei als Vorbild der Abstimmung von nicht anlassbezogenen Kontrollen auch im föderalen System dienen.

## Presse – Information

### Arbeitskreis VIII

VIII / 3

#### **Kurzfassung des Referats**

Kontrollen in der Seeschifffahrt als wichtiger Faktor zur Sicherung des fairen Wettbewerbs in einer globalen Branche – Digitalisierung und Kooperation weiter verbessern

#### **Tilo Wallrabenstein**

LL.M., Syndikus, Verband Deutscher Reeder e.V., Hamburg

---

Während der COVID-19-Pandemie hat sich eindrucksvoll gezeigt, von welcher erheblicher strategischer und gesamtwirtschaftlicher Bedeutung die Seeschifffahrt für Deutschland und seine Handelspartnerländer ist. Die Seeschifffahrt ist und bleibt für Deutschland der entscheidende Verkehrsträger zur Anbindung an den Welthandel. Zugleich ist Deutschland nach wie vor einer der wichtigsten Schifffahrtsstandorte innerhalb Europas und auch weltweit.

Ein fairer Wettbewerb, der nicht durch das Unterlaufen von Standards geprägt wird, ist im Bereich der internationalen Seeschifffahrt nur dann möglich, wenn die maßgeblichen Normen effektiv implementiert, verlässlich kontrolliert und Verstöße gegen geltende Bestimmungen konsequent geahndet werden. Die Einhaltung der jeweils geltenden Standards muss im Rahmen der Kontrollen durch Flaggen- und Hafenstaaten sorgfältig überprüft und Verstöße gegen diese Standards müssen angemessen sanktioniert werden. Dies ist in Deutschland grundsätzlich gegeben.

Die Regulierung im Bereich der Seeschifffahrt hat in den letzten Jahrzehnten mit dem Ziel höherer (Mindest-)Standards in vielen verschiedenen Bereichen weiter deutlich zugenommen. Das hat die Schifffahrt noch sicherer und umweltgerechter gemacht. Durch die Vielzahl der zusätzlich einzuhaltenden Vorschriften hat sich zugleich die Belastung der Schiffsoffiziere durch Kontrollen in den Häfen signifikant erhöht. Ziel muss es sein, die betroffenen Crewmitglieder hinsichtlich der zu kontrollierenden Unterlagen durch mehr Digitalisierung und den besseren Austausch von Informationen zu entlasten. Dabei sind unnötige Doppelkontrollen zu vermeiden und die Vernetzung im föderalen System der Bundesrepublik Deutschland sollte dringend weiter vorangetrieben werden.

Wichtig erscheint zugleich ein noch besserer Austausch mit Hafenstaatkontrollregimen in anderen Regionen der Welt und deren bessere Unterstützung durch Wissenstransfer etc. Schiffskontrollen sollten stets diskriminierungsfrei und nach streng fachlichen, objektiven Kriterien durchgeführt werden. Bußgelder und Strafen müssen in einem adäquaten, nachvollziehbaren Verhältnis zum jeweiligen Verstoß stehen. Eine Kriminalisierung von Besatzungsmitgliedern ist abzulehnen.

Für ein noch effizienteres Kontrollregime im Bereich der Schiffskontrollen in Deutschland wäre die Etablierung einer einheitlichen Flaggenstaatsverwaltung zu begrüßen, wie sie auch der aktuelle Koalitionsvertrag als Ziel vorsieht. Zeitnah realisierbare Fortschritte bei der Zusammenarbeit der verschiedenen Behörden und eine Verbesserung im Bereich der Digitalisierung von Prozessen sollten unabhängig davon nicht vernachlässigt bzw. möglichst rasch umgesetzt werden.