

Möllers / van Ooyen

**Jahrbuch
Öffentliche Sicherheit**

2002/2003

Sonderdruck

Verlag für Polizeiwissenschaft

**Die Problematik der Definition und
Durchsetzung eines einheitlichen
internationalen Schiffssicherheitsstandards**

1 Einleitung

Angesichts des Titels dieses Beitrags mag man sich fragen, was Schiffssicherheit mit öffentlicher Sicherheit gemein hat. Diese Frage liegt auf der Hand und soll zunächst beantwortet werden. Beinahe jeder Seeunfall ist auf Sicherheitsmängel in Bau, Ausrüstung oder im Betrieb von Schiffen zurückzuführen. Die negativen, bisweilen katastrophalen Auswirkungen von Seeunfällen betreffen nicht nur Besatzung, Eigner und Versicherer von Schiffen, sondern oft genug auch die Umwelt sowie Personen, die nicht direkt in das Schifffahrtsgeschäft eingebunden sind. Typische Beispiele für einen solchen Unfall sind die Untergänge der Tanker „Erika“ und „Prestige“ im Dezember 1999 bzw. November 2002. Beide Unfälle waren auf Mängel in der Schiffssicherheit zurückzuführen und aus den Ladetanks austretendes Öl verursachte Umweltverschmutzungen großen Ausmaßes. Die Auswirkungen dieser Unfälle waren lediglich ökologischer und ökonomischer Art. Dennoch fanden diese beiden Fälle in der Öffentlichkeit wesentlich mehr Beachtung als der von gefährlicher Ladung ausgehende Brand an Bord des Containerschiffes „Hanjin Pennsylvania“, der im November 2002 zwei Menschenleben forderte. Die Auswirkungen eines ähnlichen Unfalls, der sich womöglich unter Freisetzung von Giftstoffen in einem dicht besiedelten europäischen Hafen wie z. B. Hamburg ereignen könnte, wären katastrophal. Betrachtet man dies vor dem Hintergrund der europäischen Außenhandelsdaten und der Tatsache, dass weltweit ungefähr 95% des grenzüberschreitenden Ladungsaufkommens auf dem Seeweg transportiert wird¹, dann wird der Zusammenhang zwischen Sicherheitsmängeln in der Seeschifffahrt einerseits und der öffentlichen Sicherheit andererseits deutlich.

Das Problemfeld der Schiffssicherheit ist wesentlich komplexer als dies gemeinhin angenommen wird. Deshalb können die Probleme nicht, wie dies nach dem Eintreten von Schiffsunglücken angesichts vordergründiger Be-

1 Vgl. Faulkner, Douglas: Time for action on shipping safety, in Lloyd's List vom 28/04/2003.

richterstattung durch die Medien immer wieder gefordert wird, handstreicherartig gelöst werden. Diese Komplexität zu skizzieren, ist das wichtigste Anliegen dieses Beitrags.

Im folgenden Abschnitt werden zunächst die zur Definition eines einheitlichen Schiffssicherheitsstandards eingesetzten gesetzgeberischen Maßnahmen sowie die wichtigsten Elemente der Schiffssicherheit beschrieben. Dem schließen sich eine Klärung der Verantwortlichkeiten und eine Betrachtung der ökonomischen Zusammenhänge an.

2 Definition des Standards

2.1 Rechtsgrundlagen

2.1.1 Internationales Recht

Auf internationaler Ebene wird der Schiffssicherheitsstandard vor allem von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organization – IMO) definiert. Die IMO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen und erarbeitet in ihren Ausschüssen und Unterausschüssen internationale Übereinkommen, Codes und Richtlinien, von denen die meisten die Verbesserung der Schiffssicherheit und die Verhütung von Meeresverschmutzung zum Ziel haben. Da der IMO an einer möglichst umfangreichen Gültigkeit ihrer Normen gelegen sein muss, hat sie dafür zu sorgen, dass diese sich im Rechtssystem möglichst vieler Staaten niederschlagen. Dies gestaltet sich vielfach schwierig, weil die einzelnen IMO-Mitgliedsstaaten verschiedenste, oft gegensätzliche Interessen vertreten. Die Regelwerke der IMO stellen deshalb immer Kompromisse dar und definieren lediglich Mindeststandards.

Im Hinblick auf die Schiffssicherheit stellt das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS) das zentrale IMO-Übereinkommen dar. SOLAS gibt Mindestnormen hinsichtlich des Baus, der Ausrüstung sowie des Betriebs von Schiffen vor und greift somit alle wesentlichen Elemente der Schiffssicherheit, die in Abschnitt 2.2 dieses Beitrags näher erläutert werden, auf.

Den Meeresumweltschutz betreffend sind die meisten Bau- und Betriebsvorschriften im Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (International Convention for the Prevention of Pollution from ships – MARPOL) enthalten.

2.1.2 Nationales Recht

Grundsätzlich hat jeder Staat das Recht, den Schiffssicherheitsstandard von Schiffen, die unter seiner Flagge fahren, durch gesetzliche Regelungen selbst zu definieren. Völkerrechtlich werden diese sogenannten Flaggenstaaten lediglich von den IMO-Übereinkommen, die sie selbst ratifiziert haben, eingeschränkt. So ist z. B. eine SOLAS-Vertragspartei verpflichtet, mindestens die von SOLAS vorgegebenen Standards in nationales Recht umzusetzen. Natürlich kann jeder Flaggenstaat in seinen Anforderungen über den IMO-Mindeststandard hinausgehen. Jedoch werden hier die Grenzen von den im 4. Abschnitt dargestellten ökonomischen Erwägungen vorgegeben.

Neben Regelungen, die die eigene Handelsflotte betreffen, kann jeder Staat auch für Schiffe unter fremder Flagge, die einen in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Hafen anlaufen, einen Mindeststandard vorschreiben. Zum Eigenschutz vor unternormigen Schiffen machen alle sogenannten Hafenstaaten von dieser Möglichkeit mehr oder weniger Gebrauch. Eingeschränkt wird ihre Handlungsfähigkeit in dieser Hinsicht lediglich durch das Seerechtsübereinkommen (SRÜ) der Vereinten Nationen und ökonomischen Erwägungen. In der Praxis beziehen sich die meisten Hafenstaaten in ihren Regelungen auf die Mindestnormen der IMO. Allerdings gibt es, oft aus begründetem Anlass, immer wieder auch Ausnahmen. So ist es z. B. den USA nach der „Exxon Valdez“ Katastrophe mit dem Oil Pollution Act 1990 (OPA 90) gelungen, die Anzahl der Einhüllentanker, die Seehäfen in den USA anlaufen, erheblich zu reduzieren. Auch innerhalb der EU werden angesichts der Havarien der „Erika“ und „Prestige“ Forderungen nach solchen unilateralen Maßnahmen laut.

2.2 *Die wichtigsten Elemente der Schiffssicherheit*

2.2.1 Maßnahmen hinsichtlich des Baus und der Ausrüstung

Wichtige und auch offensichtliche Elemente der Schiffssicherheit sind die Bauweise und die Ausrüstung von Seeschiffen. Technologisch ist die Schiffbauindustrie schon seit einiger Zeit in der Lage, äußerst sichere Schiffe zu bauen. Bis auf wenige Ausnahmen werden solche Schiffe jedoch aufgrund ihrer tatsächlichen oder vermeintlich minderen Wirtschaftlichkeit von Seiten der Reeder kaum nachgefragt. Bei Kollisionen oder Grundberührungen, in deren Verlauf nur wenig kinetische Energie absorbiert werden muss, erhöht z. B. eine Doppelhülle die Sicherheit eines Öltankschiffs und verringert damit gleichzeitig das Risiko für die Umwelt. Da solche Tanker außer höheren Be-

triebs- und Reisekosten auch um ca. 25% höhere Baukosten verursachen² und darüber hinaus eine verringerte Ladungskapazität aufweisen, werden sie erst in signifikanter Stückzahl gebaut, seit dies von internationalen und nationalen Regelungen wie MARPOL und OPA 90 gefordert wird. Aufgrund der aus praktischen, wie z. B. der begrenzten Kapazität der Werften, und politischen Gesichtspunkten einzuräumenden Übergangsfristen waren im Januar 2003 jedoch immer noch die Hälfte aller Tankschiffe einhüllig.³

Dass es möglich ist, sichere Tanker zu bauen und sie in einem entsprechenden Umfeld auch wirtschaftlich zu betreiben, zeigt sich in der Gas- und Chemikalientankerfahrt. Wegen der meist besonders gefährlichen physikalischen und chemischen Eigenschaften der Ladung sind hier die Risiken erheblich höher einzuschätzen als beim Seetransport von Rohöl. Dennoch zeichnen die Unfallstatistiken ein weitaus positiveres Bild.⁴

2.2.2 Betriebliche Maßnahmen

Bis in die 80er Jahre des 20. Jahrhunderts konzentrierten sich die Maßnahmen zur Erhöhung der Schiffssicherheit im wesentlichen auf den Bau und die Ausrüstung der Schiffe. Betriebliche und organisatorische Aspekte fanden wenig Berücksichtigung. Dies änderte sich schlagartig aufgrund einer Serie von tragischen Schiffsunfällen wie z. B. dem Untergang der Ro-Ro-Fähre „Herald of Free Enterprise“ im März 1987 vor Zeebrugge. Die Ursachen dieser Katastrophe, die zum Verlust von 193 Menschenleben führte, lagen in menschlichem Fehlverhalten und gravierenden organisatorischen Defiziten an Bord des Schiffes und in der Verwaltung der Reederei. Die IMO handelte für ihre Verhältnisse schnell und legt seither in ihrer Arbeit eine besondere Betonung auf das menschliche Verhalten, den sogenannten „human factor“. So wurden z. B. im Laufe der 90er Jahre der Internationale Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes und Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM Code) für alle SOLAS-Vertragsstaaten verbindlich eingeführt und das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) gründlich überarbeitet. Diese Maßnahmen haben die betriebliche Sicherheit in der internationalen Seeschifffahrt zwar wesentlich erhöht, dennoch ist menschliches Versagen immer noch Hauptursache der meisten Seeunfälle.

Der bisherige kurze Überblick über die rechtlichen, technischen und betrieblichen Zusammenhänge in der Schiffssicherheit lässt die in Schifffahrts-

2 Vgl. Bertram, Volker: Technical and operational options for safer tankers, in Hansa, Heft September 2002, S. 216.

3 Vgl. Matthews, Stephen: Europe speeds up its phase-out, in Lloyd's Shipping Economist, Heft März 2003, S. 19.

4 Vgl. Corkhill, Mike: Sector that sets the pace for safety at sea, in Lloyd's List vom 20/11/2002.

kreisen weitverbreitete Ansicht, dass die internationalen Schiffssicherheitsnormen per se ein nur minimales Restrisiko gewährleisten, plausibel erscheinen. Dass sich dennoch immer wieder Seeunfälle ereignen, liegt fast immer daran, dass gegen Vorschriften verstoßen wird. Der nächste Abschnitt dieses Beitrags umreißt deshalb die Verantwortlichkeiten hinsichtlich der Einhaltung und der Durchsetzung der einschlägigen Vorschriften.

3 Verantwortlichkeiten

3.1 Die Rolle des Schiffbetreibers und der Schiffsleitung

Schon seit den über 2000 Jahren zurückliegenden Anfängen der Seeschifffahrt ist es eine der ureigensten Pflichten der Reeder und der Schiffsleitungen, für die Sicherheit der ihnen anvertrauten Schiffe zu sorgen. Dies ist eine der wichtigsten Grundvoraussetzungen für das Gelingen jeder Ladungsreise und somit eine notwendige Bedingung für den anhaltenden wirtschaftlichen Erfolg eines Schifffahrtsunternehmens. Diese Tradition und Logik sind immer noch Inhalt der heutigen umfangreichen Gesetzgebung, in der die Eigenverantwortung und Selbstkontrolle der für den Betrieb von Seeschiffen Verantwortlichen fest verankert sind. Da jede Art der Seeschifffahrt ein grundsätzliches Risiko für Schiffsbesatzungen, unbeteiligte dritte Personen sowie die Meeresumwelt darstellt, ist jeder Schiffsbetreiber natürlich auch moralisch verpflichtet, die Sicherheit seiner Schiffe nach bestem Wissen und Gewissen zu gewährleisten.

Leider beweisen Seeunfälle immer wieder, dass nicht immer alle an der Seeschifffahrt beteiligten Personen diesen an sie gestellten hohen Ansprüchen gerecht werden. Die Gründe hierfür sind vielfältig und werden im 4. Abschnitt skizziert. Um das Risiko in der Seeschifffahrt möglichst gering zu halten, muss die Einhaltung der Vorschriften deshalb von außen kontrolliert werden. Da die IMO selbst keinerlei exekutive Gewalt besitzt, erfolgt die Kontrolle durch die einzelnen Flaggen- und Hafenstaaten.

3.2 Die Rolle der Flaggenstaaten

In den einschlägigen IMO-Übereinkommen verpflichten sich die Vertragsstaaten, bestimmte Mindeststandards für ihre Handelsflotten einzuführen und durchzusetzen. Hierfür bedienen sich alle Staaten der Unterstützung von Klassifikationsgesellschaften, die dadurch neben der reinen Schiffsklassifizierung als Voraussetzung für Versicherungsschutz und Ladungsakquisition hoheitliche Aufgaben übertragen bekommen. Manche Flaggenstaaten gehen in einzelnen

Anforderungen über die IMO-Mindeststandards hinaus. Da in der Seeschifffahrt schon seit langer Zeit ein nahezu globaler Wettbewerb vorherrscht, kann es sich jedoch kaum ein Flaggenstaat leisten, seine Anforderungen zu hoch zu schrauben. Weil ein hoher Schiffssicherheitsstandard zwangsläufig mit höheren Bau- und Betriebskosten einhergeht, hätte dies zur Folge, dass im Inland ansässige Reeder ihre Schiffe ausflaggen, d.h. unter der Flagge eines anderen Staates, der weniger hohe Anforderungen stellt, betreiben. Folglich laufen Flaggenstaaten mit hohen Anforderungen Gefahr, Steuereinnahmen aus ihrer Handelsflotte einzubüßen sowie Arbeitsplätze an Bord von Seeschiffen und damit einhergehend auch maritime Kompetenz zu verlieren. Hinzu kommt noch das sicherheitspolitisch relevante Argument, dass der Staat im Krisenfall nicht mehr direkt auf eine eigene Handelsflotte zurückgreifen kann. Für Deutschland war diese Gefahr in den 1990er Jahren sehr aktuell. Erst durch das „Gesetz zur Anpassung der technischen und steuerlichen Bedingungen in der Seeschifffahrt“ (Seeschifffahrtsanpassungsgesetz) vom 09/09/1998, das den nationalen Schiffssicherheitsstandard dem IMO-Mindeststandard anpasste und den Reedern steuerliche Erleichterungen gewährte, wurde sie vorerst abgewendet.

Da kein souveräner Staat gezwungen werden kann, Vertragspartei von IMO-Übereinkommen zu werden, ist der Gedanke naheliegend, dass Staaten mit geringem maritimen Interesse laxer nationale Schiffssicherheitsstandards definieren könnten, um auf diese Weise ihre Flagge für die Betreiber unternehmerischer Schiffe international attraktiv zu machen. In der Tat profitieren die Volkswirtschaften solcher Flaggenstaaten von zusätzlichen Einnahmen aus dem Ausland. Wie im nächsten Abschnitt beschrieben, werden verantwortungslos agierenden Flaggenstaaten die einzigen Grenzen durch Hafenstaaten gesetzt: im Hinblick auf ihre eigenen Sicherheitsinteressen verbieten diese Staaten Schiffen, die nicht mindestens die IMO-Normen erfüllen, das Anlaufen ihrer Häfen. Darüber hinaus führen sehr viele Hafenstaaten „schwarze Listen“ von Flaggenstaaten, deren Schiffe besonderen Auflagen unterliegen. Dies verringert die Wettbewerbsfähigkeit und die Anziehungskraft, die solche sogenannten „Billigflaggen“ auf die Reederschaft ausüben.

3.3 Die Rolle der Hafenstaaten

Aus dem oben Gesagten ist zu ersehen, dass Hafenstaaten eine wichtige Rolle bei der Durchsetzung eines internationalen Schiffssicherheitsstandards spielen. Um Hafenstaatskontrollen wirkungsvoll durchführen zu können, müssen die Staaten ein Netzwerk von ausreichend qualifizierten Inspektoren vorhalten. Hauptbeweggründe für Staaten die entsprechenden Investitionen zu tätigen ist in erster Linie das Bestreben, den eigenen Küstenstrich vor unsicheren Schiffen zu schützen und in zweiter Linie die sich aus den einschlägigen IMO-Übereinkommen ergebende Verpflichtung, die Einhaltung der IMO-

Normen auch als Hafenstaaten durchzusetzen und unternormige Schiffe gegebenenfalls am Auslaufen zu hindern. Völkerrechtlich problematisch gestalten sich allerdings Maßnahmen gegen Schiffe, die keinen im Hoheitsgebiet des jeweiligen Hafenstaats gelegenen Hafen anlaufen, sondern seine Hoheitsgewässer oder seine Ausschließliche Wirtschaftszone nur im Transit durchfahren. Vor dieser Schwierigkeit steht z. B. die EU im Hinblick auf den Transitverkehr von unternormigen Tankschiffen, die in den im Ausbau befindlichen Ölterminals der russischen Ostseehäfen⁵ beladen werden.

Völkerrechtlich ist die Hafenstaatskontrolle in Artikel 219 des Seerechtsübereinkommens und in den einzelnen IMO-Übereinkommen verankert. Wenn auch einige Staaten, wie z. B. die USA, in ihren Anforderungen über den internationalen Mindeststandard hinausgehen, orientieren sich die meisten Staaten doch an diesem Maßstab. In der Festlegung der Normen und in der praktischen Durchführung der Hafenstaatskontrolle haben sich regionale Zusammenschlüsse von Staaten, wie zum Beispiel durch die Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatskontrolle (Paris MoU) besonders bewährt. Allerdings führen selbst solche regional koordinierten Maßnahmen in der Regel nicht zum Verschrotten unternormiger Schiffe sondern lediglich zu einer Verdrängung derselben in weniger gut überwachte Fahrtgebiete.

Analog zur Flaggenstaatsproblematik spielen bei der Festlegung der Normen Wettbewerbsaspekte zwischen den einzelnen Hafenstaaten eine große Rolle. Dieser Sachverhalt wird im nächsten Kapitel im Zusammenhang mit den bereits vorher erwähnten Schwierigkeiten eingehender betrachtet.

4 Hindernisse

4.1 *Der Faktor Mensch*

Untersuchungen sowie statistische Aufbereitung von Seeunfällen in Großbritannien, Australien, den USA, Deutschland und anderen Ländern weisen nach, dass über 80% aller Seeunfälle direkt auf menschliches Versagen zurückzuführen sind⁶. Dieser %satz erhöht sich weiter, wenn man davon ausgeht, dass ein Großteil technischen Versagens von mangelhafter Konstruktion, Bau oder Wartung von Anlagen bzw. Schiffsstrukturen indirekt von Menschen verursacht wird.

Eine Analyse von Seeunfalluntersuchungen zeigt, dass die Gründe für menschliches Fehlverhalten sehr vielfältig sind. Sie reichen von schierer Inkompetenz der Schiffsführungen über vom Arbeitsumfeld bedingte Fehler (z.

5 Vgl. o.V.: Primorsk – Als größter Ölhafen geplant, in *Schiff & Hafen*, Heft Mai 2003, S. 19.

6 Vgl. Boisson, Philippe: *Safety at Sea*, Paris 1999, S. 290 ff.

B. Übermüdung, Zeitdruck, Kommunikationsmängel bei gemischt nationaler Besatzung) bis zu einigen wenigen Fällen, die auch von voll einsatzfähigem, durchschnittlich befähigtem Personal nicht erfolgreich hätten bewältigt werden können.

Ein Teil dieser Fehler ist lediglich auf die Fahrlässigkeit von einzelnen Personen zurückzuführen. Solche Mängel können durch die Einführung geeigneter Bau-, Ausrüstungs-, Ausbildungs- oder Betriebsvorschriften bzw. durch eine Anpassung des Sicherheitsmanagementsystems eingeschränkt werden. Bei dem anderen Teil der Fehler steht allerdings der vorsätzliche Verstoß gegen Sicherheitsvorschriften aus persönlicher Habgier, die in allen Hierarchieebenen an Bord sowie in der Verwaltung an Land vertreten sein kann, im Vordergrund. Eine Risikominderung kann in solchen Fällen nur durch verstärkte, aber naturgemäß schwierige und aufwändige Kontrollen durch die Flaggen- und Hafenstaaten erreicht werden.

4.2 Mikroökonomische Gesichtspunkte

Aufgrund des nahezu perfekten Wettbewerbs sind die Gewinnmargen in der Seeschifffahrt vergleichsweise gering. Deshalb ist jeder Schiffsbetreiber gezwungen, seine Kosten so niedrig wie möglich zu halten. In Anbetracht der Tatsache, dass z. B. Anschaffung und Unterhalt von Sicherheitsausrüstung beträchtliche Kostenfaktoren darstellen, neigen auch Reeder, die nicht vorsätzlich gegen Sicherheitsvorschriften verstoßen, bei der Wahl der Flagge dazu, den Weg des geringsten Widerstands zu gehen und einen Flaggenstaat, der nur weniger kostspielige Auflagen macht, auszuwählen. Eingeschränkt wird die freie Flaggenwahl in der Regel nur von praktischen Erwägungen, wie z. B. dem Anspruch des Reeders, dass dem Schiff durch seine Flagge in seinem Fahrtgebiet keine Nachteile wie z. B. verstärkte Hafenstaatskontrollen oder gar Anlaufverbote entstehen dürfen.

Da die Vermeidung von Unfällen durch optimierte Sicherheitssysteme langfristig zu Kosteneinsparungen und Wettbewerbsvorteilen führt, erscheint die oben beschriebene Argumentation unvollständig. Es ist jedoch eine oft beklagte Tatsache, dass das in der Seeschifffahrt traditionell vorherrschende Versicherungssystem die Betreiber unternormiger Schiffe finanziell nur ungenügend bestraft bzw. die durch einen übernormigen Sicherheitsstandard erhöhten Betriebskosten nicht in ausreichendem Maße kompensiert.

4.3 Makroökonomische Gesichtspunkte

Die allermeisten Betreiber von Seeschiffen sind in der Wahl ihrer Flaggen- und Hafenstaaten prinzipiell frei. Wie schon im 3. Abschnitt dargelegt müssen die Staaten bei der Festlegung ihrer nationalen Schiffssicherheitsstandards

dieser Tatsache stets Rechnung tragen. So ist es z. B. unwahrscheinlich, dass ein Flaggenstaat, der in seinen diesbezüglichen Anforderungen weit über die internationalen Mindestnormen hinausgeht, eine Handelsflotte nennenswerter Größe betreiben wird.

Ein Hafenstaat, der die Standards im Alleingang zu hoch setzt, begrenzt die Auswahl der Schiffe, die seine Häfen anlaufen dürfen und verringert somit künstlich das für den Außenhandel zur Verfügung stehende Angebot an Schiffsraum. Bei gleichbleibender Nachfrage nach Schiffsraum führt dies zu einer Erhöhung der Transportkosten und damit auch zu einem Wettbewerbsnachteil der betroffenen Volkswirtschaft durch Verteuerung der Exporte und Importe. Befinden sich in räumlicher Nähe Seehäfen anderer Staaten, werden die Güterströme ggf. auf diese ausweichen.

Diese Betrachtungen zeigen, dass Hafenstaaten, die geografisch nicht isoliert sind, mit ihren Sicherheitsanforderungen nur dann über die internationalen Mindestnormen hinausgehen können, wenn sie sich zu regionalen Verbänden zusammenschließen. Die Mitglieder der Europäischen Union haben diesen Schritt mit der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatskontrolle und der Richtlinie 95/21/EG über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat (Hafenstaatskontrollrichtlinie) getan.⁷

Im Gegensatz zu den USA tut sich die EU mit der Ergreifung unilateraler Maßnahmen selbst nach Umweltkatastrophen ungleich schwerer als die USA. Die Gründe hierfür lassen sich am besten am Beispiel des Tankersektors erläutern. Durch OPA 90 haben die USA ihre nationalen Anforderungen an Tankschiffe, die US Häfen anlaufen, besonders hoch angesetzt. Da weltweit 30% aller mit Seeschiffen transportierter Rohölimporte über nordamerikanische Häfen eingeführt werden⁸, konnte es sich jedoch kaum ein Betreiber von Öltankschiffen leisten, Ladungspartien mit einem Bestimmungshafen in den USA abzulehnen. Folglich mussten sie ihre Schiffe den Anforderungen von OPA 90 möglichst rasch anpassen. Durch die auf diese Weise erzwungene schnelle Reaktion hat sich entgegen mancher Erwartungen weder eine Verknappung geeigneter Tonnage noch eine signifikante Beeinträchtigung der amerikanischen Volkswirtschaft eingestellt. Die nordwesteuropäischen Staaten führen nur ca. 9% aller Rohölimporte weltweit über See ein⁹. Angesichts dieser Tatsache wird deutlich, dass es für Europa ungleich schwieriger und riskanter ist, ähnlich wie die USA zu verfahren. Dasselbe gilt auch für die meisten anderen Hafenstaaten, die so von einseitigen, den Welthandel behindernden Maßnahmen abgehalten werden.

7 Heyna, Joachim: Hat die Hafenstaatskontrolle versagt? Eine Bilanz 2002, in Schiff & Hafen, Heft April 2002, S. 13.

8 Vgl. Institute of Shipping Economics and Logistics (Hrsg.): ISL Market Analysis 2003 - Tanker fleet development, in ISL Shipping Statistics and Market Review, Heft März 2003, S. 12.

9 Vgl. ebenda, S. 12.

5 Schlussbetrachtung

Eine Betrachtung der wichtigsten Zusammenhänge zwischen Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des Betriebs von Seeschiffen zeigt, dass nur ein international einheitliches Vorgehen bei der Definition und Durchsetzung eines akzeptablen Schiffssicherheitsstandards das mit dem Seetransport verbundene Risiko für Mensch und Umwelt nachhaltig senkt. In manchen Fällen mag das Herbeiführen eines geeigneten Kompromisses innerhalb der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation durch die Androhung von einseitigen Maßnahmen als Hafenstaat(en) beschleunigt bzw. erst ermöglicht werden. Prinzipiell jedoch führen unilaterale Maßnahmen einzelner Staaten durch geänderte Einsatzmuster der betroffenen Schiffe bestenfalls zu einer geografischen Verlagerung der Probleme und schlimmstenfalls zu einer an Protektionismus grenzenden Behinderung des freien Welthandels.

Damit Hafenstaaten gar nicht erst dazu veranlasst werden, für sie selbst immer auch kostspielige unilaterale Maßnahmen zu ergreifen, müssen die Flaggenstaaten sowie die von ihnen mit der Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben betrauten Organisationen ihren Verantwortlichkeiten hinsichtlich ihrer eigenen Handelsflotten nachkommen und gewährleisten, dass Schiffsbetreiber und Schiffsführungen den hohen Anforderungen an ihre Eigenverantwortung und Selbstkontrolle in vollem Umfang gerecht werden.