

Kiel, 26.01.2005

**Landtag
aktuell**

**Es gilt das gesprochene Wort!
Sperrfrist: Redebeginn**

TOP 11 – Hafenanlagensicherheitsgesetz

Wilhelm Malerius:

Hafenanlagen müssen wirksam geschützt werden

Die jüngste Vergangenheit hat gezeigt, dass kein Land der Erde vor terroristischen Handlungen sicher ist. Zu solchen Akten, wie auch immer sie motiviert sein mögen, kann es an jedem Ort und zu jeder Zeit kommen. Auch die Seeschifffahrt ist hiervon nicht ausgenommen. Jedes Schiff kann zu einer Waffe oder einem Träger einer Massenvernichtungswaffe „umfunktioniert“ und auch für die Beförderung unzulässiger Ladungen missbraucht werden, sofern keine geeigneten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und Kontrolle ergriffen werden.

Ein Schiff kann insbesondere dann Gegenstand terroristischer Handlungen werden, wenn es von einem anderen Wasserfahrzeug angegriffen wird oder wenn Terroristen sich bereits zuvor Zugang zum Schiff verschafft haben oder unter Anwendung von Gewalt an Bord gelangen. Fahrgastschiffe stellen auf Grund der hohen Zahl unmittelbar bedrohter Menschenleben besonders gefährdete Ziele dar. Aber auch Frachtschiffe sind nicht sicher, da sie als gefährliche Träger benutzt werden können.

Die Arbeiten zum Thema Gefahrenabwehr im Seeverkehr wurden in der International Maritime Organisation (IMO) im Februar 2002 aufgenommen. Sie wurden am 12.12.2002 auf der Diplomatischen Konferenz der IMO durch Annahme einer Änderung des „Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf

See“ (SOLAS) und eines „Internationalen Code für Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code International Ship and Port Facility Security) abgeschlossen und sind damit internationales Recht. Alle Änderungen des SOLAS-Übereinkommens und des Teils A des ISPS-Code haben verbindlichen Charakter, Teil B dieses Codes enthält Empfehlungen, zu deren Umsetzung die Staaten aufgefordert werden.

Diese Bedingungen gelten für Fahrgastschiffe unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, für Frachtschiffe mit einer Größe von mindestens 500 BRZ, was einem kleinen Küstenmotorschiff entspricht. Sie gelten für ortsbewegliche Offshore-Bohreinheiten sowie für Hafenanlagen für den internationalen Verkehr. Sie betreffen die Ausstattung der Schiffe mit einer unveränderlichen Schiffsidentifikationsnummer, einem automatischen Schiffsidentifizierungssystem, einem Gefahrenalarmsystem sowie die Ausstattung eines lückenlosen Stammdatendokuments, anhand dessen sich die Geschichte des Schiffes zurückverfolgen lässt.

Weiter sehen sie ein Paket aktiver und passiver Maßnahmen vor. Daraus ergibt sich insbesondere die Verpflichtung, Beauftragte zur Gefahrenabwehr für das Schiff, die Reederei und in den Hafenanlagen zu benennen, unter Berücksichtigung einer Risikoanalyse Pläne zur Gefahrenabwehr für das Schiff und die Hafenanlagen zu erarbeiten und ein Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes und auch für die Hafenanlagen auszustellen. Zusätzlich werden Maßnahmen zur Ausbildung des beteiligten Personals und Übungen durchgeführt.

SOLAS und der ISPS-Code, dieses internationale Regelungswerk mit völkerrechtlichem Rang, war innerstaatlich bis zum 1. Juli 2004 umzusetzen. Dies haben wir getan. Da die Seeschifffahrt Bundeszuständigkeit ist, regelt der Bund im Ausführungsgesetz die Umsetzung in der Schifffahrt, während die Umsetzung in Hafenanlagen Länderangelegenheit ist.

Die Landesregierung muss sicherstellen, dass für alle in Schleswig-Holstein gelegenen Hafenanlagen, in denen Schiffe der internationalen Seefahrt bedient werden, ein Gutachten zur Risikobewertung für die Hafenanlage erstellt wird. Diese muss von der zuständigen Behörde (WSP) genehmigt und in regelmäßigen Abständen überprüft werden.

Die Hafenanlagen müssen über einen von der zuständigen Behörde genehmigten Gefahrenabwehrplan verfügen und im Einklang mit diesem betrieben werden. Jede Änderung eines Teils eines genehmigten Plans muss zur Überprüfung und Genehmigung vorgelegt werden. Bei Schiffen, die Hafenanlagen nutzen, können die staatlichen Behörden Kontrollbesichtigungen und andere Kontrollmaßnahmen durchführen.

In Schleswig-Holstein gibt es 31 Häfen mit 98 Hafenanlagen, wovon zurzeit 61 dem ISPS-Code unterliegen. Die Schaffung von Befugnisnormen in diesem Gesetz ist erforderlich, um es der zuständigen Behörde zu ermöglichen, die für die Risikobewertung erforderlichen Ermittlungen durchzuführen. Hierzu muss sie insbesondere befugt sein, die Hafenanlage zu betreten und zu besichtigen sowie entsprechende Auskünfte zu verlangen.

Die Diskussion, ob diese Sicherheitsvorkehrungen in Schleswig-Holstein wirklich notwendig sind, brauchen wir nicht zu führen. Dieses Gesetz, das mit den anderen Küstenländern abgestimmt wurde, ist notwendig, um schwerwiegende wirtschaftliche Nachteile – z. B. Ausschluss vom USA-Verkehr – auszuschließen.