

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Gisela Piltz, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/2717 –**

Ausweitung des ISPS Codes auf die nationale Schifffahrt

Vorbemerkung der Fragesteller

Bereits 2004 wurde bei der Einführung der Sicherheitsregeln in der internationalen Schifffahrt gegen terroristische Gefahren kritisiert, dass der Staat die Sicherheitskosten der Terrorismusabwehr der Wirtschaft auflastet.

Nun soll der ISPS-Code auf die nationale Schifffahrt ausgeweitet werden und wiederum sollen die Kosten hierfür von der Wirtschaft getragen werden (siehe Deutsche Seeschifffahrt August 2006, Die Welt 14. August 2006, Ems-Zeitung 24. August 2006).

1. Plant die Bundesregierung die Anwendung des ISPS-Codes auf die nationale Schifffahrt, und wenn ja, warum und auf welcher gesetzlichen Grundlage?

Rechtsgrundlage im Sinne der Frage ist die Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (im Weiteren: EG-VO). Diese setzt im Wesentlichen das SOLAS-Übereinkommen (Safety of Life at Sea), Kapitel XI-2, und den damit zusammenhängenden ISPS-Code (International Ship and Port Facility Security) mit ausgewählten weiteren Sicherungsverpflichtungen europaweit um, bei denen es um die Gefahrenabwehr von internationalen Seeschiffen und die diesen dienenden Hafenanlagen gegen terroristische Übergriffe geht.

In Artikel 3 Abs. 3 der EG-VO, die für jeden Mitgliedstaat unmittelbar geltendes Recht ist, heißt es: „Nach einer obligatorischen Bewertung der Sicherheitsrisiken beschließen die Mitgliedstaaten, inwieweit die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung ab dem 1. Juli 2007 ... von Schiffen, die für nationale Verkehrsdienste eingesetzt werden, ihre Unternehmen und die ihnen dienenden Hafenanlagen gelten sollen“.

Die insofern erforderlichen Abstimmungen sind innerhalb der Bundesregierung noch nicht abgeschlossen.

2. Welche anderen Maßnahmen unterhalb des ISPS-Codes prüft die Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit in der nationalen Schifffahrt?

Aufgrund der Formulierung des Artikels 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) 725/2004 kommt nicht nur die volle Anwendung des ISPS-Codes auf einzelne oder alle Schiffe des nationalen Seeverkehrs in Betracht, sondern auch eine modifizierte Form der Eigensicherung. Dazu finden innerhalb der Bundesregierung Erörterungen statt.

3. Welche Bedrohungsanalysen haben die Bundesregierung veranlasst, den ISPS-Code oder andere Sicherheitsmaßnahmen auf die nationale Schifffahrt auszuweiten?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

4. Welche über die allgemeine terroristische Bedrohung hinausgehende Bedrohung sieht die Bundesregierung im Wattenmeer, die eine Anwendung des ISPS-Codes oder anderer Sicherheitsmaßnahmen erforderlich macht?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

5. Mit welchen Auswirkungen der Anwendung des ISPS-Codes oder anderer Sicherheitsmaßnahmen rechnet die Bundesregierung auf die Inselfahrt?

Soweit besondere Sicherungsmaßnahmen erforderlich werden könnten, sollten sie so angelegt sein, dass sie dem Fahrgast Sicherheitsgewinne in möglichen Bedrohungsfällen auf See oder in der Hafenanlage bringen, also einen besonderen Nutzen stiften. Gelingt es den Unternehmen, diesen Nutzen den Kunden zu vermitteln, ist mit positiven Auswirkungen der Sicherungsmaßnahmen zu rechnen.

6. Welche Kosten kämen auf die Inselfahrt und die Häfen zu und sollen die Kosten wie bei der Anwendung des ISPS-Codes in der internationalen Schifffahrt für Deutschland von der Wirtschaft getragen werden?

Alle Maßnahmen im Sinne des ISPS-Codes sind Eigensicherungsmaßnahmen der betroffenen Unternehmen gegen Übergriffe von außen durch unbefugte Dritte. Eigensicherungsmaßnahmen wurden seit jeher auch von diesen gänzlich übernommen.

7. Welche Auswirkungen auf den Tourismus hätte die Anwendung des ISPS-Codes oder anderer Sicherheitsmaßnahmen im Wattenmeer?

Im Wattenmeer finden keine Verkehre mit direktem internationalen Bezug statt, worauf der internationale Code (ISPS) Bezug nimmt. Ob und in welchem Umfang sowie mit welcher Tendenz sich eine Ausweitung des ISPS-Codes oder eine modifizierte Anwendung auf den Tourismus im Wattenmeer auswirkt, dürfte vor allem vom „Wie“ der derzeit noch näher zu prüfenden Umsetzung des Artikels 3 Abs. 3 der EG-Verordnung abhängen.

8. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die Niederlande und Dänemark ebenfalls den ISPS-Codes oder andere Sicherheitsmaßnahmen im Wattenmeer anwenden wollen?

Nein. Diese Länder haben sich zu ihren Planungen bisher nicht konkret geäußert. Von den Niederlanden ist bekannt, dass diese ihre Wattenmeerverkehre als Binnenschiffsverkehre betreiben, die weder dem ISPS-Code noch dem Anwendungsbereich der EG-VO 725/2004 unterliegen.

9. Wie weit sind die Sicherheitsbewertungen der einzelnen Häfen, und wie sieht der Zeitplan der Umsetzung der Bewertung aus?

Sicherheitsbewertungen zu den einzelnen Häfen liegen in der ausschließlichen Kompetenz der Bundesländer. Nach hiesigem Kenntnisstand haben bisher keine solchen Bewertungen im Sinne des Artikels 3 Abs. 3 EG-VO stattgefunden.

