

Entschließung des Europäischen Parlamentes zur EU-Seeverkehrsstrategie 2018;
Industrie-Initiative fordert einen europäischen Dialog zu den Grenzwerten zum Schwefelgehalt in Schiffstreibstoffen; Protokoll von 2010 zum HNS-Übereinkommen

Entschließung des Europäischen Parlamentes zur EU-Seeverkehrsstrategie 2018

Das Europäische Parlament hat jüngst eine Entschließung zu der Mitteilung der Europäischen Kommission über die strategischen Zielsetzungen und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der Europäischen Union bis 2018 angenommen. Die Entschließung basiert auf einem Report des Berichtstatters Peter van Dalen (Niederlande).

In der Entschließung nimmt das Europäische Parlament zu mehreren wichtigen maritimen Themen Stellung:

Unter anderem fordert das Europäische Parlament

- die Europäische Kommission zur schnellstmöglichen Vorlage von Leitlinien für die staatlichen Beihilfen für Seehäfen auf
- die Mitgliedstaaten auf, die sogenannten „Rotterdam-Regeln“, in denen das neue Haftungssystem für den Seeverkehr und die Seehafenbetriebe festgelegt wird, rasch zu unterzeichnen, zu ratifizieren und umzusetzen
- die Kommission auf, bei der anstehenden Überarbeitung der gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes insbesondere die multimodale Anbindung der europäischen Seehäfen an das Hinterland stärker als bisher zu berücksichtigen

- die Mitgliedstaaten auf, stärker die Möglichkeit zu nutzen, maritime Emissions-Überwachungsgebiete festzulegen – insbesondere für Stickoxide – ohne dass es hierbei zu innereuropäischen Wettbewerbsverzerrungen kommt, und
- Passagierterminals im Rahmen von Hafenmodernisierungen und Erweiterungen obligatorisch mit Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität auszurüsten.
- Zusätzlich fordert das EP die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, auch das Konzept der sogenannten „grünen Häfen“, wonach umweltfreundliche Schiffe schneller abgefertigt werden und/oder weniger Hafengebühren zahlen, zu prüfen.
- Das Europäische Parlament zeigt sich darüber hinaus besorgt über mögliche Rückverlagerungen von Beförderungen vom Kurzstreckenseeverkehr auf den Straßenverkehr infolge des ab 2015 vorgesehenen Schwefelgrenzwertes von 0,1% in Nord- und Ostsee und fordert deshalb die Kommission auf, dem Parlament schnellstmöglich eine diesbezügliche Folgenabschätzung vorzulegen, spätestens bis Ende des Jahres 2010.
- Zusätzlich verweist das EP auf die Notwendigkeit, die Modernisierung und Erhöhung der Kapazitäten der Hafeninfrastruktur in Erwartung des erwarteten Anstiegs des Umfangs der auf dem Seeweg beförderten Güter zügig voranzutreiben
- und fordert die Kommission auf, bei der derzeitigen Überarbeitung des TEN-V, Häfen als integrativen Knotenpunkte verstärkt zu berücksichtigen.

Das der Entschließung zugrunde liegende Papier des Berichterstatters kann unter der Email-Adresse martin.kroeger@zds-seehaefen.de abgerufen werden.

Industrie-Initiative fordert einen europäischen Dialog zu den Grenzwerten zum Schwefelgehalt in Schiffstreibstoffen

Im Zusammenhang mit den derzeit geführten Diskussionen zu den von der IMO beschlossenen neuen Grenzwerten zum Schwefelgehalt in Schiffstreibstoffen in den Sonder-schwefelüberwachungsgebieten Nord- und Ostsee (SECA's) wurde eine Industrie-Initiative gegründet, die sich auf europäischer Ebene für einen Dialog mit der Europäischen Kommission zur Vermeidung negativer Folgewirkungen der neuen Schwefelgrenzwerte einsetzt.

Die Gruppe setzt sich aus insgesamt 50 Vertretern verschiedener nationaler und europäischer Reeder-, Hafen- und Industrie-Interessen zusammen. Der ZDS ist ebenso wie der europäische Hafenverband FEPORT Mitglied dieser Initiative.

Die Gruppe hat sich mit einem Brief an die Kommissare Kallas (Transport) und Potočnik (Umwelt) mit der Bitte um Aufnahme eines gemeinsamen Dialogs zur Suche von alternativen Möglichkeiten und zur Vermeidung von Verkehrsverlagerungen und Wettbewerbsverzerrungen im Zusammenhang mit den Neuregelungen zum Schwefelgehalt in Schiffstreibstoffen in SECA's gewandt.

Bei Interesse kann der Brief und eine Presseerklärung der Industrie-Initiative unter der Email-Adresse martin.kroeger@zds-seehaefen.de abgerufen werden.

Protokoll von 2010 zum HNS-Übereinkommen

Ende April 2010 haben 70 Staaten zum Abschluss einer Diplomatischen Konferenz der IMO ein neues Protokoll zum HNS-Übereinkommen von 1996 angenommen. Ziel des neuen Protokolls ist es, die bisher als Hindernisse einer Ratifikation betrachteten Anforderungen des ursprünglichen Übereinkommens so zu verändern, dass interessierte Staaten zu einer Ratifikation bereit sind. Das HNS-Übereinkommen wird künftig nur über eine Ratifikation des neuen Protokolls in Kraft gesetzt werden können.

Nach intensiven und schwierigen Beratungen ist in dem neuen Protokoll nunmehr vorgesehen, dass sämtliche verpackten HNS-Güter von einer Beitragspflicht zu dem sogenannten HNS-Haftungsfonds freigestellt werden. Damit werden – wie vom ZDS mehrfach gefordert – alle Containerumschlagbetriebe von einer finanziellen Beitragspflicht befreit.

Der Ausschluss verpackter HNS-Güter von jeglicher Beitragspflicht ist das Ergebnis einer Gesamtpaketlösung verschiedener Fragen zur Überarbeitung des HNS-Übereinkommens. Ein weiterer wesentlicher Bestandteil dieses Paketes ist die als Kompensation für den Ausschluss verpackter Güter vorgesehene Erhöhung der Haftungslimitierung für Schiffseigentümer. Diese haften nach dem HNS-Übereinkommen auf der Basis einer Gefährdungshaftung verbunden mit einer Zwangshaftpflichtversicherung bis zu einer nach Tonnagegröße gestaffelten Haftungshöchstsumme. Für Schäden, die darüber hinausgehen oder die von der Haftung ausgeschlossen sind oder nicht erfasst werden, tritt der internationale HNS-Haftungsfonds ein. Die Finanzierung des Fonds wird künftig allein den Importeuren von HNS-Bulk-Ladung obliegen.

Der ZDS begrüßt diese internationale Rechtsentwicklung und das nunmehr beschlossene neue Protokoll zum HNS-Übereinkommen.