



Europäische Küstenwachen – ein Überblick

Informationspapier der Task Force Europäische Küstenwachen für den
Ständigen Fachausschuss des Deutschen Nautischen Vereins

21. Oktober 2021

Kurzfassung

Dieses Informationspapier wurde durch die Task Force Europäische Küstenwachen für den Ständigen Fachausschuss (StFA) des Deutschen Nautischen Vereins (DNV) angefertigt. Der StFA hat diese Task Force auf seiner Sitzung im Februar 2021 bestellt mit dem Ziel, ein Informationspapier zu erarbeiten, in dem Informationen zu Küstenwachfunktionssystemen in unterschiedlichen europäischen Staaten zusammentragen und dem StFA zur weiteren Beratung zur Verfügung gestellt werden sollen.

Ausgehend von der Erkenntnis, dass unter dem Begriff Küstenwache unterschiedliche Konzepte weltweit praktiziert werden, soll ein Überblick zu den Organisationsformen in acht europäischen Küstenländern gegeben werden:

- Dänemark, Finnland, Frankreich, Italien, Niederlande, Schweden, Spanien, Vereinigtes Königreich

Um die unterschiedlichen nationalen Küstenwachen in ausgewählten europäischen Staaten miteinander vergleichen zu können, wurde der Begriff Küstenwache im Zusammenhang mit 10 Funktionen, die durch das European Coast Guard Functions Forum (ECGFF) definiert worden sind, benutzt:

1. Aufrechterhaltung der Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrssicherheit
2. Aufgaben zur Gefahrenabwehr auf See und in den Häfen
3. Aufgaben in Bezug auf eine ordnungsgemäße Verzollung von Waren auf Schiffen
4. Verhinderung von illegalem Handel und Schmuggel, sowie sonstigen illegalen Aktivitäten auf See und damit verbundene Aufgaben des schiffahrtspolizeilichen Vollzuges
5. Grenzkontrolle auf See
6. Überwachung des nationalen Seeraums
7. Sicherstellung des Schutzes der marinen Umwelt und Maßnahmen bei Verunreinigung von Gewässern
8. Aufgaben in Bezug auf die Seenotrettung
9. Aufgaben im Zusammenhang mit Havarien und Katastrophen auf See
10. Aufgaben der Fischereiaufsicht

Da ein Vergleich aufgrund der unterschiedlichen nationalen Herangehensweisen an das Thema schwierig ist, hat sich die Task Force außerdem auf vier Kriterien konzentriert:

- Allgemeiner Überblick zu den Küstenwachfunktionen in den betrachteten Ländern
- Ausbildung von Personal für Küstenwachfunktionen
- Ressourcen von Organisationen in Küstenwachfunktionen
- Bewährungssituationen der unterschiedlichen Systeme von Küstenwachfunktionen

Allgemeiner Überblick zu den Küstenwachfunktionen in den betrachteten Ländern

Bei der nationalen Herangehensweise an die Küstenwachfunktionen lässt sich zunächst festzustellen, dass sich die nationalen Systeme der Küstenwachfunktionen in den im Rahmen dieser Studie betrachteten Ländern zum Teil sehr signifikant voneinander unterscheiden. Das betrifft sowohl die generelle Struktur der Aufgabenverteilung und Zuständigkeiten als auch die administrative Einordnung der Küstenwachfunktionen. Grundsätzlich sind die Zuständigkeiten für die einzelnen Küstenwachfunktionen in allen betrachteten Ländern in unterschiedlichen Ministerien angesiedelt. Obwohl die Zuständigkeiten für die Küstenwachfunktionen in den betrachteten Ländern über mehrere Ministerien verteilt sind, kann es jedoch dazu kommen, dass die operativen Aufgaben mehr oder minder stark konzentriert werden. In den betrachteten Ländern wurde dabei ein Spektrum

beobachtet, dass von keiner Konzentration, über die teilweise bis hin zur vollständigen Konzentration reicht. Die im Rahmen dieser Studie betrachteten Länder fallen in die folgenden Kategorien:

Vollständige Konzentration:	Finnland, Niederlande und Schweden
Teilweise Konzentration:	Dänemark und Italien
Keine oder geringe Konzentration:	Frankreich, Spanien und Vereinigtes Königreich

Die nationalen Systeme der Küstenwachfunktionen unterscheiden sich trotz dieser generellen Gemeinsamkeiten bei der Konzentration von Aufgaben recht signifikant.

Ausbildung von Personal für Küstenwachfunktionen

Für Tätigkeiten innerhalb der zehn Küstenwachfunktionen, die im Rahmen dieser Studie betrachtet worden sind, bestehen unterschiedliche Anforderungsprofile. Ein Wechsel aus dem operativen Schiffsbetrieb in ein Tätigkeitsfeld der Küstenwachfunktionen ist ohne größeren Aufwand im Zusammenhang mit Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen lediglich im Rahmen der Küstenwachfunktion 1 (Aufrechterhaltung der Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrssicherheit). Eine größere Überschneidung gibt es außerdem bei Tätigkeiten im Rahmen der Küstenwachfunktionen 8 (Aufgaben in Bezug auf die Seenotrettung) und 9 (Aufgaben im Zusammenhang mit Havarien und Katastrophen auf See). Bei allen anderen Küstenwachfunktionen gilt es zu berücksichtigen, dass das Tätigkeitsprofil stark von schiffahrtspolizeilichen Aufgaben geprägt wird, auf die ein Bewerber mit einem operativen Schiffsfahrtshintergrund nicht vorbereitet ist. Hier ist daher eine umfangreiche Ausbildung für diese schiffahrtspolizeilichen Belange notwendig, bevor Bewerber aus der Schifffahrt in diesen Küstenwachfunktionen eingesetzt werden können.

Ressourcen von Organisationen in Küstenwachfunktionen

Die Konzentration von Küstenwachfunktionen ist hauptsächlich aus Gründen der Kosteneffektivität in den betrachteten Ländern vorangetrieben worden ist. Allerdings gilt es auch festzustellen, dass der Weg der Konzentration in einem unterschiedlichen Maße beschritten worden ist und gerade auch bei der Nutzung und Teilung der Ressourcen nicht immer konsequent zu Ende gegangen wurde. Das konsequenteste Beispiel bei der Konzentration und gemeinsamen Nutzung der vorhandenen Ressourcen ist sicherlich das Beispiel der Niederlande. Daneben gibt es noch die Beispiele Finnland und Schweden, wo man sich auf eine Organisation verständigt hat, die die überwiegende Mehrheit der operativen Aufgaben bei den Küstenwachfunktionen ausführt. Diesem Ansatz stehen Länder wie Frankreich, Spanien und das Vereinigte Königreich gegenüber, wo die Küstenwachfunktionen durch eine Reihe von Organisationen wahrgenommen werden, die alle über eigene Schiffseinheiten verfügen. Dänemark und Italien wurden im Rahmen dieser Studie als Mischform betrachtet. Es gibt in beiden Ländern eine große Organisationseinheit, die eine Vielzahl der operativen Aufgaben bei den Küstenwachfunktionen übernimmt. Allerdings gibt es in beiden Ländern auch noch andere Organisationen, die mit eigenem Schiffsbestand für bestimmte Küstenwachfunktionen vorgesehen sind.

Bewährungssituationen der unterschiedlichen Systeme von Küstenwachfunktionen

Es wurde versucht, signifikante Notfälle der letzten 20 Jahre zu ermitteln und im Rahmen dieser Studie zu berücksichtigen. Bei der Datenerhebung in den betrachteten Ländern konnten nicht in jedem Falle entsprechende Gefährdungssituationen ermittelt werden. Das bedeutet zum einen, dass die Seeverkehrssicherheit in den europäischen Gewässern in den letzten 20 Jahren grundsätzlich auf einem hohen Niveau gehalten werden konnte, so dass solche Szenarien nicht in jedem betrachteten Land vorgekommen sind. Dies ist grundsätzlich eine positive Entwicklung. Im Rahmen dieser Studie wurden eine Reihe von Unfällen mit Schadstoffaustritt betrachtet, sowie Szenarien, die das Abbergen größerer Menschengruppen beinhalteten, sowie Unfälle auf Containerschiffen. Die Notfallmaßnahmen bei den einzelnen Unfällen wurden im Nachhinein nicht immer positiv bewertet.

Trotzdem hat es in den betrachteten Ländern keine Veränderungen im Zuge der analysierten Unfälle in den jeweiligen nationalen Systemen der Küstenwachfunktionen gegeben. Es wurden gelegentlich Umrüstungsbestandteile angepasst. Die grundsätzlichen Organisationsstrukturen in den betrachteten Ländern blieben aber unverändert. Die Veränderungen und Umstrukturierungen in den nationalen Systemen der Küstenwachfunktionen im Betrachtungszeitraum dieser Studie sind aus anderen Gründen erfolgt und haben keinen Bezug zu etwaigen Mängeln bei einer Notfallbekämpfung.

Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Die Gemeinsamkeiten und Unterschiede, die bei den nationalen Systemen der Küstenwachfunktionen in den acht betrachteten Ländern festgestellt wurden, lassen sich wie folgt zusammenfassen und erlauben außerdem diese Schlussfolgerungen:

1. Es gibt keine einheitliche Herangehensweise an das Thema Küstenwachfunktionen
2. Es gab in allen betrachteten Ländern Versuche, die Küstenwachfunktionen zu konzentrieren
3. Die Konzentration von Küstenwachfunktionen ist in den betrachteten Ländern auf unterschiedlichem Niveau durchgeführt worden
4. Zielsetzung der Konzentration von Küstenwachfunktionen war eine Erhöhung der Effektivität der Nutzung der zur Verfügung stehenden Ressourcen
5. Das Ergebnis der Erhöhung der Effektivität der Nutzung zur Verfügung stehender Ressourcen wurde nicht immer erreicht
6. Personal mit operativem Schifffahrtshintergrund wird hauptsächlich bei Schiffssicherheitsfragen eingesetzt, nicht aber unbedingt bei Aufgaben im schifffahrtspolizeilichen Bereich
7. Die jeweiligen Kommandostrukturen konnten im Rahmen dieser Studie nicht objektiv ermittelt und bewertet werden
8. Bewährungssituationen, bei denen das nationale System der Küstenwachfunktionen nachhaltig getestet wurde, konnten nicht für jedes Land ermittelt werden. Bei den Ländern, für die solche Bewährungssituationen ermittelt werden konnten, wurden keine Veränderungen im nationalen System der Küstenwachfunktionen im Nachgang zu diesen Bewährungssituationen vorgenommen.

Inhaltsverzeichnis

1	<i>Einleitung</i>	6
2	<i>Methodik bei der Erstellung dieses Arbeitspapiers</i>	8
2.1	Auftrag an die Task Force	8
2.2	Mitglieder der Task Force	8
2.3	Grundsätzliche Herangehensweise an die Thematik des Arbeitspapiers	8
2.4	Einschränkende Bemerkungen zum Umfang und der Gültigkeit der Bearbeitung des Themas	9
3	<i>Begriffsklärung Küstenwache</i>	10
3.1	Die Funktionen einer Küstenwache	10
3.2	Küstenwachen im Rahmen der Europäischen Union	11
4	<i>Wie sind Küstenwachen im europäischen Vergleich aufgestellt?</i>	12
4.1	Überblick zu den Küstenwachfunktionen in den betrachteten Ländern	12
4.2	Ausbildung von Personal für Küstenwachfunktionen	14
4.3	Ressourcen von Organisationen in Küstenwachfunktionen	15
4.4	Bewährungssituationen der unterschiedlichen Systeme von Küstenwachfunktionen	16
5	<i>Zusammenfassung und Schlussfolgerungen</i>	18
6	<i>Anhang 1 – Profile der in dieser Studie untersuchten Länder</i>	20
6.1	Dänemark	20
6.2	Finnland	24
6.3	Frankreich	27
6.4	Italien	30
6.5	Niederlande	36
6.6	Schweden	45
6.7	Spanien	48
6.8	Vereinigtes Königreich	52
7	<i>Anhang 2 – Übersicht der beteiligten Organisationen in den unterschiedlichen Küstenwachfunktionen</i>	57
7.1	Dänemark	58
7.2	Finnland	60
7.3	Niederlande	63

1 Einleitung

Nach dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen erstreckt sich die Souveränität eines Staates über dessen Landmasse und die inneren Seegewässer hinaus in den Meeresraum. In Abhängigkeit vom Abstand zur Küstenlinie erwachsen dabei für diesen Staat unterschiedliche Rechte und Pflichten. Um die allgemeine Ordnung in diesen Seegebieten aufrechtzuerhalten, die Seeverkehrsicherheit auf hohem Niveau zu gewährleisten, Gefahren abzuwehren, bei Notfallsituationen entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Meere und der marinen Umwelt zu ergreifen, sowie andere marine Interessen eines Küstenstaates zu schützen, kommen verschiedene Behörden und Organisationen zusammen, um im Rahmen eines nationalen Küstenwachfunktionssystems diese Aufgaben wahrzunehmen.

Die organisatorischen und administrativen Besonderheiten der jeweiligen nationalen Systeme der Küstenwachfunktionen sind dabei historisch gewachsen und erklären sich im nationalen Kontext des jeweiligen Landes. Diese Systeme variieren zum Teil recht beträchtlich, wenn man unterschiedliche Länder miteinander vergleicht. Das betrifft nicht nur die Zuständigkeiten für bestimmte Küstenwachfunktionen und die Ausstattung einzelner Behörden und Organisationen. Die Unterschiede werden auch deutlich, wenn man vergleicht, auf welchem Niveau die operativen Aufgaben bei einzelnen Küstenwachfunktionen konzentriert wurden, wenn man einzelne Behörden oder Organisationen gebildet hat, die für eine Reihe von unterschiedlichen Küstenwachfunktionen operative Tätigkeiten ausführen. Die Konzentration von Küstenwachfunktionen wurde in der Vergangenheit häufig aus Gründen der Kosteneffektivität im Umgang mit Steuergeldern oder aber im Zusammenhang mit Sicherheitsbedenken, die sich bei der Auswertung des Unfallgeschehens an den Küsten ergeben haben.

Auch in Deutschland hat es Diskussionen über die Konzentration von Küstenwachfunktionen gegeben. Dazu existieren unterschiedliche Auffassungen. Bereits zu Beginn der 50er Jahre hat der Deutsche Bundestag über Fragen einer nationalen Küstenwache zum Schutz der deutschen Küste beraten. Im Jahre 1994 wurde der „Koordinierungsverbund Küstenwache“ gebildet, um die operativen Einheiten des Bundes und der Küstenländer effektiver zu koordinieren. Das Unfallmanagement beim Brand der „Pallas“ 1998 vor der Insel Amrum hat jedoch Organisationsmängel aufgezeigt, die auch mit dem Nebeneinander von Bergungs- und Rettungskräften zusammenhingen. Die Grobecker-Kommission und andere relevante, maritime Gruppen haben deshalb die Forderung nach einer Zusammenfassung der vorhandenen Kräfte auf See erhoben. Als Ergebnis dieser Forderungen ist 2002 das Havariekommando mit Sitz in Cuxhaven entstanden, dessen Aufgabe auf „komplexe Schadenslagen“ und die Koordinierung der selbständig handelnden Kräfte des Bundes und der Länder beschränkt ist. Im Jahre 2007 wurde das „Gemeinsame Lagezentrum See“ geschaffen, das dann im Jahre 2017 in das „Maritime Sicherheitszentrum“ überführt wurde, in dem Bund und Länder ihre Kompetenzen bei den operativen Aufgaben der Küstenwachfunktionen in Deutschland bündeln. Gleichwohl hat es keine signifikanten strukturellen Änderungen in den Abläufen und Zuständigkeiten der jeweilig beteiligten Behörden gegeben.

Daher gibt es immer wieder Initiativen, denen diese Konzentration nicht weit genug geht und die die Bildung einer einheitlichen Küstenwache fordern, die nicht nur Aufgaben zwischen unterschiedlichen Organisationen koordiniert, sondern alle Prozesse innerhalb einer eigenen Organisation wahrnehmen kann. Dazu gibt es ein gemeinsames Positionspapier zur deutschen Küstenwache, das von verschiedenen Nautischen Vereinen der Ost- und Nordsee, sowie zwei weiteren Verbänden im Jahre 2017 erarbeitet wurde. Dieses Papier steht stellvertretend für eine Reihe früherer Initiativen auf diesem Gebiet.

Im Zusammenhang mit der Havarie der „MSC Zoe“ im Januar 2019, bei der 342 Container über Bord gespült wurden, wobei die Container teilweise zerstört wurden und die in den Container gelagerte Ladung in sensible Bereiche des Wattenmeeres eingebracht wurden, äußerte sich die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) im November 2020 kritisch und verwies an dieser Stelle auch auf die Havarie der „Glory Amsterdam“, die im Oktober 2017 vor der ostfriesischen Insel Langeoog auf Grund lief. Die SDN forderte in diesem Zusammenhang, einen „Prüfauftrag“ für den Aufbau einer Deutschen Küstenwache in Nord- und Ostsee an ein unabhängiges Institut zu vergeben.

Der Nautische Verein Lübeck hat diese Forderung zur Diskussion in der Februarsitzung des Ständigen Fachausschusses (StFA) des Deutschen Nautischen Vereins (DNV) eingebracht. Der StFA hat im Zusammenhang mit diesem Diskussionspunkt die Bildung einer Task Force beschlossen, die ein Informationspapier erarbeiten soll, in dem Informationen zu Küstenwachfunktionssystemen in unterschiedlichen europäischen Staaten zusammentragen und dem StFA zur weiteren Beratung zur Verfügung gestellt werden sollen.

Die Task Force Küstenwache hat vom Februar bis Oktober 2021 auf der Basis des vom StFA erteilten Auftrages dieses Informationspapier erarbeitet.

2 Methodik bei der Erstellung dieses Arbeitspapiers

Der StFA des DNV hat auf seiner Sitzung im Februar 2021 beschlossen, eine Task Force ins Leben zu rufen, die Informationen zu Küstenwachfunktionssystemen in unterschiedlichen europäischen Staaten zusammentragen und diese in einem Informationspapier für den StFA zusammenstellen soll.

In diesem Abschnitt soll daher kurz auf den genauen Auftrag der Task Force eingegangen werden, die Mitglieder vorgestellt und die Herangehensweise an das Thema kurz dargestellt werden.

2.1 Auftrag an die Task Force

Durch den Ständigen Fachausschuss wurde der folgende Auftrag an die Task Force Europäische Küstenwachen erteilt:

Es soll ein Faktenpapier für den Ständigen Fachausschuss erstellt werden. Ausgehend von der Erkenntnis, dass unter dem Begriff Küstenwache unterschiedliche Konzepte weltweit praktiziert werden, soll ein Überblick zu den Organisationsformen in acht europäischen Küstenländern (Dänemark, Finnland, Frankreich, Italien, Niederlande, Schweden, Spanien, Vereinigtes Königreich) gegeben werden. Da ein Vergleich aufgrund der unterschiedlichen nationalen Herangehensweisen an das Thema schwierig ist, soll sich die Task Force auf vier Kriterien konzentrieren – Ausbildung, Ressourcen, Kommandostrukturen und Bewährungssituationen.

2.2 Mitglieder der Task Force

Für die Arbeit in der Task Force haben sich folgende Mitglieder gemeldet:

- Claus Bornhorst (Rheinmetall)
- Matthias Imrecke (NV Hamburg)
- Klaus Lemke (NV Lübeck)
- Volkhard Meyer (Rheinmetall)
- Jens-Uwe Schröder-Hinrichs (NV Hamburg)
- Hans von Wecheln (NV Nordfriesland)

Die Task Force wurde durch Jens-Uwe Schröder-Hinrichs geleitet.

Die Task Force wurde zwischenzeitlich durch Wolfgang Dreyer (NV Neustadt) unterstützt.

2.3 Grundsätzliche Herangehensweise an die Thematik des Arbeitspapiers

Die Task Force hat im Zeitrahmen Februar bis Oktober 2021 an der o.g. Thematik mit dem Ziel gearbeitet, ein Faktenpapier für den Ständigen Fachausschuss des Deutschen Nautischen Vereins (StFA) zu erstellen, das den Mitgliedern des StFA entsprechende Hintergrundinformationen zur o.g. Thematik zur Verfügung stellt.

Ausgehend von Diskussionen in der Task Force während der Monate Februar bis April 2021 wurde ein Grobkonzept erstellt, welche Informationen aus den acht ausgewählten Ländern eingeholt werden sollen, um ein Länderprofil mit aussagekräftigen Informationen zum jeweiligen nationalen System der Küstenwachfunktionen erstellen zu können. Auf der Basis dieses Grobkonzeptes wurden öffentlich zugängliche Informationen recherchiert, sowie Mitarbeiter von Organisationen, die in die

Küstenwachfunktionen der jeweiligen Länder eingebunden sind, kontaktiert. Es wurden Interviews geführt, um die notwendigen Informationen zu gewinnen bzw. die bereits bekannten Daten zu validieren. Am Ende dieses Prozesses wurde ein Länderprofil bezüglich der Küstenwachfunktionen in den betrachteten Ländern erstellt.

Im Rahmen der weiteren Diskussionen in der Task Force wurden Gemeinsamkeiten und Unterschiede bei der jeweiligen nationalen Organisation der Küstenwachfunktionen zusammengetragen und die Vor- und Nachteile aus der Sicht der Mitglieder dieser Task Force herausgestellt.

Das Faktenpapier, das im Ergebnis der Arbeit dieser Task Force erstellt wurde, enthält die jeweiligen Länderprofile, sowie die durch die Task Force ermittelten Gemeinsamkeiten und Unterschiede, als auch die Vor- und Nachteile bei der nationalen Umsetzung von Küstenwachfunktionen.

2.4 Einschränkende Bemerkungen zum Umfang und der Gültigkeit der Bearbeitung des Themas

Bei der Einordnung dieses Faktenpapiers gilt es, die folgenden einschränkenden Bemerkungen zu berücksichtigen. Diese Studie wurde nach bestem Wissen und auf der Basis sorgfältiger Recherchen entwickelt. Es handelt sich dabei jedoch um eine Arbeit, die durch die Beteiligten auf ehrenamtlicher Basis erstellt worden ist. Finanzielle und materielle Mittel standen nicht zur Verfügung, was den Umfang der Arbeiten an dieser Studie natürlich einschränkt.

Die Studie beschränkt sich daher auf die allgemeine Darstellung der unterschiedlichen Akteure in den jeweils untersuchten Ländern. Weiterführende Betrachtungen zu den gesetzlichen Grundlagen in den Ländern, den genauen Schnittstellen zwischen den einzelnen Akteuren und den daraus resultierenden Problemen, um nur einige Beispiele zu nennen, konnten im Rahmen dieser Studie nicht angestellt werden.

In Anbetracht der begrenzten Interaktionen mit einzelnen Informanten in den betrachteten Organisationen und Ländern kann es im Einzelfall möglich sein, dass Informationen und Zusammenhänge nicht vollständig verifiziert oder falsch interpretiert worden sind.

Die persönlichen Meinungen und Standpunkte, die durch die Autoren und Mitwirkenden in der Task Force im Rahmen dieser Studie geäußert wurden, reflektieren nicht unbedingt die institutionellen Meinungen und Standpunkte der jeweiligen Organisationen und Firmen, bei denen die Autoren und Mitwirkenden beschäftigt sind und sollten daher nicht als solche benannt werden.

3 Begriffsklärung Küstenwache

Die Anfänge der Küstenwache sind vielfach im Aufgabenbereich der Unterbindung illegaler Aktivitäten an den Küsten einzelner Länder begründet worden, wo z.B. Schmuggel verhindert werden sollte oder Strandraub. Diese Problematiken lassen sich bis weit hinein in das frühe Mittelalter verfolgen. Allerdings kann man da noch nicht von Küstenwachen im eigentlichen Sinne sprechen. Die polizeilichen Aufgaben wurden an der deutschen Küste durch sogenannte Strandvögte wahrgenommen. In Schweden gibt es seit 1638 Strandreiter, die regelmäßig auf vorgegebenen Strecken zu Fuß oder zu Pferd patrouillierten.

Am Ende des 18. Jahrhunderts entwickelte sich in der Küstenbevölkerung verstärkt die Bereitschaft zur Lebensrettung auf See und es wurden Anstrengungen unternommen, organisierte Formen der Seenotrettung ins Leben zu rufen. Seenotrettungsdienste wurden zum Teil von Freiwilligen betrieben oder auf staatlicher Basis unterhalten. 1824 wurde z.B. die Vorläuferorganisation der Royal National Lifeboat Institution (RNLI) gegründet, der Freiwilligenorganisation für die Seenotrettung im Vereinigten Königreich. 1809 war bereits die Preventive Water Guard im Vereinigten Königreich gegründet worden, die neben der Unterbindung von Zollvergehen auch Unterstützung in Seenot leisten sollte.

Im Laufe der letzten 200 Jahre sind in den europäischen Küstenstaaten immer wieder Anstrengungen unternommen worden, auf neue Herausforderungen, die sich aus der Entwicklung der Schifffahrt und des Seehandels ergeben, mit entsprechenden organisatorischen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung im Seeraum, der Unterbindung von Straftaten, zur Gewährleistung der Seeverkehrssicherheit und zur Einhaltung der Vorschriften zur Reduzierung der Meeresverschmutzung zu reagieren.

Um die Vielfalt der Aufgaben auf möglichst effektive Weise wahrnehmen zu können, hat es immer wieder Bemühungen gegeben, bessere organisatorische Herangehensweisen zu finden, die dazu geführt haben, dass sich in unterschiedlichen Staaten ganz verschiedene Systeme herausgebildet haben, um Küstenwachfunktionen auf nationaler Ebene abzubilden. Das macht den direkten Vergleich zwischen Ländern oft schwierig. Trotzdem soll im Rahmen dieser Studie der Versuch dazu unternommen werden.

3.1 Die Funktionen einer Küstenwache

Der Begriff Küstenwache und die Funktionen, die eine Küstenwache in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union übernimmt, sind nicht einheitlich definiert. Von daher gibt es eine große Bandbreite von Interpretationen und unterschiedlichen nationalen Umsetzungen im europäischen Raum, aber auch darüber hinaus im internationalen Vergleich.

Um die unterschiedlichen nationalen Küstenwachen in ausgewählten europäischen Staaten trotzdem miteinander vergleichen zu können, wird auf die Arbeit des European Coast Guard Functions Forum (ECGFF) verwiesen. Das ECGFF hat 10 Funktionen einer Küstenwache definiert:

1. Aufrechterhaltung der Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrssicherheit
2. Aufgaben zur Gefahrenabwehr auf See und in den Häfen
3. Aufgaben in Bezug auf eine ordnungsgemäße Verzollung von Waren auf Schiffen
4. Verhinderung von illegalem Handel und Schmuggel, sowie sonstigen illegalen Aktivitäten auf See und damit verbundene Aufgaben des schifffahrtspolizeilichen Vollzuges
5. Grenzkontrolle auf See

6. Überwachung des nationalen Seeraums
7. Sicherstellung des Schutzes der marinen Umwelt und Maßnahmen bei Verunreinigung von Gewässern
8. Aufgaben in Bezug auf die Seenotrettung
9. Aufgaben im Zusammenhang mit Havarien und Katastrophen auf See
10. Aufgaben der Fischereiaufsicht

Auf der Grundlage dieser 10 Funktionen können die beteiligten Organisationen in den jeweiligen Funktionen in unterschiedlichen Ländern identifiziert werden. Es lassen sich so allgemeine Betrachtungen zur Organisation, Ausstattung, dem rechtlichen Rahmen und anderen Kriterien anstellen.

3.2 Küstenwachen im Rahmen der Europäischen Union

Im Zusammenhang mit dieser Studie sind auch Bemühungen angestellt worden, um die Rolle der European Maritime Safety Agency (EMSA) im Themenfeld europäische Küstenwachen besser verstehen zu können und um mögliche zukünftige Anforderungen an nationale Küstenwachen in dieses Faktenpapier mit einbeziehen zu können.

Die EMSA arbeitet im Themenfeld Küstenwachen mit zwei weiteren Agenturen – FRONTEX (Europäische Agentur für Grenz- und Küstenwache) und EFCA (Europäische Fischereiaufsichtsagentur) zusammen. Die Schwerpunkte der EMSA liegen in diesem Themenfeld bei:

- der Gewinnung, der Aufbereitung und dem Austausch von Informationen und Daten zwischen Akteuren im Bereich Küstenwachfunktionen,
- der Entwicklung technischer Systeme, die Küstenwachfunktionen unterstützen (z.B. Satelliten-AIS),
- dem Auf- und Ausbau von Kapazitäten durch Wissensvermittlung und Erfahrungsaustausch,
- der Unterstützung von Akteuren im Bereich Küstenwachfunktionen auf dem Gebiet der Risikoanalyse und -bewertung,
- der gemeinsamen Nutzung vorhandener europäischer Kapazitäten, etwa bei der Unfallbekämpfung auf See mit Schadstoffaustritt.

In Bezug auf Fragen zu den einzelnen Küstenwachen sieht die EMSA gute Möglichkeiten der weiteren Zusammenarbeit im Rahmen des European Coast Guard Function Forum (ECGFF). Man erwartet, dass sich im Rahmen des ECGFF zukünftig auch stärkere regionale Formen der Zusammenarbeit herausbilden werden.

EMSA setzt insbesondere Akzente bei Trainingsmaßnahmen, wo man z.B. im Rahmen von Multipurpose Maritime Operations (MMOs) die Zusammenarbeit über nationale Grenzen hinaus verbessern will. EMSA engagiert sich aber auch bei der Zusammenarbeit über die Sektorengrenzen hinaus, etwa durch Weiterbildungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Sicherheitsfragen beim Fischfang.

Die Schwerpunkte der EMSA in Bezug auf europäische Küstenwachen deuten jedoch nicht darauf hin, dass sich aus dieser Richtung in naher Zukunft Anforderungen ergeben, die zu Veränderungen bei der Ausgestaltung der Küstenwachfunktionen im nationalen Rahmen einzelner EU-Mitgliedsländer führen müssten.

4 Wie sind Küstenwachen im europäischen Vergleich aufgestellt?

Im Rahmen dieser Studie kann, wie bereits in vorherigen Abschnitten ausgeführt, keine vollständige Übersicht zu allen europäischen Staaten gegeben werden. Die Task Force hat sich darauf geeinigt, die Küstenwachfunktionen in den folgenden acht Staaten näher zu betrachten, um einen repräsentativen Überblick zur Praxis bei den Küstenwachfunktionen zu vermitteln:

- 1 Dänemark
- 2 Finnland
- 3 Frankreich
- 4 Italien
- 5 Niederlande
- 6 Schweden
- 7 Spanien
- 8 Vereinigtes Königreich

Die Task Force geht davon aus, dass die nähere Betrachtung dieser acht Länder allgemeine Rückschlüsse zur Organisation der Küstenwachfunktionen in Europa zulässt und etwaige Gemeinsamkeiten oder Unterschiede aufdeckt.

Um die unterschiedlichen nationalen Systeme der Küstenwachfunktionen vergleichen zu können, reicht es allerdings nicht aus, lediglich die an den zehn Küstenwachfunktionen beteiligten Organisationen zu identifizieren. Um Unterschiede und Gemeinsamkeiten in der Herangehensweise bei den Küstenwachfunktionen diskutieren zu können, hat die Task Force sich darauf geeinigt, sich auf vier Schwerpunkte zu konzentrieren:

- Überblick zur grundsätzlichen Herangehensweise bei den Küstenwachfunktionen
- Ausbildung von Personal für Küstenwachfunktionen
- Ressourcen von Organisationen in Küstenwachfunktionen
- Nationale Bewährungssituationen

In den folgenden Abschnitten sollen die Informationen, die zu diesen Schwerpunkten in den jeweils betrachteten Ländern gesammelt wurden, dargestellt und diskutiert werden.

4.1 Überblick zu den Küstenwachfunktionen in den betrachteten Ländern

In diesem Abschnitt sollen Informationen zusammengetragen werden, die ganz allgemein die Herangehensweise an die Umsetzung der zehn Küstenwachfunktionen beschreiben. Es soll hier ebenfalls auf das Niveau der Konzentration von Küstenwachfunktionen in den jeweiligen Ländern eingegangen werden.

Zunächst gilt es festzustellen, dass sich die nationalen Systeme der Küstenwachfunktionen in den im Rahmen dieser Studie betrachteten Länder zum Teil sehr signifikant voneinander unterscheiden. Das betrifft sowohl die generelle Struktur der Aufgabenverteilung und Zuständigkeiten als auch die administrative Einordnung der Küstenwachfunktionen. Während in Europa vielfach zivile Behörden in den operativen Aufgaben der Küstenwachfunktionen engagiert sind, spielt außerhalb Europas häufig auch die Marine des jeweiligen Küstenstaates eine starke Rolle. Eine solche Rolle der Marine wurde im Rahmen dieser Studie nur in einem der insgesamt acht betrachteten europäischen Ländern (in diesem Falle Dänemark) festgestellt. Allerdings sind die Küstenwachen Italiens, Spaniens und Frankreichs entweder Teil der Marine oder aber dem Verteidigungsministerium mit unterstellt.

Darüber hinaus sind die Küstenwachfunktionen in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich stark konzentriert. Das soll in diesem Abschnitt etwas weiter verdeutlicht werden.

Grundsätzlich sind die Zuständigkeiten für die einzelnen Küstenwachfunktionen in allen betrachteten Ländern in unterschiedlichen Ministerien angesiedelt. Wenn man nach Gemeinsamkeiten sucht, sind diese nicht sofort ersichtlich. Prinzipiell kann man allerdings feststellen, dass:

- die Aufrechterhaltung der Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrssicherheit (Küstenwachfunktion 1) sowie die Aufgaben der Seenotrettung (Küstenwachfunktion 8) häufig unter die Leitung des jeweiligen Verkehrsministeriums fallen,
- seepolizeiliche Aufgaben (Küstenwachfunktionen 2, 4, 5, 6 und 7) häufig in die Verantwortung einer Organisation im Zuständigkeitsbereich des Innenministeriums fallen,
- Aufgaben im Zusammenhang mit Havarien und Katastrophen auf See (Küstenwachfunktion 9) entweder durch eine Organisation im Zuständigkeitsbereich des Verkehrsministeriums oder des Innenministeriums wahrgenommen werden,
- die Fischereiaufsicht (Küstenwachfunktion 10) häufig durch eine Organisation im Zuständigkeitsbereich eines Umwelt- oder Landwirtschaftsministeriums wahrgenommen wird,
- Zollaufgaben (Küstenwachfunktion 3) werden häufig durch eine Organisation wahrgenommen werden, die meist im Finanzministerium angesiedelt ist.

Obwohl die Zuständigkeiten für die Küstenwachfunktionen in den betrachteten Ländern über mehrere Ministerien verteilt sind, kann es jedoch dazu kommen, dass die operativen Aufgaben mehr oder minder stark konzentriert werden. In den betrachteten Ländern wurde dabei ein Spektrum beobachtet, dass von keiner Konzentration, über die teilweise bis hin zur vollständigen Konzentration reicht.

- Vollständige Konzentration bedeutet in diesem Zusammenhang, dass eine Organisation operative Aufgaben im Auftrag von und in enger Kooperation mit Einrichtungen anderer Ministerien durchführt.
- Teilweise Konzentration bedeutet in diesem Zusammenhang, dass eine Organisation operative Aufgaben für andere Ministerien ausführen kann. Allerdings gibt es in dem jeweiligen Land noch andere Organisationen, die operative Aufgaben im Bereich der Küstenwachfunktionen ausführen.
- Keine oder geringe Konzentration liegt vor, wenn alle operativen Aufgaben innerhalb der verschiedenen Ministerien separat gehandhabt werden und dort durch eine (geringe Konzentration) oder mehrere (keine Konzentration) Organisationen ausgeführt werden.

Die im Rahmen dieser Studie betrachteten Länder fallen in die folgenden Kategorien:

Vollständige Konzentration:	Finnland, Niederlande und Schweden
Teilweise Konzentration:	Dänemark und Italien
Keine oder geringe Konzentration:	Frankreich, Spanien und Vereinigtes Königreich

Die nationalen Systeme der Küstenwachfunktionen unterscheiden sich trotz dieser generellen Gemeinsamkeiten bei der Konzentration von Aufgaben recht signifikant.

Dänemark, als ein Beispiel, hat die operativen Aufgaben bei den Küstenwachfunktionen weitestgehend an die Marine delegiert, die diese Aufgaben in enger Kooperation mit anderen

Organisationen aus anderen Ministerien ausführt. Lediglich die Fischereiaufsicht wird durch eine separate Organisation mit eigenen Schiffseinheiten ausgeführt.

Die Niederlande haben eine sehr starke Konzentration aller Küstenwachfunktionen durchgeführt und managen alle Schiffseinheiten für die Küstenwachfunktionen durch eine zentrale Staatsreederei. Bei den operativen Aufgaben übernimmt die Niederländische Küstenwache die zentrale Rolle.

Im Gegensatz dazu ist im Vereinigten Königreich nur ein sehr geringes Niveau der Konzentration von Küstenwachfunktionen festgestellt worden. Lediglich innerhalb der verschiedenen Ministerien hat es gewisse Konzentrationen gegeben. So wurde eine zentrale Einrichtung für Aufrechterhaltung der Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrssicherheit (Küstenwachfunktion 1), die Aufgaben der Seenotrettung (Küstenwachfunktion 8), sowie die Aufgaben im Zusammenhang mit Havarien und Katastrophen auf See (Küstenwachfunktion 9) mit der Maritime and Coast Guard (MCA) geschaffen. Der Zuständigkeitsbereich der MCA hat auch Überschneidungen mit seepolizeilichen Aufgaben. Trotzdem gibt es innerhalb des Verkehrsministeriums noch separate Organisationen mit eigenem Schiffsbestand, die sich mit den Seezeichen befassen. Darüber hinaus gibt es in anderen Ministerien Organisationen mit eigenem Schiffsbestand, die für die Aufgaben des Zolls, der Grenzsicherung und der Fischereiaufsicht zuständig sind.

Diese kurzen, allgemeinen Ausführungen zeigen sicherlich auch sehr deutlich, dass die nationalen Küstenwachfunktionssysteme in den Details sehr unterschiedlich organisiert sein können. Die weiteren Einzelheiten zu den nationalen Systemen der Küstenwachfunktionen sind deshalb ausführlich im Anhang dieser Studie in den jeweiligen Länderprofilen aufgeführt.

4.2 Ausbildung von Personal für Küstenwachfunktionen

Da diese Studie für den Deutschen Nautischen Verein erstellt wurde, war es der Task Force auch wichtig, Informationen zu sammeln, die Rückschlüsse erlauben, inwieweit Personal mit operativen Erfahrungen in der Seeschifffahrt für eine Tätigkeit im Rahmen einzelner Küstenwachfunktionen geeignet ist.

Für Tätigkeiten innerhalb der zehn Küstenwachfunktionen, die im Rahmen dieser Studie betrachtet worden sind, bestehen unterschiedliche Anforderungsprofile. Es wird somit Personal mit unterschiedlichen Qualifikationen und Erfahrungen gesucht.

Ein Wechsel aus dem operativen Schiffsbetrieb in ein Tätigkeitsfeld der Küstenwachfunktionen ist ohne größeren Aufwand im Zusammenhang mit Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen lediglich im Rahmen der Küstenwachfunktion 1 (Aufrechterhaltung der Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrssicherheit). Bei dieser Küstenwachfunktion kann ein operativer Schifffahrtshintergrund, etwa bei Besichtigungen und bei der Zeugniserteilung, sowie bei der Verkehrslenkung und ähnlichen Aufgaben, von Vorteil sein.

Eine größere Überschneidung gibt es außerdem bei Tätigkeiten im Rahmen der Küstenwachfunktionen 8 (Aufgaben in Bezug auf die Seenotrettung) und 9 (Aufgaben im Zusammenhang mit Havarien und Katastrophen auf See). Bewerber aus der Schifffahrt haben hier einen relevanten Hintergrund, müssen aber zusätzliche Aus- und Fortbildungsmaßnahmen besuchen.

Bei allen anderen Küstenwachfunktionen gilt es zu berücksichtigen, dass das Tätigkeitsprofil stark von schifffahrtspolizeilichen Aufgaben geprägt wird, auf die ein Bewerber mit einem operativen Schifffahrtshintergrund nicht vorbereitet ist. Hier ist daher eine umfangreiche Ausbildung für diese

schiffahrtspolizeilichen Belange notwendig, bevor Bewerber aus der Schifffahrt in diesen Küstenwachfunktionen eingesetzt werden können.

Die Informationen aus den im Rahmen dieser Studie betrachteten Ländern bestätigen die obigen Ausführungen. Der Berufsweg bei schiffahrtspolizeilichen Aufgaben wird in den betrachteten Ländern eher selten durch Seiteneinsteiger aus der Schifffahrt gewählt. Bewerber mit Schifffahrtshintergrund entscheiden sich eher für eine Karriere im Bereich der Küstenwachfunktionen 1, 8 und 9. Grundsätzlich scheint jedoch in etlichen Ländern hier ein Mangel an Fachpersonal mit Schifffahrtshintergrund vorzuliegen, weshalb man in der Vergangenheit häufig dazu übergegangen ist, bei diesen Positionen auch Bewerber mit einem schifffahrtsfernen Hintergrund zu berücksichtigen, die dann die notwendigen Grundkenntnisse aus der Schifffahrt in Aus- und Fortbildungsprogrammen vermittelt bekommen.

4.3 Ressourcen von Organisationen in Küstenwachfunktionen

Ein weiterer, wichtiger Punkt aus Sicht der Task Force war die Frage nach den Ressourcen, die für die jeweiligen Küstenwachfunktionen zur Verfügung stehen. Dabei war die systematische Erfassung der unterschiedlichen Ausrüstungsbestandteile nicht unbedingt der Hauptfokus in diesem Schwerpunkt, da sich die unterschiedlichen Schiffseinheiten und anderen Ausrüstungsgegenstände ja schon aufgrund der verschiedenen geographischen Gegebenheiten schlecht vergleichen lassen. Es ging vielmehr auch darum festzustellen, ob und inwieweit Schiffseinheiten und andere Ausrüstungsgegenstände mit anderen Organisationen geteilt oder gemeinsam genutzt werden.

Grundsätzlich muss hier zunächst angemerkt werden, dass die Konzentration von Küstenwachfunktionen hauptsächlich aus Gründen der Kosteneffektivität in den betrachteten Ländern vorangetrieben worden ist. Allerdings gilt es auch festzustellen, dass der Weg der Konzentration (wie schon in vorherigen Abschnitten beschrieben) in einem unterschiedlichen Maße beschränkt worden ist und gerade auch bei der Nutzung und Teilung der Ressourcen nicht immer konsequent zu Ende gegangen wurde.

Wie bereits weiter oben ausgeführt, gibt es sehr unterschiedliche Herangehensweisen an das System der nationalen Küstenwachfunktionen. Das konsequenteste Beispiel bei der Konzentration und gemeinsamen Nutzung der vorhandenen Ressourcen ist sicherlich das Beispiel der Niederlande. Hier gibt es eine Staatsreederei, die die fahrenden Einheiten für alle beteiligten Organisationen unterhält und zur Verfügung stellt. Daneben gibt es noch die Beispiele Finnland und Schweden, wo man sich auf eine Organisation in dem jeweiligen Land verständigt hat, der dann auch die fahrenden Einheiten zugeordnet worden sind, so dass es in den beiden Ländern keine anderen Organisationen mit eigenem Schiffsbestand gibt, wenn man von Fahrzeugen zur Seevermessung und Betonung bzw. von den durch Freiwilligenorganisationen vorgehaltenen Einheiten im Bereich Seenotrettung einmal absieht.

Diesem Ansatz stehen Länder wie Frankreich, Spanien und das Vereinigte Königreich gegenüber, wo die Küstenwachfunktionen durch eine Reihe von Organisationen wahrgenommen werden, die alle über eigene Schiffseinheiten verfügen. Im Vereinigten Königreich hatte man politisch formuliert, kostentechnisch effektiver arbeiten zu wollen. Deswegen wurden zwei Agenturen zusammengelegt. Allerdings hat man diesen Ansatz nur innerhalb der Zuständigkeit eines Ministeriums verfolgt und eine Lösung, die über die Grenzen der Zuständigkeit eines Ministeriums hinausgehen würde, nicht weiter angedacht.

Dänemark und Italien wurden im Rahmen dieser Studie als Mischform betrachtet. Es gibt in beiden Ländern eine große Organisationseinheit (in Dänemark die Marine und in Italien die Küstenwache), die eine Vielzahl der operativen Aufgaben bei den Küstenwachfunktionen übernimmt. Allerdings gibt

es in beiden Ländern auch noch andere Organisationen, die mit eigenem Schiffsbestand für bestimmte Küstenwachfunktionen vorgesehen sind (in Dänemark die Fischereiaufsicht und in Italien die Zollverwaltung).

4.4 Bewährungssituationen der unterschiedlichen Systeme von Küstenwachfunktionen

Nationale Systeme im Zusammenhang mit Küstenwachfunktionen sind historisch gewachsen und werden nicht immer periodisch und systemübergreifend dahingehend evaluiert, ob sie in der jeweiligen Kombination von beteiligten Organisationen und vorhandener Ausrüstung den angestrebten Schutz und das gebotene Maß an Effektivität bieten. In der Vergangenheit wurden nationale Systeme von Küstenwachfunktionen oft im Zusammenhang mit Unfällen und deren Auswirkungen hinterfragt und signifikant verändert, wie etwa nach dem Feuer und der anschließenden Strandung des Frachters Pallas vor der deutschen Küste im Jahre 1998. Die Auswertung dieses Unfalls führte zur Gründung des Havariekommandos. Von daher sollte im Rahmen dieser Studie auch ermittelt werden, ob es ähnlich gravierende Unfälle auch in den betrachteten Ländern gegeben hat und welche Schlussfolgerungen in Bezug auf die nationalen Systeme der Küstenwachfunktionen im Zuge der Unfallauswertungen gezogen wurden.

Es wurde daher versucht, signifikante Notfälle der letzten 20 Jahre zu ermitteln und im Rahmen dieser Studie zu berücksichtigen. Bei der Datenerhebung in den betrachteten Ländern konnten nicht in jedem Falle entsprechende Gefährdungssituationen ermittelt werden. Das bedeutet zum einen, dass die Seeverkehrssicherheit in den europäischen Gewässern in den letzten 20 Jahren grundsätzlich auf einem hohen Niveau gehalten werden konnte, so dass solche Szenarien nicht in jedem betrachteten Land vorgekommen sind. Dies ist grundsätzlich eine positive Entwicklung.

In einigen Ländern hat es jedoch entsprechende Bewährungssituationen gegeben, die hier zumindest kurz angeführt werden sollen. Größere Unfälle mit Schadstoffaustritt wurden etwa durch Dänemark (Kollision des Tankers Baltic Carrier mit dem Frachter Tern in der Ostsee im Jahre 2001) und Schweden (Kollision des Massengutschiffes Fu Shan Hai mit dem Containerschiff Gdynia in der Ostsee im Jahre 2003). Die Unfälle der Tanker Prestige (2002) und Erika (1999) hatten gravierende Auswirkungen in Frankreich und Spanien. Aus den anderen betrachteten Ländern wurde in dieser Unfallkategorie nichts berichtet. Entsprechende Unfälle im Vereinigten Königreich, die zur Einführung des SOSREP¹ Konzepts führten, fanden Anfang der 1990er Jahre und damit außerhalb des betrachteten Zeitraums statt.

Neben den Unfallszenarien mit Schadstoffaustritt wurden auch Informationen zu Unfällen, die zum Abbergen von größeren Menschenmengen geführt haben, berücksichtigt. In dem betrachteten Zeitraum wurde dabei lediglich die Havarie der Costa Concordia im Jahre 2012 in italienischen Gewässern benannt, bei der mehr als 4000 Personen evakuiert werden mussten.

Darüber hinaus wurden Unfälle auf/mit Containerschiffen ermittelt, die zu umfangreichen Maßnahmen bei der Notfallbekämpfung geführt haben. Da wäre zum einen der Verlust der strukturellen Integrität des Schiffskörpers und die anschließende Strandung der MSC Napoli im Jahre 2007 anzuführen. Außerdem wurde hier ebenfalls der Ladungsbrand auf der MSC Flaminia im Jahre 2012 berücksichtigt. Beide Fälle gelten innerhalb der betrachteten Länder als erfolgreiche Bewährungsproben für das SOSREP Konzept im Vereinigten Königreich.

¹ Die Abkürzung SOSREP steht für Secretary of State Representative. Diese Position wurde im Jahre 1999 geschaffen und stattet diese Person mit weitreichenden Vollmachten bei der Ergreifung von Notfallmaßnahmen aus. Weitere Einzelheiten sind dazu im Länderprofil Vereinigtes Königreich im Anhang dieses Berichtes ersichtlich.

Grundsätzlich lässt sich sagen, dass die Notfallmaßnahmen bei den einzelnen Unfällen im Nachhinein nicht immer positiv bewertet worden sind. Auch wenn insbesondere bei den Tankerunfällen Erika und Prestige eine Reihe von regulativen Maßnahmen auf internationaler Ebene (IMO und Europäische Kommission) ergriffen worden sind, hat es in den betrachteten Ländern keine Veränderungen im Zuge der genannten Unfälle in den jeweiligen nationalen Systemen der Küstenwachfunktionen gegeben. Es wurden gelegentlich Umrüstungsbestandteile angepasst. Die grundsätzlichen Organisationsstrukturen in den betrachteten Ländern blieben aber unverändert. Die Veränderungen und Umstrukturierungen in den nationalen Systemen der Küstenwachfunktionen im Betrachtungszeitraum dieser Studie sind aus anderen Gründen erfolgt und haben keinen Bezug zu etwaigen Mängeln bei einer Notfallbekämpfung.

5 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Im vorherigen Abschnitt wurden die Gemeinsamkeiten und Unterschiede bei der Umsetzung der Küstenwachfunktionen in den betrachteten Ländern diskutiert. Diese Gemeinsamkeiten und Unterschiede lassen sich folgt zusammenfassen und erlauben außerdem diese Schlussfolgerungen:

1. Es gibt keine einheitliche Herangehensweise an das Thema Küstenwachfunktionen

Auf europäischer Ebene lassen sich keine Gemeinsamkeiten bei der nationalen Herangehensweise an das Thema Küstenwachfunktionen feststellen. In den betrachteten Ländern arbeiten unterschiedliche Akteure von verschiedenen Ministerien zusammen, ohne dass sich hier ein grundlegendes Schema ableiten lässt. Die nationale Herangehensweise an Küstenwachfunktionen in Deutschland fügt sich in das Spektrum der betrachteten Varianten in den unterschiedlichen EU-Mitgliedsländern ein. Augenfällig erscheint, dass bei einigen Ländern, wie z.B. Dänemark, Frankreich, Spanien oder auch Italien, die Marine in Küstenwachfunktionen mit eingebunden ist, was in Deutschland nicht der Fall ist. Außerdem kommt bei Deutschland hinzu, dass die föderale Struktur sich so in keinem anderen betrachteten Land wiederfindet.

2. Es gab in allen betrachteten Ländern Versuche, die Küstenwachfunktionen zu konzentrieren

Im Zusammenhang mit der Arbeit an dieser Studie wurde festgestellt, dass es in allen betrachteten Ländern immer wieder auch Initiativen gegeben hat, die Organisationsstrukturen in den jeweiligen nationalen Systemen der Küstenwachfunktionen zu verändern und dort sehr häufig auch über Konzentrationen von Aufgaben nachzudenken. Diese Überlegungen sind aber nicht in jedem der betrachteten Länder weitergeführt worden, so z.B. in Dänemark oder Italien.

3. Die Konzentration von Küstenwachfunktionen ist in den betrachteten Ländern auf unterschiedlichem Niveau durchgeführt worden

Das Niveau der Konzentration der Küstenwachfunktionen variiert signifikant in den betrachteten EU-Mitgliedsstaaten. Beispiele für Länder, die sich für eine hohe Konzentration der Küstenwachfunktionen entschieden haben, sind Schweden, Finnland oder die Niederlande. Länder, die sich für ein geringeres Niveau der Konzentration von Küstenwachfunktionen entschieden haben, sind zum Beispiel das Vereinigte Königreich und Spanien.

4. Zielsetzung der Konzentration von Küstenwachfunktionen war eine Erhöhung der Effektivität der Nutzung der zur Verfügung stehenden Ressourcen

Es sind vor allen Dingen Erörterungen im Zusammenhang mit dem effektiven Einsatz öffentlicher Mittel, die zur Konzentration von Küstenwachfunktionen führen. Das ergibt sich z.B. aus den Begründungen für die Zusammenlegung der HM Coastguard und der Marine Safety Agency im Vereinigten Königreich oder der Argumentation im Zusammenhang mit der Schaffung der niederländischen Küstenwache. Ähnliches gilt auch für Finnland.

5. Das Ergebnis der Erhöhung der Effektivität der Nutzung zur Verfügung stehender Ressourcen wurde nicht immer erreicht

Die Konzentration von Küstenwachfunktionen zur Erhöhung der Effektivität der Nutzung der zur Verfügung stehender Ressourcen stößt in einigen betrachteten Ländern an Grenzen, wenn es um die Zusammenarbeit über die Zuständigkeitsgrenzen einzelner Ministerien hinausgeht. Lediglich in den

Niederlande wurde eine zentrale Organisation zur Unterhaltung einer gemeinsamen Flotte für die Aufgaben im Rahmen der Küstenwachfunktionen geschaffen. In allen anderen betrachteten Ländern werden zum Teil auch in anderen organisatorischen Einheiten Schiffskapazitäten für den Einsatz bei Küstenwachfunktionen vorgehalten. Insbesondere die Teilung von Ressourcen über die Zuständigkeit von einzelnen Ministerien hinaus und die gemeinsame Nutzung von Ausrüstungsbestandteilen scheint in diesen Ländern zum Teil nicht einfach zu sein.

6. Personal mit operativem Schifffahrtshintergrund wird hauptsächlich bei Schiffssicherheitsfragen eingesetzt, nicht aber unbedingt bei Aufgaben im schifffahrtspolizeilichen Bereich

Personal mit operativem Schifffahrtshintergrund wird überwiegend bei der Küstenwachfunktion "Aufrechterhaltung der Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrssicherheit" eingesetzt. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Tätigkeiten im Bereich Besichtigungen und Zeugniserteilung. Darüber hinaus können Personen mit einem operativen Schifffahrtshintergrund im Bereich Seenotrettung, Verkehrslenkung und Unfallbekämpfung eingesetzt werden. Bei Küstenwachfunktionen im Bereich des schifffahrtspolizeilichen Vollzuges kommen Bewerber aus der Schifffahrt nur nach dem Absolvieren von Zusatzausbildungen zum Einsatz.

7. Die jeweiligen Kommandostrukturen konnten im Rahmen dieser Studie nicht objektiv ermittelt und bewertet werden

Eine Ermittlung und Bewertung des Handelns von Kommandostrukturen in den jeweiligen Ländern konnte im Rahmen dieser Studie nicht objektiv vorgenommen werden und soll daher auch nicht Gegenstand dieses Faktenpapiers sein.

8. Bewährungssituationen, bei denen das nationale System der Küstenwachfunktionen nachhaltig getestet wurde, konnten nicht für jedes Land ermittelt werden. Bei den Ländern, für die solche Bewährungssituationen ermittelt werden konnten, wurden keine Veränderungen im nationalen System der Küstenwachfunktionen im Nachgang zu diesen Bewährungssituationen vorgenommen.

Es wurde versucht, im Rahmen dieser Studie Bewährungssituationen zu ermitteln, die die jeweiligen nationalen Systeme der Küstenwachfunktionen signifikant getestet haben sollten, etwa durch Unfälle mit Schadstoffaustritt oder durch Unfälle, die mit größeren Evakuierungen von in Not geratenen Personengruppen einhergingen. Dabei konnten nicht für jedes betrachtete Land solche Szenarien innerhalb der letzten 20 Jahre ermittelt werden. In den Ländern, in denen es solche Szenarien innerhalb der letzten 20 Jahre gegeben hat, wurden keine organisatorischen Veränderungen bei den Küstenwachfunktionen als Folge dieser Szenarien vorgenommen. In den letzten 20 Jahren wurden Veränderungen in den nationalen Systemen der Küstenwachfunktionen vor allem aus Gründen der Erhöhung der Effektivität des Einsatzes öffentlicher Mittel vorangetrieben.

6 Anhang 1 – Profile der in dieser Studie untersuchten Länder

6.1 Dänemark

6.1.1 Geographische Angaben

Dänemark (mit Grönland und den Färöer-Inseln) verfügt über eine Küstenlänge von 7314 km.²

6.1.2 An Küstenwachfunktionen beteiligte Organisationen und Behörden

Dänemark hat keine Küstenwache im herkömmlichen Sinne. Die Küstenwachfunktionen werden durch eine Reihe von unterschiedlichen Behörden und Organisationen wahrgenommen. Die dänischen Küstenwachfunktionen basieren auf einem System enger Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Einrichtungen im Zuständigkeitsbereich unterschiedlicher Ministerien. Bei den operativen Aufgaben ist die dänische Marine die Führungsorganisation für viele Küstenwachfunktionen. Sie kooperiert dabei jedoch bei der Ausführung mit vielen anderen Behörden und Einrichtungen, wie z.B. der dänischen Polizei, den kommunalen Verwaltungen, der dänischen Schifffahrtsverwaltung, dem dänischen Katastrophenschutz und anderen beteiligten Organisationen.

In Dänemark waren zu einem früheren Zeitpunkt verschiedene Einrichtungen im Zuständigkeitsbereich des Verteidigungsministeriums angesiedelt, die Küstenwachfunktionen im Bereich der Seeverkehrssicherheit wahrgenommen haben. Eine dieser Einrichtungen war die dänische Wasserstraßenverwaltung (Farvandsvaesnet), die 1973 durch den Zusammenschluss verschiedener Dienste – die dänischen Seezeichen, die Lotsendienste, die dänische Seenotrettung und die dänischen Seekartendienste – unter einem Dach entstand, um insgesamt effektiver auf diesem Gebiet arbeiten zu können. Diese Organisation wurde im Jahre 2011 aufgelöst und die unterschiedlichen Funktionen auf andere Organisationen im Zuständigkeitsbereich verschiedener Ministerien verteilt. Dabei wurden der Lotsendienst und die Zuständigkeit für die Seezeichen der dänischen Schifffahrtsverwaltung zugeordnet, die Teil des Wirtschaftsministeriums ist. Meeresbelange wurden an das Ministerium für Klima und Energie abgegeben und die Verantwortung für die Seevermessung wurde dem Umweltministerium zugesprochen.

Die zuständige Einheit in der dänischen Marine, die viele der operativen Küstenwachfunktionen wahrgenommen hat, war in den letzten Jahren ebenfalls von einer Reihe von strukturellen Veränderungen betroffen. Im Zeitraum 1960 bis 2014 wurden diese Aufgaben durch das Operative Kommando der Marine (Søværnets Operative Kommando) mit rund 300 Angestellten ausgeführt. 150 Personen waren dabei direkt in der Einsatzzentrale beschäftigt. Seit 2014 werden die Aufgaben in einer veränderten Kommandostruktur wahrgenommen. Seit 2019 ist das Marinekommando (Søværnskommando) für diese Funktionen zuständig und unterhält für diese Aufgaben ein zentrales Lagezentrum in Fredrikshavn, das 2016 eröffnet wurde.

² Quelle: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/denmark/#geography>

6.1.3 Aufgabenbereich der führenden Organisation bei den Küstenwachfunktionen

Die dänische Marine nimmt die führende Rolle bei operativen Aufgaben im Zusammenhang mit schiffahrtspolizeilichen Aufgaben im dänischen Küstenwachfunktionssystem ein. Diese Aufgaben beinhalten folgende Schwerpunkte:

- Verhinderung von Schmuggel und Wahrnehmung von damit im Zusammenhang stehenden Aufgaben
- Überwachung der Seegrenzen
- Allgemeine Beobachtung und Überwachung des nationalen Seeraums
- Schutz der marinen Umwelt und Verhinderung von Straftaten auf diesem Gebiet
- Seenotrettung
- Unterstützung bei Havarien und Seenotfällen
- Wahrnehmung von Aufgaben bei der Notfallbekämpfung auf See

Das dänische Küstenwachfunktionssystem ist jedoch komplex und erfordert eine enge Zusammenarbeit der beteiligten Behörden und Organisationen. Die dänische Schifffahrtsverwaltung ist z.B. zuständig für Fragen der Seeverkehrssicherheit und übernimmt dabei auch die Aufgaben im Zusammenhang mit der Ahndung von Verstößen gegen die Verkehrsregeln in der Seeschifffahrt. Die Verkehrslenkung ist ebenfalls der dänischen Schifffahrtsverwaltung unterstellt. Die dänische Schifffahrtsverwaltung hat ein Bereitschaftssystem eingeführt, das diese Verwaltung in die Lage versetzt, eine enge Zusammenarbeit mit der Marine auf 24/7 Basis zu unterhalten, wenn z.B. Notsituationen eine solche Abstimmung erfordern. Das gilt auch sinngemäß auch für andere Küstenwachfunktionen, etwa bei Seeunfällen mit Schadstoffaustritt, wo andere Behörden und Organisationen mit der Marine im nationalen Verbund eng zusammenarbeiten, um die Folgen eines solchen Seeunfalls so weit wie möglich einzudämmen.

Obwohl die dänische Marine die Führungseinheit bei den operativen Küstenwachfunktionen ist, arbeitet sie in diesen Funktionen nicht völlig selbständig, sondern immer in enger Abstimmung mit allen beteiligten Partnern. Das ist eine etablierte und akzeptierte Tradition in Dänemark.

Es gab vor ca. 10 – 15 Jahren in Dänemark Diskussionen über die Schaffung einer nationalen Küstenwache. Diese wurden jedoch nur von einzelnen Personen betrieben und führten nicht dazu, dass auf nationaler Ebene die entsprechenden Veränderungen im dänischen System der Küstenwachfunktionen vorgenommen wurden.

6.1.4 Ausstattung der an den Küstenwachfunktionen beteiligten Organisationen

Es ist nicht ganz einfach, die Ressourcen, die für Küstenwachfunktionen bei der dänischen Marine vorgehalten werden, zu beschreiben.

Die Marine führt um die 20 Schiffe in ihrem Fahrzeugbestand auf. Diese kommen bei Aufgaben der Landesverteidigung, jedoch auch bei gewissen Küstenwachfunktionen zum Einsatz. Darüber hinaus werden 7 weitere Schiffseinheiten unterschiedlicher Größe aufgeführt, die bei Havarien im Zusammenhang mit Schadstoffaustritten eingesetzt werden. Es gibt eine spezielle Organisation innerhalb des Verteidigungsministeriums, die sich mit der Beschaffung, Ausrüstung, dem Einsatz und der Unterhaltung der zur Verfügung stehenden Ressourcen beschäftigt. Der Personalbestand der dänischen Marine wird mit ca. 3000 Personen angegeben. Es gibt eine Reihe von Zivilangestellten, die im Rahmen der Küstenwachfunktionen für operative Aufgaben eingesetzt werden.

Andere, am dänischen nationalen System der Küstenwachfunktionen beteiligte Einrichtungen, wie z.B. die nationale Fischereiaufsichtsbehörde, unterhalten eigenes Personal und eigene Schiffseinheiten für die ihnen gesetzlich übertragenen Aufgaben.

6.1.5 Ausbildung der an Küstenwachfunktionen beteiligten Personen

Die dänische Marine verfügt über eigene Aus- und Fortbildungsstätten, die das Personal für die Aufgaben bei den Küstenwachfunktionen ausbildet, die durch die dänische Marine wahrgenommen werden.

In Hinsicht auf Personal mit operativem Schifffahrtshintergrund bleibt festzustellen, dass eine Reihe von Zivilbeschäftigten Aufgaben bei der Überwachung des dänischen Seeraums in den entsprechenden Lagezentren übernehmen und bei der Notfallbekämpfung eingesetzt werden.

Unter den am nationalen System der Küstenwachfunktionen beteiligten Einrichtungen ist dänische Schifffahrtsverwaltung der Arbeitgeber für die meisten Beschäftigten mit einem operativen Schifffahrtshintergrund. Ungefähr 50% der fast 300 Beschäftigten haben einen solchen beruflichen Hintergrund.

6.1.6 Unfälle und Gefahrenszenarien bei denen sich das nationale System der Küstenwachfunktionen bewährt hat

Obwohl dänische Gewässer eine der höchsten Verkehrsdichten der Welt aufweisen und es jährlich auch zu einer Reihe von Unfällen kommt, wurden lediglich zwei schwere Unfälle mit signifikantem Schadstoffaustritt in den letzten 25 Jahren verzeichnet.

Der schwerwiegendste Unfall war dabei die Kollision des Tankers „Baltic Carrier“ mit dem Frachtschiff „Tern“ in der Kadetrinne in der westlichen Ostsee im März des Jahres 2001, bei dem mehr als 2700 t Schweröl in die Ostsee eingeleitet und zahlreiche dänische Küstenabschnitte nachhaltig geschädigt wurden. Dieser Unfall hatte auch ein starkes regionales Echo über Dänemark hinaus und führte zu zahlreichen Erörterungen bzgl. der Tankersicherheit in der westlichen Ostsee, etwa im Rahmen der HELCOM. Allerdings kam es im Zusammenhang mit nationalen Küstenwachfunktionen zu keinen weiteren Empfehlungen. Es wurde in Dänemark auch keine Forderung nach einer nationalen Küstenwache laut.

Das gilt auch für den zweiten Unfall, die Kollision des Massengutfrachtschiffes „Fu Shan Hai“ mit dem Frachtschiff „Gdynia“ im Mai 2003 zwischen Bornholm und der schwedischen Küste, bei dem es ebenfalls zum Eintritt von Schweröl in die Ostsee kam, wenn auch in geringerer Masse als bei der Havarie der „Baltic Carrier“. Jedoch wurde auch in diesem Zusammenhang keine Notwendigkeit gesehen, Veränderungen im dänischen nationalen System der Küstenwachfunktionen vorzunehmen.

6.1.7 Zusammenfassung

Das nationale System der Küstenwachfunktionen in Dänemark ist ein System ohne einen Akteur, der den spezifischen Namen Küstenwache führt. Verschiedene Behörden und Organisationen in den Zuständigkeitsbereichen unterschiedlicher Ministerien arbeiten in einem komplexen System, das durch ein hohes Maß an Konsultation und Kooperation geprägt ist, zusammen. Die dänische Marine ist ein integraler Bestandteil dieses Systems und führt dort alle wesentlichen operativen Aufgaben aus und verwaltet auch den Hauptteil der zur Verfügung stehenden Ressourcen. Dieser Umstand marginalisiert jedoch nicht die Bedeutung und Rolle der anderen, am dänischen System der Küstenwachfunktionen beteiligten Einrichtungen.

6.2 Finnland

6.2.1 Geographische Angaben

Die finnische Küstenlänge wird mit 1.250 km angegeben.³

6.2.2 An Küstenwachfunktionen beteiligte Organisationen und Behörden

Finnland verfolgt bei der Umsetzung seiner Küstenwachfunktionen ein System, bei dem die operativen Aufgaben weitestgehend von der Finnish Border Guard (Suomen Rajavartiolaitos)⁴ wahrgenommen werden, wobei die Zuständigkeit für die einzelnen Funktionen bei unterschiedlichen Ministerien angesiedelt sein kann. Die Finnish Border Guard arbeitet hier in enger Abstimmung und nach den Vorgaben der jeweiligen Ministerien, die die Verantwortung für die Umsetzung und Durchführung der einzelnen Funktionen innehaben.

Die Finnish Border Guard wurde 1919⁵ gegründet, um zunächst hauptsächlich die Landesgrenze nach Russland zu sichern. Im Jahre 1929 wurde eine separate Küstenwache gegründet, die speziell den Schmuggel unterbinden sollte. Diese Küstenwache wurde in den 1950er Jahren in die Finnish Border Guard integriert. Ab diesem Zeitpunkt wurden auch die operativen Aufgaben im Bereich der Küstenwachfunktionen stetig erweitert und ergänzt, so dass die Finnish Border Guard heute die Organisation ist, die in fast allen der vom European Coast Guard Forum definierten Küstenwachfunktionen die Führungsrolle bei der operativen Umsetzung einnimmt.

Die Finnish Border Guard sieht sich selbst hauptsächlich als Dienstleister für die anderen, in die Küstenwachfunktionen involvierten Organisationen und Behörden. Die Zuständigkeit für die einzelnen Küstenwachfunktionen ist über verschiedene Ministerien verteilt, die die Richtlinien und Gesetze in den jeweiligen Themengebieten ausarbeiten, auf deren Grundlage wiederum die Finnish Border Guard tätig wird.

Neben der Finnish Border Guard ist insbesondere die Finnish Transport and Communications Agency (TRAFICOM)⁶ zu erwähnen. TRAFICOM ist die Finnische Schifffahrtsverwaltung und verantwortlich für die traditionellen Aufgaben auf diesem Gebiet, wie z.B. die Erteilung der Schiffssicherheitszeugnisse, die Qualifikation von Seeleuten, hydrographische Aufgaben, Seezeichen sowie die Unterhaltung von Seewasserstrassen.

Darüber hinaus gibt es eine separate Zollverwaltung, die die Führungsrolle bei Aufgaben der Verzollung übernimmt. Die Polizei ist verantwortlich für Fragen der Einreiseformalitäten. Insbesondere zwischen Zoll, Grenzschutz und Polizei findet eine enge Zusammenarbeit statt.

6.2.3 Aufgabenbereich der führenden Organisation bei den Küstenwachfunktionen

Wie bereits im vorherigen Abschnitt ausgeführt, werden durch die Finnish Border Guard wichtige operative Tätigkeiten auf dem Gebiet der Küstenwachfunktionen ausgeführt. Das sind nach Auskunft der Finnish Border Guard:

³ Quelle: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/finland/#geography>

⁴ <https://raja.fi/en/frontpage>

⁵ Quelle: https://en.wikipedia.org/wiki/Finnish_Border_Guard

⁶ <https://www.traficom.fi/en/transport/maritime>

- Aufgaben zur Gefahrenabwehr auf See und in den Häfen
- Verhinderung von illegalem Handel und Schmuggel, sowie sonstigen illegalen Aktivitäten auf See und damit verbundene Aufgaben des seepolizeilichen Vollzuges
- Grenzkontrolle auf See
- Überwachung des Seeraums
- Sicherstellung des Schutzes der marinen Umwelt und Maßnahmen bei Verunreinigung von Gewässern
- Aufgaben in Bezug auf die Seenotrettung
- Aufgaben im Zusammenhang mit Unfällen und Katastrophen auf See
- Aufgaben der Fischereiaufsicht

Bis auf Aufgaben im Zusammenhang mit der Verzollung von Waren und den Kernaufgaben der Schifffahrtsverwaltung, die von anderen Behörden und Institutionen ausgeführt werden, ist die Finnish Border Guard der führende Dienstleister bei den Küstenwachfunktionen.

Da die Finnish Border Guard beim Innenministerium in Finnland angesiedelt ist, können durch die Finnish Border Guard auch direkt Aufgaben des seepolizeilichen Vollzuges wahrgenommen werden, etwa bei der Verschmutzung der Meeresräume oder bei Tatbeständen, die im Zusammenhang mit dem Kapitel 20 des Finnish Maritime Code stehen (z.B. Verstöße gegen die Kollisionsverhütungsregeln).

Trotzdem gibt es viele Schnittstellen zu anderen Behörden und Organisationen im Zuständigkeitsbereich weiterer Ministerien, die regelmäßig konsultiert werden und zwischen denen eine enge Abstimmung stattfindet. Auch wenn die Mehrheit aller Aufgaben bei den Küstenwachfunktionen durch die Finnish Border Guard ausgeführt werden, gibt es eine Reihe von überschneidenden Kompetenzen (z.B. mit der Polizei) oder bei der Unfallbekämpfung mit Schadstoffaustritt, bei der die Finnische Marine ebenfalls mit eigenen Einheiten involviert sein kann. Die Unfallbekämpfung schließt darüber hinaus eine Reihe weiterer Organisationen mit ein.

6.2.4 Ausstattung der an den Küstenwachfunktionen beteiligten Organisationen

Da die Finnish Border Guard nicht nur auf dem Gebiet der Küstenwachfunktionen tätig ist, war es schwierig, genaue Zahlen zum Personalbestand zu ermitteln, der bei diesen Funktionen involviert ist. Die Gesamtpersonalstärke der Finnish Border Guard liegt bei etwa 3.000 Personen.

Die Finnish Border Guard unterhält die beiden Seenotrettungszentren (MRCC Turku und MRSC Helsinki). Von MRCC Turku aus werden auch Entscheidungen im Zusammenhang mit Notliegeplätzen (Places of Refuge) und Maßnahmen bei Seeunfällen mit Schadstoffaustritt koordiniert. Das technische System, das das Lagebild in solchen Situationen bereitstellt, wird von den Finnischen Umweltbehörden vorgehalten.

Die Finnish Border Guard verfügt über 3 größere Schiffseinheiten (1,000 – 4,000 dwt), die insbesondere bei der Unfallbekämpfung mit Schadstoffaustritt zum Einsatz kommen (die Finnische Marine hält ebenfalls 3 Schiffseinheiten für diesen Zweck in ihrem Bestand). Laut Aussage der Finnish Border Guard sind zwei weitere Schiffseinheiten dieser Größe in Planung. Dazu kommen etwa 30 kleinere Schiffseinheiten (10 – 25 Tonnen), 2 Flugzeuge zur Überwachung von Schadstoffaustritten und Verunreinigungen der Meeresräume sowie etwa 12 Helikopter.

6.2.5 Ausbildung der an Küstenwachfunktionen beteiligten Personen

Die Finnish Border Guard als größte Einheit im Bereich der Küstenwachfunktionen ist als attraktiver Arbeitgeber in Finnland angesehen und somit ist das Interesse an Beschäftigungsmöglichkeiten in der Finnish Border Guard groß.

Theoretisch ist es möglich, dass Personen mit einem Schifffahrtshintergrund bei der Finnish Border Guard tätig werden können. Sie müssen dann allerdings zunächst erst einmal entsprechende Ausbildungsprogramme für die seepolizeilichen Vollzugsaspekte absolvieren, bevor sie voll umfänglich bei der Finnish Border Guard eingesetzt werden können. Von daher ist dieser Berufsweg nach Aussagen der Finnish Border Guard eher die Ausnahme.

6.2.6 Unfälle und Gefahrenszenarien bei denen sich das nationale System der Küstenwachfunktionen bewährt hat

Nach Aussage der Finnish Border Guard gehört der Finnische Seeraum und hier insbesondere der Finnische Meerbusen zu den international stark durch Tanker befahrenen Seegebieten. Trotz dieses Gefahrenpotentials, das regelmäßig national bewertet wird, ist es bislang nicht zu schwerwiegenden Unfällen mit komplexen Schadenslagen gekommen.

Der intensive Fährverkehr zwischen Finnland, Estonia, Schweden und den Ålandinseln ist eine weitere potentielle Gefahrenquelle. Hier ließe sich nur auf den Untergang der Estonia im Jahre 1994 verweisen. Seither hat sich keine ähnlich gelagerte komplexe Notsituation ergeben.

6.2.7 Zusammenfassung

Das nationale System der Küstenwachfunktionen in Finnland ist durch ein hohes Maß an Konzentration im operativen Bereich gekennzeichnet, bei dem die Finnish Border Guard eine Schlüsselrolle einnimmt. Unberührt von der Konzentration im operativen Bereich bleiben die Kompetenzen der jeweiligen mit den einzelnen Küstenwachfunktionen betrauten Ministerien, Behörden und anderen Organisationen, die die Richtlinien und gesetzlichen Rahmenbedingungen in ihren Zuständigkeitsbereichen schaffen. Trotz des hohen Maßes an Konzentration im operativen Bereich, gibt es jedoch auch dort Überschneidungen und Abstimmungsbedarf mit anderen Akteuren, die in einzelnen Küstenwachfunktionen mit involviert sind.

6.3 Frankreich

6.3.1 Geographische Angaben

Die französische Küstenlänge wird mit 4.853 km angegeben.⁷

6.3.2 An Küstenwachfunktionen beteiligte Organisationen und Behörden

Frankreich gehört zu den im Rahmen dieser Studie betrachteten Ländern, die ein sehr komplexes System bei den Küstenwachfunktionen unterhalten, welches durch ein niedriges Niveau an Konzentration der operativen Aufgaben gekennzeichnet ist. Ähnlich wie in Spanien, gibt es drei große Akteure, die bei den operativen Aufgaben zum Einsatz kommen. Besonders für Frankreich ist darüber hinaus, dass man ein einzigartiges System der Koordinierung entwickelt hat, mit dem die vorhandenen Kräfte in gewissen Situationen gebündelt werden können, um die operativen Möglichkeiten zu vergrößern. Dieses System wurde nach den Havarien der Tanker „Erika“ (1999) und „Prestige“ (2002) eingeführt.

Im Zentrum dieses Systems steht das Generalsekretariat des Meeres (Secrétariat général de la mer), das von einem Generalsekretär (SGMer), der dem Premierminister direkt unterstellt ist, geleitet wird. Der SGMer hat eine Reihe von politischen Aufgaben, um die Schifffahrts- und Meerespolitik Frankreichs zu koordinieren. Außerdem ist die Koordinierung der Küstenwachfunktionen Frankreichs hier politisch angesiedelt. Dazu gibt es ein interministerielles Komitee (Comité interministériel de la mer (CIMer)), mit dem über die Zuständigkeiten der einzelnen Ministerien hinaus auf nationaler Ebene die politische Koordinierung bei den Küstenwachfunktionen vorgenommen wird.

Auf operativer Ebene steht dem SGMer seit 2010 ein Lagezentrum der Küstenwachfunktionen (Centre opérationnel de la fonction garde-côtes (COFGC)) zur Verfügung. In diesem Lagezentrum arbeiten Vertreter der in die Küstenwachfunktionen involvierten Behörden und Organisationen zusammen – Marine (Marine Nationale), Gendarmerie Nationale, Gendarmerie Maritime, Zoll (Douane), Polizei (Police Nationale), Sécurité Civile und die Schifffahrtsverwaltung (Affaires Maritimes).

Der SGMer greift nicht selbst in operative Aufgaben ein. Zu diesem Zweck gibt es die sogenannten Maritimen Präfekten (Préfet maritime), eine Position die um 1800 geschaffen wurde, um zivile und militärische Einheiten unter ein Kommando zu bringen. Diese Präfekten sind daher Beamte, die sowohl zivile und auch militärische Befugnisse haben. Sie sind einerseits dem Premierminister unterstellt, andererseits aber als ranghohe Offiziere der Marine im Admiralsrang Teil der Kommandostruktur der Marine. Zurzeit gibt es drei Präfekten – Mittelmeer, Atlantik sowie Englischer Kanal und Nordsee. Die Präfekten sind seit 1978 befugt, über alle im Rahmen der Küstenwachfunktionen tätigen Einheiten in den unterschiedlichen Ministerien zu verfügen und diese in den entsprechenden Situationen zu führen.

Die drei großen Akteure mit eigenen fahrenden Einheiten bei den Küstenwachfunktionen sind zum einen die französische Marine als Teil des Verteidigungsministeriums. Außerdem gibt es die Gendarmerie Maritime, die ein selbständiger Teil der Marine ist. Wichtige Aufgaben werden ebenfalls von der Zollverwaltung (Douane) übernommen. Bei Fragen der Seeverkehrssicherheit kommt außerdem die Schifffahrtsverwaltung zum Einsatz, die aber sonst nicht in operative Aufgaben der Küstenwachfunktionen involviert ist.

⁷ Quelle: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/france/#geography>

6.3.3 Aufgabenbereich der führenden Organisation bei den Küstenwachfunktionen

Wie bereits im vorherigen Abschnitt erwähnt, ist das französische Küstenwachfunktionssystem komplex und involviert im Wesentlichen 3 größere Akteure. Diese 3 Akteure haben jeweils unterschiedliche Zuständigkeiten, können jedoch im Bedarfsfall gemeinsam mit den anderen beiden Akteuren auf Anweisung eines Maritimen Präfekten agieren. In den einzelnen Küstenwachfunktionen sehen die Zuständigkeiten wie folgt aus:

1. Aufrechterhaltung der Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrssicherheit – Die Verkehrslenkung erfolgt normalerweise durch Stellen der Gendarmerie Maritime. Die übrigen Funktionen im Zusammenhang mit der Betonung von Seegebieten, sowie den Besichtigungs- und Zulassungswesen fallen in den Aufgabenbereich der Schifffahrtsverwaltung.
2. Aufgaben zur Gefahrenabwehr auf See und in den Häfen – Die operativen Aufgaben werden durch die Gendarmerie Maritime und die Zollverwaltung ausgeführt. Bei der Gefahrenabwehr spielt auch das nationale Lagezentrum beim SGMer eine große Rolle.
3. Aufgaben in Bezug auf eine ordnungsgemäße Verzollung von Waren auf Schiffen – Der Bereich Verzollung fällt in den Zuständigkeitsbereich der Zollverwaltung.
4. Verhinderung von illegalem Handel und Schmuggel, sowie sonstigen illegalen Aktivitäten auf See und damit verbundene Aufgaben des seepolizeilichen Vollzuges – Dieser Bereich wird durch die Gendarmerie Maritime und die Zollverwaltung abgedeckt.
5. Grenzkontrolle auf See – Dieser Bereich wird primär durch die Gendarmerie Maritime abgedeckt.
6. Überwachung des Seeraums – Dieser Bereich wird durch die Gendarmerie Maritime und die Zollverwaltung abgedeckt.
7. Sicherstellung des Schutzes der marinen Umwelt und Maßnahmen bei Verunreinigung von Gewässern – Auch dieser Bereich wird hauptsächlich von der Zollverwaltung ausgeführt.
8. Aufgaben in Bezug auf die Seenotrettung – Die Seenotrettung wird durch die Gendarmerie Maritime und die Zollverwaltung koordiniert, wobei man hier auf fahrende Einheiten der französischen Seenotrettungsgesellschaft zurückgreift. Darüber hinaus stellt die Marine fliegende Einheiten bei Bedarf zur Verfügung.
9. Aufgaben im Zusammenhang mit Unfällen und Katastrophen auf See - Diese Funktion gehört zu den Kernaufgaben des Maritimen Präfekten, der dann alle Einheiten und Ressourcen je nach Situation und Bedarf einsetzen kann.
10. Aufgaben der Fischereiaufsicht – Dieser Bereich fällt eher in den Aufgabenbereich der Zollverwaltung.

Bei der Durchsicht der oben aufgeführten Liste wird sicherlich sehr deutlich, dass es bei den meisten Küstenwachfunktionen sehr starke Überschneidungen bei Gendarmerie Maritime und Zollverwaltung kommt. Das ist sicherlich auch dem Konstrukt des Maritimen Präfekten geschuldet, der in Abhängigkeit der sich entwickelnden Situation über allen Einheiten und sonstigen Ressourcen in dem jeweiligen Gebiet verfügen kann. Das schließt auch die Einheiten der Marine mit ein, die bislang hier nicht erwähnt wurden, jedoch jederzeit mit eingesetzt werden können.

6.3.4 Ausstattung der an den Küstenwachfunktionen beteiligten Organisationen

Der größte Akteur bei den Küstenwachfunktionen ist die französische Marine, die zwar an operativen Tätigkeiten nicht beteiligt ist, jederzeit aber durch den Maritimen Präfekten mit hinzugezogen werden kann. Der Personalbestand der Marine wird mit 42.000 Angestellten angegeben. Dazu kommen noch einmal 2.800 Zivilangestellte. Die Marine verfügt über 120 Schiffe und 177 Flugzeuge und Hubschrauber.

Die Gendarmerie Maritime verfügt über 1,100 Angestellte. Dazu kommen noch 30 Schiffe unterschiedlicher Größe. Die Gendarmerie Maritime unterhält keine eigenen fliegenden Einheiten und greift auf die Ressourcen der Marine im Bedarfsfall zurück. Allerdings sind die fünf großen französischen Überwachungs- und Notfallzentralen (Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS)) Teil der Gendarmerie Maritime.

Die Zollverwaltung verfügt über 800 Angestellte, die auf 40 Schiffen unterschiedlicher Größe zum Einsatz kommen. Zusätzlich unterhält die Zollverwaltung 15 Flugzeuge, die teilweise auch für Patrouillenflüge zum Aufspüren von Verschmutzungen der Seeräume genutzt werden können. Außerdem sind 9 Hubschrauber im Bestand der Zollverwaltung, die bei den Küstenwachfunktionen eingesetzt werden können.

Um den kompletten Überblick zu geben, soll auch die Ausrüstung der freiwilligen Seenotrettungsorganisation (Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM)) erwähnt werden. Diese Einrichtung unterhält insgesamt ca. 600 fahrende Einheiten (vom Jetski bis zum Rettungskreuzer). Es werden 1.200 Angestellte beschäftigt, die durch 5.800 Freiwillige verstärkt werden.

6.3.5 Ausbildung der an Küstenwachfunktionen beteiligten Personen

Die Frage nach der Verwendbarkeit von Personal mit operativem Schifffahrtshintergrund konnte nicht vollständig geklärt werden. Grundsätzlich eignet sich der Karriereweg in militärischen und halb-militärischen Einrichtungen eher seltener für den Seiteneinstieg, so dass Quereinsteiger eher bei Fragen der Verkehrslenkung und der Seenotrettung zum Einsatz kommen, sowie bei den Besichtigungs- und Zulassungstätigkeiten der Schifffahrtsverwaltungen.

6.3.6 Unfälle und Gefahrenszenarien bei denen sich das nationale System der Küstenwachfunktionen bewährt hat

Das französische System der Küstenwachfunktionen ist traditionell durch unterschiedliche Akteure mit teilweise überlappenden Zuständigkeiten geprägt. Im Nachgang zu den Havarien der „Erika“ (1999) und der „Prestige“ (2002) wurde die grundsätzliche Struktur nicht verändert. Das System der Maritimen Präfekten wurde jedoch ausgebaut und zusätzlich wurde der SGMer und die nachgeordneten Komitees und Lagezentren geschaffen.

6.3.7 Zusammenfassung

Das französische Küstenwachfunktionssystem ähnelt in gewissen Teilen dem Küstenwachfunktionssystem Spaniens oder auch Italiens. Im Unterschied zu diesen beiden Ländern gibt es stärkere Überschneidungen zwischen den beteiligten Akteuren. Die zentralen Positionen des SGMer und der Maritimen Präfekten ermöglichen die notwendige Koordinierung zwischen den beteiligten Organisationen und schaffen die zentralen politischen Vorgaben zur Aufrechterhaltung bzw. des Ausbaus des nationalen Küstenwachfunktionssystems.

6.4 Italien

6.4.1 Geographische Angaben

Italien hat eine Küstenlänge von etwa 8.100 km. Die Hoheitsgewässer belaufen sich bei einer Zwölfmeilenzone auf 155.000 km². Die Ausschließliche Wirtschaftszone umfasst ein Seegebiet von 350.000 km², in welcher die Küstenwache Pflichten im Bereich der Seenotrettung und des Umweltschutzes hat.

6.4.2 An Küstenwachfunktionen beteiligte Organisationen und Behörden

Der Vorgänger der heutigen Küstenwache, das *Corpo delle Capitanerie di Porto*, wurde am 20. Juli 1865 gegründet und fasste alle entsprechenden Dienststellen der alten italienischen Staaten in einem neuen rechtlichen und organisatorischen Rahmen zusammen. Zunächst handelte es sich um eine vorwiegend zivile Organisation, die auch einige militärische Aufgaben zur Unterstützung der Marine übernahm. Im Jahr 1915 wandelte man die *Capitanerie di Porto* aus kriegsbedingten Gründen in eine rein militärische Organisation um und unterstellte sie der Marine.

Ende der 1990er Jahre entstand durch eine Fusion der Ministerien für Handelsmarine, Verkehr und öffentliche Arbeiten das neue Ministerium für Infrastruktur und Verkehr. Diesem neuen Ministerium untersteht die italienische Küstenwache, die *Guardia Costiera*, heute. Daneben wird sie auch im Auftrag anderer Ministerien tätig, insbesondere im Auftrag des Landwirtschafts- und des Umweltministeriums.

Bei der Seenotrettung wird die *Guardia Costiera* insbesondere von Hubschraubern der italienischen Luftwaffe unterstützt, die gemäß den ICAO-Richtlinien für den Betrieb bzw. die Koordinierung des nationalen Luftrettungssystems zuständig ist. Die Flugzeuge der Küstenwache dienen in erster Linie zur Erkennung von Umweltschutzvergehen (z. B. illegale Öleinleitungen). Sie leisten auch einen Beitrag zur Bekämpfung der illegalen Immigration.

Die *Guardia Costiera* ist nicht zuständig für die Überwachung der Zollgrenzen (Wasserooll) und auch nicht für den polizeilichen Grenzschutz. Diese Aufgaben werden von den Luft- und Seeinsatzkräften der *Guardia di Finanza* übernommen, jedoch unterstützt die Küstenwache sie in diesem Bereich regelmäßig.

Das „Hydrographische Institut“ in Genua gehört zur italienischen Marine. Diesem Institut unterstehen auch einige Forschungs- und Vermessungsschiffe. Es gibt u. a. amtliche Seekarten und Seehandbücher heraus und ist auch für die Nachrichten für Seefahrer zuständig.

Die italienischen Polizeien unterhalten eigene wasserschutzpolizeiliche Einheiten, die vor allem auf Binnengewässern und in Küstennähe eingesetzt werden. Auch andere Sicherheitsorganisationen wie z. B. die italienische Feuerwehr verfügen über eigene Boote.

Einen grundlegenden Beitrag zum Rettungsdienst und zur Ersten Hilfe in Küstennähe, an Stränden und auf Binnengewässern leistet die nichtstaatliche, gemeinnützige *Società Nazionale di Salvamento*.



COAST GUARD FUNCTIONS IN ITALY



FUNCTION	COMPETENT AUTHORITY	OTHER INVOLVED AGENCIES
1. MARITIME SAFETY, INCLUDING VESSEL TRAFFIC MANAGEMENT	COAST GUARD (MINISTRY OF SUSTAINABLE INFRASTRUCTURE AND MOBILITY)	NAVY
2. MARITIME, SHIP AND PORT SECURITY	COAST GUARD (MINISTRY OF SUSTAINABLE INFRASTRUCTURE AND MOBILITY)	POLICE FORCES NAVY
3. MARITIME CUSTOMS ACTIVITY	CUSTOMS AGENCY (MINISTRY OF ECONOMY AND FINANCE) GUARDIA DI FINANZA (MINISTRY OF ECONOMY AND FINANCE)	COAST GUARD
4. PREVENTION AND SUPPRESSION OF TRAFFICKING, SMUGGLING AND CONNECTED MARITIME LAW ENFORCEMENT	GUARDIA DI FINANZA (MINISTRY OF INTERIOR)	OTHER POLICE FORCES COAST GUARD NAVY
5. MARITIME BORDER CONTROL	MINISTRY OF INTERIOR	POLICE FORCES COAST GUARD NAVY
6. MARITIME MONITORING AND SURVEILLANCE	COAST GUARD (MINISTRY OF SUSTAINABLE INFRASTRUCTURE AND MOBILITY)	MINISTRY OF INTERIOR NAVY
7. MARITIME ENVIRONMENTAL PROTECTION AND RESPONSE	COAST GUARD (MINISTRY OF ECOLOGICAL TRANSITION)	POLICE FORCES FIRE BRIGADES NAVY
8. MARITIME SEARCH AND RESCUE	COAST GUARD - IMRCC (MINISTRY OF SUSTAINABLE INFRASTRUCTURE AND MOBILITY)	POLICE FORCES FIRE BRIGADES NAVY
9. SHIP CASUALTY AND MARITIME ASSISTANCE SERVICE	COAST GUARD (MINISTRY OF SUSTAINABLE INFRASTRUCTURE AND MOBILITY)	MINISTRY OF ECONOMIC DEVELOPMENT
10. MARITIME ACCIDENT AND DISASTER RESPONSE	CIVIL PROTECTION DEPARTMENT (PRIME MINISTER'S OFFICE) COAST GUARD (MINISTRY OF SUSTAINABLE INFRASTRUCTURE AND MOBILITY)	POLICE FORCES FIRE BRIGADES NAVY
11. FISHERIES INSPECTION AND CONTROL	COAST GUARD - IFMCC (MINISTRY OF AGRICULTURAL, FOOD AND FORESTRY POLICIES)	POLICE FORCES NAVY

Quelle: Italian Coast Guard Headquarters, International Affairs Office

6.4.3 Aufgabenbereich der führenden Organisation bei den Küstenwachfunktionen

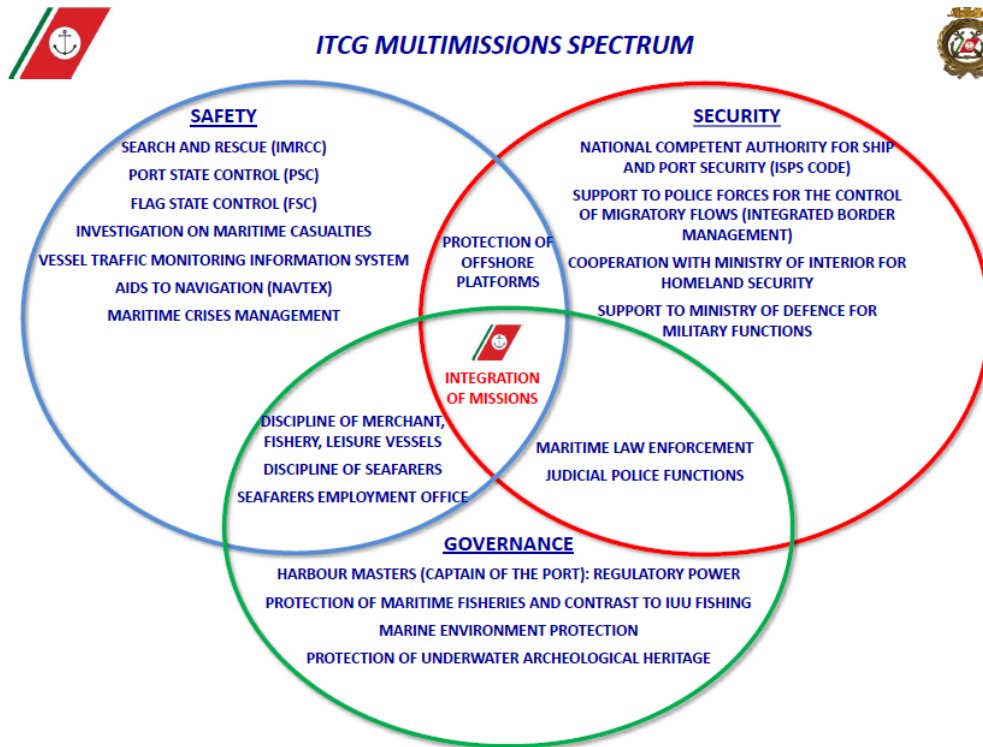
Die Guardia Costiera ist eine militärisch strukturierte Organisation. Sie bildet eine (wenn auch relativ autonome) Truppengattung der italienischen Marine (zu deren Personalsollstärke die ca. 10.600 Angehörigen der Küstenwache nicht gezählt werden). Die Guardia Costiera untersteht dem Ministerium für Infrastruktur- und Verkehr, kann jedoch im Bedarfsfall dem Verteidigungsministerium bzw. der Marine unterstellt werden.

Die Organisation weist im zentralen Bereich militärische Züge auf. Der Chef der Küstenwache ist ein Vizeadmiral (Ammiraglio Ispettore Capo), der Dienststellung nach ist er Comandante Generale. Das Comando Generale ist ein nach militärischem Muster ausgerichteter Stab, dem auch das wichtige nationale Einsatzzentrum (Italian Maritime Rescue Coordination Centre) untersteht.

Die Guardia Costiera ist für folgende Bereiche zuständig:

- Hafenverwaltung
- Verwaltung von staatlichen Liegenschaften in Küstengebieten
- Seeleute (Verwaltungsaufgaben)
- Ausstellung von Befähigungszeugnissen
- Zulassung und Registrierung von Seefahrzeugen
- Sicherheit im Schiffsverkehr (unter anderem Port State Control)
- Betrieb von Navigationseinrichtungen
- Seeverkehrskontrolle und Schifffahrtspolizei

- Such- und Rettungsdienst (Notruf 1530)
- Unterstützung bei der Bekämpfung der illegalen Immigration
- Maritimer Umweltschutz
- Fischereischutz
- Maritimer Kulturgüterschutz
- Wehersatzwesen und Personalrekrutierung für die Marine



Quelle: Italian Coast Guard Headquarters, International Affairs Office

Auf territorialer Ebene gliedert sich die Guardia Costiera in:

- 15 „Maritime Direktionen“ (Direzione Marittima) in Genua, Livorno, Rom, Neapel, Reggio Calabria, Olbia, Cagliari, Palermo, Catania, Bari, Pescara, Ancona, Ravenna, Venedig und Triest. Diese Direktionen werden als Hafen- und Küstenabschnittskommandos in aller Regel von einem Flottillenadmiral oder von einem Kapitän zur See geleitet. Der Betrieb großer Häfen wird daneben von öffentlich-rechtlichen Hafenbetriebsanstalten mit der Bezeichnung Autorità di sistema portuale sichergestellt.
- 55 Hafenkapitänsämter (Capitaneria di Porto) in Häfen von überregionaler Bedeutung, in der Regel geleitet von Kapitänen zur See oder Fregattenkapitänen. Das Amt in Messina mit der zusätzlichen Bezeichnung Autorità Marittima dello Stretto hat einen Sonderstatus und ist für die Überwachung Straße von Messina zuständig.
- 51 Bezirksämter (Ufficio Circondariale Marittimo) in Häfen regionaler Bedeutung, in der Regel geführt von Kapitänleutnants.
- 128 Ortsämter (Ufficio Locale Marittimo) in Touristen- und Yachthäfen, geleitet von höheren Unteroffizieren.
- 61 Außenstellen oder „Strandbüros“ (Delegazioni di Spiaggia), in der Regel nicht an Stränden, sondern an kleinen Touristen- und Fischereihäfen. Sie werden von Bootsleuten geführt und sind nicht ständig besetzt. Überwachungs- und Rettungsaufgaben an Stränden übernehmen

vor allem in der touristischen Hochsaison in der Regel Organisationen wie die genannte Società Nazionale di Salvamento.



ITCG TERRITORIAL ORGANIZATION



Quelle: Italian Coast Guard Headquarters, International Affairs Office

6.4.4 Ausstattung der an den Küstenwachfunktionen beteiligten Organisationen

Die Küstenwache verfügt über rund 600 Seefahrzeuge, die in der Regel den Hafenkaptänämtern oder nachgeordneten Dienststellen unterstehen. Ausnahmen bilden hierbei die Seefahrzeuge, die den genannten Geschwadern zugeteilt werden oder beispielsweise Ausbildungszwecken dienen.

Einheiten und Verbände sind:

- Fliegertruppe: Sie besteht aus etwa 250 Personen und verfügt über 15 Hubschrauber vom Typ AgustaWestland AW139, ein Verbindungs- und Patrouillenflugzeug Piaggio P.180 sowie über drei Patrouillenflugzeuge vom Typ ATR 42MP (Stand: Juli 2021). Stützpunkte befinden sich in Luni (La Spezia, Hauptquartier, Wartungs- und Ausbildungszentrum), Fontanarossa (Catania) und in Pescara. In Decimomannu auf Sardinien wurde im Juli 2018 mit dem Aufbau einer vierten fliegenden Einheit begonnen.
- Satellitenstation COSPAS-SARSAT in Bari
- 2 LORAN-C-Stationen in Sella Marina und Lampedusa (außer Betrieb)
- 5 Tauchereinheiten in San Benedetto del Tronto, Neapel, Messina, Cagliari und Genua
- 2 in der Hochsaison aktive Außenstellen am Gardasee (Salò) und am Lago Maggiore (Verbania), die administrativ den Hafenkaptänämtern in Venedig und Genua unterstehen

Bei besonderem Bedarf können Fahrzeuge der Küstenwache in einem Stützpunkt oder Gebiet konzentriert und dort zu einem Geschwader (squadriglia) zusammengefasst werden, das dem Generalkommando in Rom oder einem Küstenabschnittskommando direkt untersteht. Einem Unterstützungskommando in Messina untersteht das 2004 aufgestellte 6. (Hochsee-)Geschwader mit größeren Patrouillenschiffen, unter anderem der Saettia-Klasse und der Dattilo-Klasse, die häufig im zentralen Mittelmeer eingesetzt werden.

6.4.5 Ausbildung der an Küstenwachfunktionen beteiligten Personen

Im Bereich der Ausbildung stützt sich die Küstenwache grundsätzlich auf Ausbildungseinrichtungen der Marine: Offiziere der Küstenwache werden an der Accademia Navale in Livorno ausgebildet, entweder nach der Hochschulreife in einem fünfjährigen Studium an der Marineakademie oder in einem kürzeren Lehrgang, wenn bereits ein Studium an einer zivilen Universität abgeschlossen wurde. Auch bei den Unteroffizieren und Mannschaften übernimmt die Marine den ersten Abschnitt der Ausbildung, insbesondere an Schulen in Tarent und La Maddalena. Diese Ausbildungsgänge sind alle auf die Bedürfnisse der Küstenwache ausgerichtet und werden dort zum Teil auch von Dozenten der Küstenwache abgehalten. Darüber hinaus unterhält die Küstenwache eigene Fort- und Weiterbildungseinrichtungen in Livorno (Umwelt und Fischerei), Messina (Vessel Traffic Services) und Genua (Betriebssicherheit) sowie am Flugplatz Sarzana-Luni. Bei Bedarf können Angehörige der Marine oder anderer Teilstreitkräfte in die Küstenwache übertreten und absolvieren dann bei den genannten Einrichtungen die erforderlichen Lehrgänge.

Uniformen, Dienstgrade und Rangabzeichen der Küstenwache entsprechen, von kleineren Details abgesehen, denen der Marine. Offiziere führen nach ihrer Dienstgradbezeichnung den Zusatz (CP) für Capitanerie di Porto, die anderen Dienstgrade sind in der Regel dem für die Küstenwache typischen Marine-Verwendungsbereich „Hafen-Rudergänger“ oder Nocchiere di Porto (NP) zugeteilt, der sich in über 20 spezialisierte Aufgabenbereiche untergliedert, darunter Fluggerätetechnik und Versorgungsdienst.

6.4.6 Unfälle und Gefahrenszenarien bei denen sich das nationale System der Küstenwachfunktionen bewährt hat

Bei der Havarie der Costa Concordia gab es internationale Kritik an dem Vorgehen der zuständigen italienischen Behörden. Das Kreuzfahrtschiff war im Januar 2012 vor der italienischen Insel Giglio auf Grund gelaufen und Leck geschlagen. Bei dem Unglück starben 32 Passagiere.

Auch wenn der offizielle Unfallbericht nicht auf alle Fragen im Detail eingeht, werden keine Ausführungen zu Erfolg oder Versagen der italienischen Küstenwache während dieses Unfalls gemacht.

6.4.7 Zusammenfassung

Die Capitanerie di Porto - Guardia Costiera ist eine militärisch strukturierte Organisation. Die Organisation weist im zentralen Bereich militärische Züge auf. Bereits zu Beginn der Ausbildung wird ein wesentlicher Teil der Ausbildung durch die Marine vollzogen.

Durch teilweise Doppelstrukturen und übertragener Aufgaben scheint ein erhöhter Koordinierungsaufwand unerlässlich und ein erhöhter Abstimmungsbedarf Kräfte zu binden. Es gab in Italien wiederholt Versuche, die o. g. Kräfte der Guardia di Finanza der Guardia Costiera zuzuschlagen und so eine einheitliche Küstenwache zu schaffen, die nach dem Muster der United States Coast Guard für alle staatlichen Aufgaben auf See zuständig wäre. Diese Versuche sind wiederholt gescheitert.

Durch die Fusion und Unterstellung durch das Ministerium für nachhaltige Infrastruktur und Verkehr mit weiteren zivilen Ministerien erfolgt ein breiteres Spektrum an zivilen Aufgaben im Bereich Landwirtschaft und Umwelt.

6.5 Niederlande

6.5.1 Einleitung

Die Niederlande leisten sich seit 1987 eine Küstenwache (Kustwacht) mit Dienstsitz an der Marinebasis Den Helder. Obwohl die Küstenwache verwaltungstechnisch und operationell beim Verteidigungsministerium angesiedelt ist, handelt es sich dabei nicht um eine militärische Einheit mit entsprechender Organisations- und Befehlsstruktur. Im Gegenteil, die Küstenwache ist eine Dachorganisation unter der alle schiffahrtspolizeilichen Dienste zusammengefasst wurden. Dies wird auch aus der Organisationsstruktur der einzelnen Ebenen deutlich, bei denen besonders das Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft (Rijkswaterstaat) eine führende und fünf weitere Ministerien fachliche Rollen spielen. Von Bedeutung ist, dass die Küstenwache der Niederlande über keine eigene schwimmende Tonnage verfügt, sondern die Einheiten von der Rijksgereederij eingekauft werden. Während die Stammbesatzung der fahrenden Einheiten von der Rijksgereederij gestellt werden, werden Kontroll- und Strafverfolgungskräfte von den jeweiligen Ministerien gestellt. Über Kooperationsvereinbarungen hat die Küstenwache darüber hinaus Zugriff auf fliegende und kleinere schwimmende Einheiten u.a. von Luftwaffe, Marine, Polizei, Feuerwehr und KNVM, dem Königlichen Seenotrettungsdienst. Ein Notfallschlepper wird von einer niederländischen Schleppreederei auf Zeitcharter-Basis eingekauft.

6.5.2 Geschichtliche Entwicklung

In den Niederlanden geht die Einrichtung einer Küstenwache auf das Jahr 1883 zurück.

Als Folge des Untergangs der HNLMS „Adder“ vor Scheveningen im Jahre 1882, bei dem 65 Seeleute starben, veröffentlichte die Regierung einen Bericht, in dem zum Ausschauhalten und Melden von Schiffen in Seenot an den Leiter der Küstenwache aufgerufen wurde. Hintergrund war, dass Leuchtturmwärter in einem Seenotfall enger und koordinierter mit Rettungskräften und Regierungsstellen zusammenarbeiten sollten.

Die Kontrollaufgaben zum Schutz der eigenen Interessen wuchsen mit zunehmendem, internationalen Schiffsverkehr, mit der Einführung von neuen Technologien, wie z.B. Radarüberwachung und mit der Erweiterung des seewärtigen Territoriums der Niederlande, durch die Einrichtung einer AWZ. Die Ausweitung der Fischereiaktivitäten, Öl & Gas Funde und auch die Ausbeute von Sand und Kiesvorkommen vor der Küste steigerten das politische Interesse am Schutz des eigenen Territoriums.

Mitte der 80er Jahre des letzten Jahrhunderts waren dann mehr als 20 Regierungsorganisationen und Strafverfolgungsbehörden mit dem Schutz der niederländischen Küsten befasst. Um dieser ineffizienten und kostspieligen Fragmentierung der Aufgaben Einhalt zu gebieten, initiierte der Verkehrsminister Smit-Kroes 1984 eine Studie mit dem Ziel alle schiffahrtspolizeilichen Aufgaben im Zusammenhang mit den seewärtigen Grenzen der Niederlande unter einem Dach zu bündeln.

Als Resultat wurde 1986 die Gründung einer Küstenwachbehörde (Kustwacht) beschlossen, die bereits im darauf folgenden Jahr am ursprünglichen Hauptsitz in Ijmuiden die Arbeit aufnahm. 1995 wurde entschieden, den Sitz der Küstenwache nach Den Helder zu verlegen, dem heutigen Hauptsitz der Kustwacht.

6.5.3 Gesetzliche Grundlagen

Die Regelung zur Küstenwache basiert auf dem neuesten Gesetzeswerk IENW/BSK-2019/95910 vom 25. Mai 2019 (*Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en van de Minister van Defensie, van 25 mei 2019, nr. IENW/BSK-2019/95910, tot vaststelling van de organisatie van de Kustwacht voor Nederland (Regeling organisatie Kustwacht Nederland)*), gültig seit dem 01. Juli 2019.

6.5.4 Ziele und Aufgaben

Das Ziel der Küstenwache ist es, auf effektivste und effizienteste Weise die verantwortungsvollste und sicherste Nutzung der niederländischen Gewässer sicherzustellen.

Die sich daraus ergebenden Aufgaben können in sieben Dienstleistungs- und acht Strafverfolgungsaufgaben unterteilt werden:

i) Dienstleistungen

- Betrieb des MRCC, Koordinierung von Rettungsmaßnahmen sowie Überwachung des Seenotfunkverkehrs, sowohl national als auch international
- Maritime Assistenz
- SAR - Suche und Rettung
- Behandlung und Beurteilung der Folgen von maritimen Katastrophen und Unfällen
- Sicherstellung der sicheren Navigation und Betonung, Veröffentlichung von nautischen Warnnachrichten
- Verkehrsflusskontrolle und statistische Auswertung
- Räumung von Minen und anderen Weltkriegsalasten

ii) Strafverfolgungsmaßnahmen

- Polizeiliche Aufgaben (Recht und Ordnung auf See)
- Zollaufgaben
- Umweltschutz
- Fischereiaufsicht
- Kontrolle des Maritimen Verkehrs
- Einhaltung von Gesetzen und Regularien hinsichtlich der Ausrüstung von Schiffen
- Kontrolle von Offshore Aktivitäten
- Grenzkontrolle

6.5.5 Zuständigkeitsbereiche

Die Küstenwache ist verantwortlich für den niederländischen Teil der Nordsee, Waddensee, IJsselmeer, den Randmeren, Hollandisch Diep, Haringvliet, Veerse Meer, Grevelingenmeer, Volkerak, Oosterschelde und Westerschelde. Darüber hinaus ist die Küstenwache in der Amsterdamer Fluginformationsregion (FIR) für die Rückverfolgung evtl. abgestürzter Flugzeuge verantwortlich - sowohl auf dem Wasser als auch an Land.

6.5.6 Durchführung der Aktivitäten

Von den verschiedenen Ministerien wird der Küstenwache Fachpersonal zur Verfügung gestellt, die auf den fahrenden Einheiten, neben dem seemännischen Personal, Dienst tun. Die folgenden Behörden stellen hierfür Kräfte ab:

- Generaldirektion Rijkswaterstaat
- Polizei
- Zoll und Steuerfahndung
- Königl. Marechaussee (Grenzpolizei)
- Behörde für Lebensmittel und Verbraucherschutz
- Umweltschutz und Transport
- Staatliche Minenaufsicht

Jeder Behördenvertreter erfüllt an Bord während des Einsatzes „seinen“ behördlichen Auftrag. Die Einsatzplanung erfolgt durch das Küstenwachtzentrum 3-4 Wochen im Voraus.

Die Grundlage für die Einsätze sind zu erwartende Ereignisse wie z.B. Regatten, die Segel und Fischfang Saison oder Kampagnen nach Jahresplan.

Das Küstenwachtzentrum befindet sich am Marinestützpunkt Den Helder und ist das operative Kommunikations- und Koordinierungszentrum. Den Helder fungiert sowohl als Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) als auch als Aeronautical Rescue Coordination Center (ARCC), da es Teil der Aufgabe der Küstenwache ist, Flugzeugabstürze über dem see- und landseitigen Territorium der Niederlande zu bearbeiten. Im Umgang mit dem Küstenwachtzentrum ist daher oftmals auch vom JRCC, dem Joint Rescue Coordination Center die Rede.

6.5.7 Organisationsstruktur

6.5.7.1 Verwaltungstechnische Ordnung

Verwaltungstechnisch und operationell ist die Küstenwache beim Verteidigungsministerium angesiedelt. So ist auch der derzeitige Direktor der Küstenwache ein hochrangiger Marineoffizier im Range eines Kapitäns zur See und das Küstenwachtzentrum der Marinebasis in Den Helder zugeordnet.

Dennoch handelt es sich bei der niederländischen Küstenwache keines Falls um eine militärische Einheit mit entsprechender Organisations- und Befehlsstruktur, sondern man bezeichnet sich selbst als Netzwerkorganisation, in der alle schiffahrtspolizeilichen Dienste zusammengefasst wurden.

Das Verteidigungsministerium ist der "Eigentümer" der Küstenwache und die Königlich Niederländische Marine "der Manager". Das Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft (Rijkswaterstaat) ist das koordinierende Ministerium. Je nach Thema und Aufgabe ist das jeweils politisch zuständige Ministerium verantwortlich.

Die Küstenwache erfüllt Aufgaben für sechs Ministerien:

- Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft (Rijkswaterstaat)
- Verteidigungsministerium
- Ministerium für Justiz und Sicherheit
- Finanzministerium
- Ministerium für Wirtschaft und Klimapolitik
- Ministerium für Landwirtschaft, Natur und Lebensmittelqualität

6.5.7.2 Management - Kustwachtviermanshap

Wie oben bereits erwähnt, ist der Direktor der Küstenwache ein hochrangiger Marineoffizier. Zusammen mit dem Management-Team, dem „Kustwachtviermanshap“ sorgt er für die Ausführung

der zugewiesenen Aufgaben und die Organisation bzw. das Management der Küstenwache. Das Kustwachtviermanschap-Team besteht aus:

- Chefsingenieur-Direktor See und Delta von Rijkswaterstaat (Vorsitzender)
- Vorsitzender der ständigen Kontaktgruppe Nordsee-Durchsetzung (Law Enforcement) (PKHN)
- Direktor für Integrated Operations & Management (DIB & B) der Marine
- Direktor der Küstenwache

Der Direktor für Integrierte Operationen und Management (DIB & B) der Marine ist verantwortlich für die Gebäude, Ausrüstung und Finanzen der Küstenwache. Deshalb wird er auch als "Administrator" der Küstenwache bezeichnet. Als Vorsitzender der Kustwachtviermanschap fungiert der Chefsingenieur-Direktor See und Delta.

Dieser Beamte arbeitet für das Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft (Rijkswaterstaat), das als Ministerium für die Koordinierung zwischen allen Parteien verantwortlich ist, um beispielsweise eine gemeinsame Vision und Aufgabe für die Küstenwache zu erzielen. Zusätzlich zur „Planung“ untersucht das Exekutivkomitee der Küstenwache auch betriebliche Engpässe, und überwacht die Ausführung der Aufgaben, die mit den anderen Ministerien vereinbart wurden. Einige Male im Jahr, bei strategisch, politischen Entwicklungen und Lagen, wird das tägliche Management der Küstenwache um Vertreter der anderen teilnehmenden Ministerien erweitert.

Die Organisation der Niederländischen Küstenwache wird in der folgenden Abbildung verdeutlicht⁸, die mit Kommentaren des Autors versehen wurden.

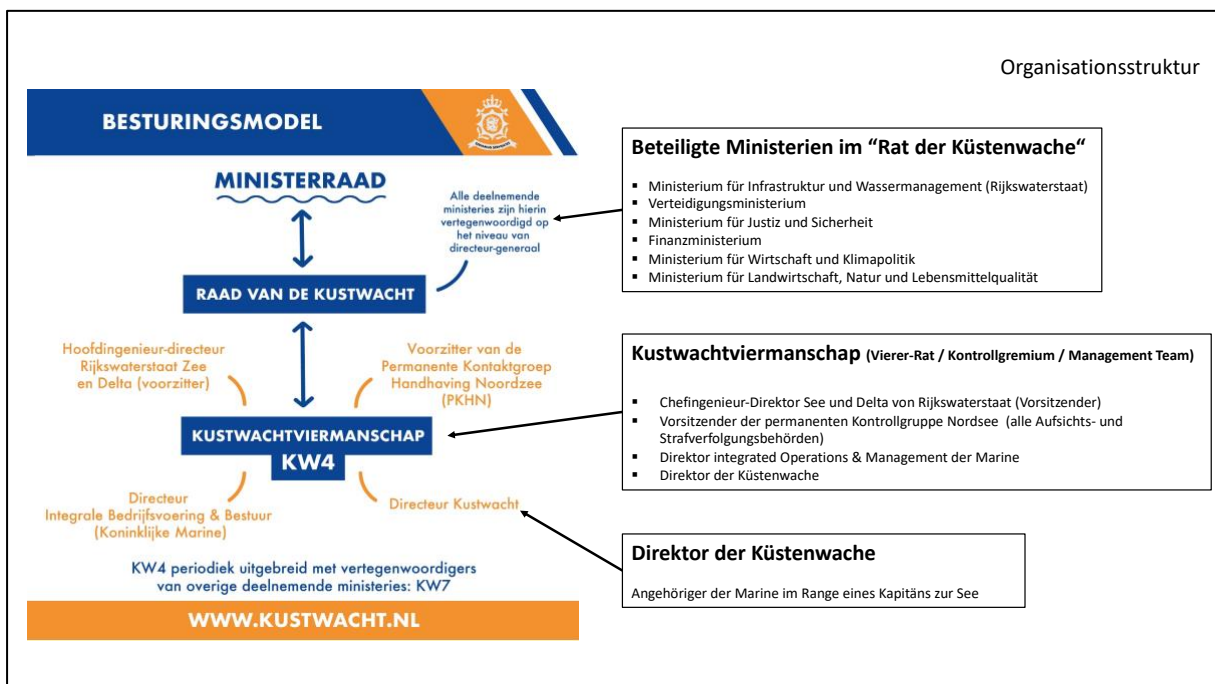


Abbildung 6.5.1: Organisationsstruktur

⁸ <https://www.kustwacht.nl/overons/besturingsmodel> mit Kommentaren des Autors

6.5.7.3 Jährliche Planung

Die Küstenwache erfüllt ihre Aufgaben auf der Grundlage von vier Plänen, die jährlich überarbeitet und angepasst werden und die z.B. auch Kampagnen der Strafverfolgungsbehörden festlegen:

- a) Der **Umsetzungsplan** wird von der „Ständigen Kontaktgruppe für die Durchsetzung der Nordsee (PKHN)“ unter dem Vorsitz des Ministeriums für Justiz und Sicherheit erstellt. In dieser Kontaktgruppe sind alle Aufsichts- und Strafverfolgungsbehörden vertreten, mit denen die Küstenwache zusammenarbeitet. Der Plan formuliert die politischen Ziele und Prioritäten z.B. bei der Verkehrssicherheit auf See, der Einhaltung von Umweltvorschriften, der Kriminalitätsbekämpfung und der Fischereipolitik innerhalb des nächsten Jahres und gibt auch eine Vorschau auf die nächsten fünf Jahre.
- b) Der **Serviceplan** wird vom 'Rijkswaterstaat Zee en Delta' erstellt und befasst sich u.a. mit Angebot und Umfang der Dienstleistungen der Küstenwache sowie der technischen Umsetzung z.B. beim Verkehrsmanagement, SAR oder Betonung innerhalb des nächsten Jahres. Der Serviceplan gibt auch eine Vorausschau auf die Umsetzung der Aufgaben in den nächsten fünf Jahren.
- c) Ab 2021 wird die Küstenwache noch mit einem dritten Plan zur **Maritimen Sicherheit** arbeiten, der speziell auf die Sicherheit des Seeverkehrs und auf Maßnahmen zur Wahrung der nationalen Sicherheit abzielt. Zum Beispiel wird die Küstenwache in Zukunft Warnungen zu Bedrohungslagen veröffentlichen und steht Reedereien bei der Beratung zur Piraterie zur Seite.

Der Direktor der Küstenwache ist eng in die Erstellung der Pläne eingebunden. Er fügt die drei Pläne zu einem kombinierten Jahresplan zusammen und

- d) fügt einen "**Aktivitätenplan und Budget**" (APB) hinzu.

Siehe hierzu auch Abbildung 6.5.1.

6.5.7.4 Rat der Küstenwache – Rad van de Kustwacht

Der Kustwachtviermanschap übergeordnet ist der Rat für die Küstenwache (Rad van de Kustwacht) mit den zuständigen Generaldirektoren der entsprechenden Ministerien. Alle Entscheidungen in Bezug auf Erweiterungen, Investitionen und neue Aufgaben werden im Verwaltungsrat getroffen. Dieses Gremium kann auch als Tor zum Ministerrat angesehen werden, da der Ministerrat den jährlichen Aktivitätenplan und das Budget (APB) und letztendlich auch den Jahresbericht der Küstenwache genehmigt.

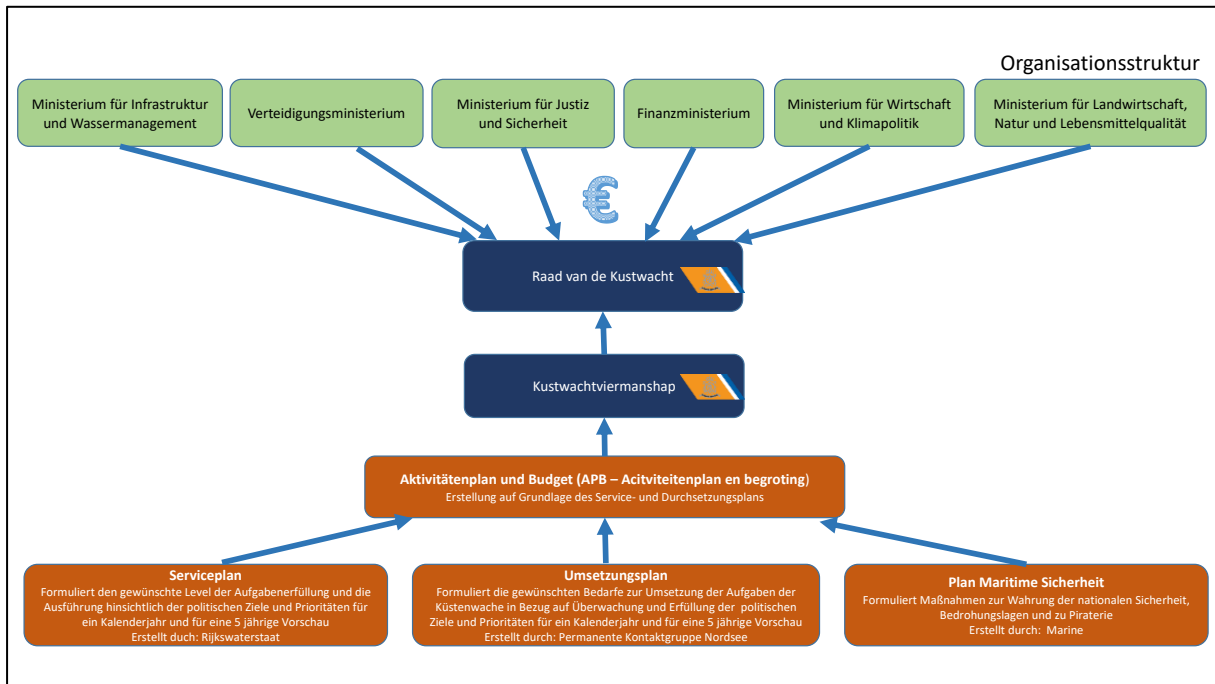


Abbildung 6.5.2: Jährliche Planung zur Aufgabenerfüllung

6.5.8 Personal und Ausbildung

6.5.8.1 Personalstärke

Auf Grund der Organisationsstruktur und Konstellation der Küstenwache ist der Bedarf an festangestelltem Personal auf die Zentrale der Küstenwache begrenzt. Dort sind 23 Vollzeitkräfte im Wachdienst und im Back-office Bereich eingesetzt.

6.5.8.2 Seemännische Ausbildung

Nautisch/Technische Offiziere bzw. Decks-, Maschinen- und Cateringpersonal folgen den normalen seemännischen Ausbildungswegen in den Niederlanden und sind damit STCW konform ausgebildet. Das Personal wird nach erfolgreicher Ausbildung oder mit entsprechender Vorbildung (z.B. Fischerei, Offshore) nach Bedarf von der Rijksreederij rekrutiert und auf den fahrenden Einheiten eingesetzt. Gleiches gilt auch für den von Multraship eingecharterten Notfallschlepper.

6.5.8.3 Küstenwachen spezifische Ausbildung

Die festangestellten Mitarbeiter im Küstenwachtzentrum werden intern und extern auf den Alltag solch einer Koordinationszentrale vorbereitet und für die Kommunikation bzw. die einzelnen Tätigkeiten dort geschult.

Beim fahrenden Personal entfällt die Ausbildung in Bezug auf schiffahrtspolizeiliche Themen, da ja die einzelnen Behörden Personal an Bord abstellen. Die Behördenvertreter sind auf die Tätigkeiten im maritimen Sektor spezialisiert und müssen das übliche Safety Training nach STCW sowie Fast Rescue Boat Handling absolvieren. Das „Boarden“ von Schiffen wird auf einem speziellen Lehrgang in den USA erlernt.

Durch den regelmäßig wiederkehrenden Einsatz und die enge Zusammenarbeit der Behördenvertreter an Bord, kommt es vermehrt zu interdisziplinären Lerneffekten. So lernt der Wasserschutzpolizist vom Zöllner und der Zöllner vom Grenzschützer usw. und man unterstützt sich beim Einsatz gegenseitig.

6.5.9 Technische Ressourcen zur Durchführung der Küstenwachaktivitäten

Die niederländische Küstenwache hat keine eigenen fahrenden Einheiten.

Vielmehr werden Patrouillenboote, Unterstützungseinheiten und Tonnenleger langfristig von der sog. Rijksreederij, die dem Rijkswaterstaat zugeordnet ist, eingechartert. Der Notfallschlepper wird von der Reederei Multtraship auf T/C Basis eingechartert.

Die Rijksreederij verwaltet, bemannt und unterhält 100 Spezialschiffe und stellt diese verschiedenen Regierungsorganisationen zur Verfügung. Derzeit arbeiten 60 Büroangestellte und 230 Besatzungsmitglieder auf den Schiffen, um eine effektive und effiziente Flotte bereitzustellen.⁹

Budgetierung und die Kosten für den technischen Betrieb der Küstenwacht-Einheiten liegt daher bei der Rijksreederij. Neben der zentralen Personalplanung für das seemännische Personal birgt dies auch den Vorteil einer zentralen Planung von Reparatur-, Wartungsmassnahmen und Werftaufenthalten sowie beim Einkauf.

Die zentrale Beschaffung von Ersatzteilen, Betriebsstoffen und Verbrauchsgütern für 100 Einheiten ermöglicht es der Rijksreederij vorteilhafte Einkaufskonditionen und für die zügige Ersatzbeschaffung entsprechend vorteilhafte Lieferbedingungen zu erzielen.

Neben den eingecharterten Einheiten hat die Küstenwache bei Bedarf über sog. Service-Level Agreements Zugriff auf Seeaufklärer und Hubschrauber der Luftwaffe, Minenräum- und Minenjagdboote der Marine, Rettungshubschrauber eines privaten Anbieters (NHV Group), Boote, Hubschrauber und Fahrzeuge der Polizei, Boote der Seenotretter, kleine Rettungsboote und Fahrzeuge der Rettungsbrigade (Ähnlich DLRG in Deutschland) sowie Boote und Löschfahrzeuge der Feuerwehr. Siehe hierzu auch Abbildung 5.

⁹ <https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/beheer-en-ontwikkeling-rijkswateren/rijksreederij>

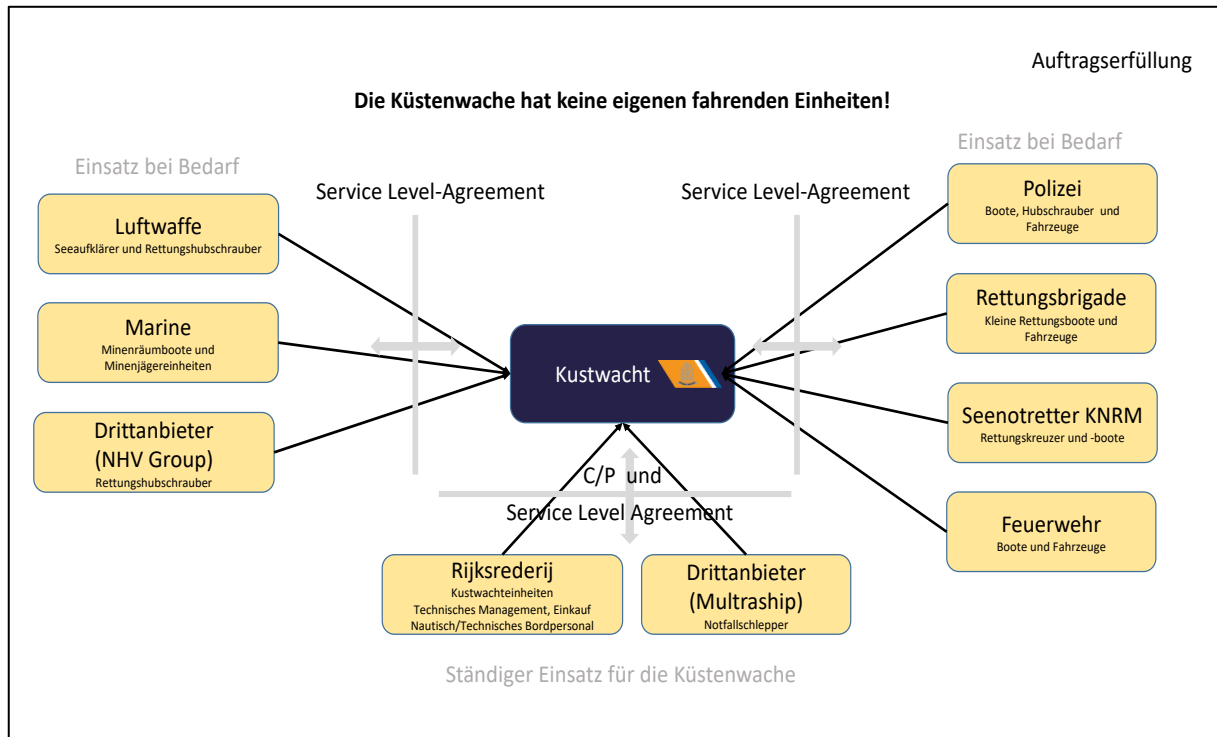


Abbildung 6.5.3: Ressourcen zur Auftragserfüllung

6.5.10 Vor- und Nachteile der nationalen Umsetzung – SWOT

Abschließend sollen die Vor- und Nachteile der nationalen Umsetzung der Küstenwachfunktionen in den Niederlanden hier im Rahmen einer SWOT Analyse subjektiv bewertet werden, die allerdings im Rahmen dieser Studie nur für die Niederlande vorgenommen worden ist, da hier die Datenlage eine solche SWOT Analyse erlaubte. Bei den teilweise komplexeren Küstenwachfunktionssystemen der anderen Länder konnten solche Analysen mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen und Daten nicht angefertigt werden.

Strength

- Einheitliches Erscheinungsbild gegenüber der Öffentlichkeit und maritimen Nutzern
- Zentraler Ansprechpartner für alle maritimen Belange
- Zentrale Kommandostruktur für alle maritimen Belange
- Zentrale Kommunikation und Koordination aller Maßnahmen
- Zentrale Einsatzplanung der Tonnage
- Planbarkeit der Maßnahmen und Kampagnen
- T/C Tonnage sichert ständige Verfügbarkeit
- Fixkosten für T/C Tonnage erhöht Budgetierung und finanzielle Planbarkeit
- Zugriff auf alle wichtigen nationalen maritimen Rettungs- und Katastrophenschutzeinheiten
- Interdisziplinäre Lerneffekte an Bord
- Variable, Einsatzabhängige Kosten im Falle des Zugriffs auf andere Kräfte und Einheiten
- Hohe Kosteneffizienz hinsichtlich Personal und Verwaltung
- Zentrale Bereederung der Tonnage durch Rijkswaterstaat (Crewing, Technik, M&R, ISM, Einkauf)
- Planbarkeit M&R Maßnahmen, Werftaufenthalte, Klasse, Tonnageersatz

- Zentraler Einkauf ermöglicht Mengenrabatte und Synergien bei der Beschaffung

Weakness

- Verfügbarkeit von Einheiten und Kräften anderer Dienste im Falle paralleler Einsätze?
- Bordeinsätze der einzelnen Behördenvertreter nach Jahresplanung
- Im Krisenfall könnte dann der eine oder andere Vertreter an Bord nicht zur Verfügung stehen
- Kostenintensives Boarding Training in den USA

Opportunities

- Mit 23 Mann, dünne Personaldecke im KW Zentrum
- Kommandostruktur muss an die Bedarfe der Küstenwache bei allen Dienstleistern angepasst sein
- Hoher Koordinationsbedarf zwischen allen Diensten
- Set-up erfordert effiziente Kommunikation zwischen allen Behörden und Organisationen
- Regelmäßige Übungen
- Deckung von (Ersatz-) Tonnagebedarf am freien Schifffahrtsmarkt zu marktüblichen Charraten

Threat

- Verfügbarkeit von Fachpersonal am Arbeitsmarkt, um das KW Zentrum besetzen zu können
- Bereitstellung von Personal für internationale Aufgaben z.B. im Rahmen von Frontex oder internationale grenzüberschreitenden Übungen (z.B. mit B, GB oder D) bei dünner Personaldecke

6.6 Schweden

6.6.1 Geographische Angaben

Die schwedische Küstenlänge wird mit 3.218 km angegeben.¹⁰

6.6.2 An Küstenwachfunktionen beteiligte Organisationen und Behörden

Schweden gehört zu den Ländern, die die nationalen Küstenwachfunktionen weitgehend konzentriert haben. Im Mittelpunkt dieses nationalen Systems steht die schwedische Küstenwache, die den Hauptteil der operativen Aufgaben bei den Küstenwachfunktionen übernommen hat. Allerdings gibt es auch in Schweden andere nationale Akteure, die bei den Küstenwachfunktionen mit involviert sind. Da wäre zum einen die schwedische Schifffahrtsverwaltung, die hauptsächlich bei Aufgaben im Zusammenhang mit der Seeverkehrssicherheit zum Einsatz kommt. Darüber hinaus sind auch die schwedische Zollverwaltung, die Polizei und die schwedische Fischereiaufsicht von entsprechender Bedeutung im Zusammenhang mit bestimmten Küstenwachfunktionen.

Die schwedische Küstenwache ist eine Behörde im Zuständigkeitsbereich des schwedischen Justizministeriums. Die Anfänge der Küstenwache lassen sich bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts zurückverfolgen und waren ursprünglich mit Aufgaben im Zusammenhang mit der Unterbindung von Schmuggerei und Strandraub verbunden. In den 1970er Jahren begann die Konzentration von Küstenwachfunktionen und in diesem Zusammenhang wurden der Küstenwache schrittweise weitere Aufgaben übertragen. Seit 1971 ist die Küstenwache in operative Aufgaben bei der Bekämpfung von Ölaustritten eingebunden. Im Jahre 1978 wurde die Küstenwache mit Aufgaben bei der Fischereiaufsicht betraut und seit 1982 übernimmt die Küstenwache seepolizeiliche Aufgaben.

Neben der schwedischen Küstenwache ist hauptsächlich die schwedische Schifffahrtsverwaltung in operative Aufgaben der Küstenwachfunktionen eingebunden, wobei das Mandat hier bei den traditionellen Aufgaben der Seeverkehrssicherheit liegt. Die schwedische Schifffahrtsverwaltung ist Teil des Infrastrukturministeriums. Neben der Schifffahrtsverwaltung (Sjöfartsverket) gibt es auch noch die Verkehrsbehörde (Transportstyrelsen). Diese Behörde wurde 2009 gebildet, um Aufgaben im Besichtigungs- und Zulassungswesen für alle Transportmodi in einer Behörde zu bündeln.

Die schwedische Polizei als Teil des Justizministeriums und die schwedische Meeres- und Gewässerbehörde (Havs- och Vattenmyndigheten), eine Behörde, die im Jahre 2011 gebildet wurde, im Zuständigkeitsbereich des Umweltministeriums, haben ihre operativen Aufgaben im Zusammenhang mit den Küstenwachfunktionen zum großen Teil an die Küstenwache übertragen. Das trifft zu einem gewissen Teil auch auf die Zollverwaltung als Teil des Finanzministeriums zu.

6.6.3 Aufgabenbereich der führenden Organisation bei den Küstenwachfunktionen

Mit der schwedischen Küstenwache und der Schifffahrtsverwaltung gibt es zwei größere Akteure, auf die eine Vielzahl der operativen Aufgaben entfällt. Trotzdem bedarf es enger Kooperation und Abstimmung mit weiteren Behörden in unterschiedlichen Ministerien.

¹⁰ Quelle: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/sweden/#geography>

Bei der Betrachtung der einzelnen Küstenwachfunktionen ergibt sich für das Königreich Schweden dabei folgendes Bild:

1. Aufrechterhaltung der Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrssicherheit – Die Verantwortung für die Verkehrslenkung, Betonung, Seevermessung, Eisbrecherdienste und das Lotswesen liegen bei der schwedischen Schifffahrtsverwaltung. Zeugniserteilung und ähnliche Aufgaben werden durch die Verkehrsbehörde abgedeckt. Der Küstenwache kommen darüber hinaus besondere Aufgaben im Zusammenhang mit Gefahrgut und der Ladungssicherung zu.
2. Aufgaben zur Gefahrenabwehr auf See und in den Häfen – Die Verkehrsbehörde wird hier insbesondere mit eigenen Inspektoren in Häfen im Rahmen der ISPS Zertifizierung von Häfen tätig. Operative Aufgaben bei der Gefahrenabwehr auf See werden auch durch andere Behörden wahrgenommen. Dabei kommen der Polizei und der Küstenwache größere Bedeutung zu
3. Aufgaben in Bezug auf eine ordnungsgemäße Verzollung von Waren auf Schiffen – Der Bereich Verzollung fällt in den Zuständigkeitsbereich der Zollverwaltung.
4. Verhinderung von illegalem Handel und Schmuggel, sowie sonstigen illegalen Aktivitäten auf See und damit verbundene Aufgaben des seepolizeilichen Vollzuges – Dieser Bereich wird durch die Küstenwache in enger Kooperation mit der Polizei abgedeckt.
5. Grenzkontrolle auf See – Dieser Bereich wird durch die Küstenwache in enger Kooperation mit der Polizei abgedeckt.
6. Überwachung des Seeraums – Dieser Bereich wird durch die Küstenwache abgedeckt.
7. Sicherstellung des Schutzes der marinen Umwelt und Maßnahmen bei Verunreinigung von Gewässern – Diese Funktion gehört zu den Kernaufgaben der Küstenwache. Dazu gehören sowohl präventive Maßnahmen als auch Aufgaben im Zusammenhang mit der Notfallbekämpfung bei Schadstoffaustritt.
8. Aufgaben in Bezug auf die Seenotrettung – Die Seenotrettung wird durch die schwedische Schifffahrtsverwaltung koordiniert, wobei man hier auf fahrende Einheiten der schwedischen Seenotrettungsgesellschaft zurückgreift. Der Küstenwache kommen hier nur unterstützende Aufgaben zu.
9. Aufgaben im Zusammenhang mit Unfällen und Katastrophen auf See - Diese Funktion gehört zu den Kernaufgaben der Küstenwache. Dazu gehören sowohl präventive Maßnahmen als auch Aufgaben im Zusammenhang mit der Notfallbekämpfung bei Schadstoffaustritt.
10. Aufgaben der Fischereiaufsicht – Dieser Bereich wird durch die Küstenwache in enger Kooperation mit der Meeres- und Gewässerbehörde abgedeckt.

Bei näherer Betrachtung der obigen Aufstellung wird deutlich, dass eine Vielzahl an Behörden in den unterschiedlichen Küstenwachfunktionen beteiligt sind. Insofern besteht die Notwendigkeit zu enger Kooperation und Koordinierung der Aktivitäten. Allerdings hat man sich im Zusammenhang mit fortlaufenden Bemühungen zur Erhöhung der Effektivität der Arbeiten in den Küstenwachfunktionen auch in Schweden dazu entschlossen, die operativen Aufgaben zu konzentrieren. Insofern gibt es hier eigentlich nur zwei Akteure – die schwedische Schifffahrtsverwaltung und die Küstenwache.

Die schwedische Schifffahrtsverwaltung nimmt Aufgaben bei den klassischen Funktionen der Seeverkehrssicherheit und der Seenotrettung wahr. Lediglich das Besichtigungs- und Zulassungswesen ist dabei noch an eine andere Behörde, die Verkehrsbehörde, ausgegliedert. Alle anderen operativen Aufgaben bei den Küstenwachfunktionen werden durch die Küstenwache, die in enger Abstimmung mit anderen Behörden arbeitet, wahrgenommen.

6.6.4 Ausstattung der an den Küstenwachfunktionen beteiligten Organisationen

In der schwedischen Küstenwache sind ca. 800 Personen angestellt, von denen 25% Frauen sind. In den operativen Einheiten liegt der Anteil weiblicher Angestellter momentan bei 19%. Die Zielsetzung ist, dass dieser Anteil auch dort bis 2025 auf 25% ansteigt. Gegenwärtig ist man zu der Einschätzung gelangt, dass die Personalstärke der Küstenwache nicht ausreichend ist, um die übertragenen Aufgaben in der erforderlichen Qualität ausführen zu können. Daher ist zu erwarten, dass in den kommenden Jahren ca. 150 zusätzliche Stellen bei der Küstenwache geschaffen werden.

Die Küstenwache verfügt über ca. 40 Einheiten unterschiedlicher Größe. Darüber hinaus hält die Küstenwache drei Flugzeuge vor.

6.6.5 Ausbildung der an Küstenwachfunktionen beteiligten Personen

Um sich bei der schwedischen Küstenwache bewerben zu können, muss man im Normalfall sowohl einen nautischen als auch einen maschinentechnischen Befähigungsnachweis haben. Sofern man nur einen der beiden Befähigungsnachweise hat, kann man den anderen Befähigungsnachweis innerhalb eines halben Jahres an einer der beiden schwedischen Seefahrtsschulen erwerben. Nach Aussagen der Küstenwache sind die Stellen sehr begehrt. Es bewerben sich jährlich ca. 300 Personen, von denen 20 ausgewählt werden. Die Grundausbildung dauert 18 Monate, sofern man beide Befähigungsnachweise hat, sonst kommen noch einmal 6 Monate für den fehlenden Befähigungsnachweis hinzu. Innerhalb der Grundausbildung wird auch ein sechsmonatiges Praktikum an Bord absolviert.

6.6.6 Unfälle und Gefahrenszenarien bei denen sich das nationale System der Küstenwachfunktionen bewährt hat

Es gab in den letzten Jahren in Schweden keine Havarie, die dazu geführt hat, dass das bisherige System der Küstenwachfunktionen hinterfragt werden musste. Der letzte Unfall mit signifikantem Schadstoffaustritt war die bereits im Zusammenhang mit Dänemark erwähnte Kollision des Massengutfrachtschiffes „Fu Shan Hai“ mit dem Frachtschiff „Gdynia“ im Mai 2003 zwischen Bornholm und der schwedischen Küste, bei dem es zum Eintritt von Schweröl in die Ostsee kam. Es wurden im Zusammenhang mit den eingeleiteten Notfallbekämpfungsmaßnahmen keine

6.6.7 Zusammenfassung

Das schwedische System der Küstenwachfunktionen zeichnet sich durch ein hohes Maß an Konzentration bei den operativen Aufgaben aus, da die schwedische Küstenwache hier der zentrale Dienstleister ist, der außer bei Fragen der Seeverkehrssicherheit, die in den Zuständigkeitsbereich der Schifffahrtverwaltung fallen, bei allen anderen Küstenwachfunktionen zum Einsatz kommt.

6.7 Spanien

6.7.1 Geographische Angaben

Die spanische Küstenlänge wird mit 4,964 km angegeben.¹¹ Zusammen mit den Hoheitsgewässern und der Ausschließlichen Wirtschaftszone ist Spanien bei der Seerettung für eine Fläche von 1,5 Million km² zuständig.

6.7.2 An Küstenwachfunktionen beteiligte Organisationen und Behörden

Spanien gehört zu den Ländern, bei denen sich im Rahmen dieser Studie zeigte, dass hier nur ein geringes Maß an Konzentration von operativen Aufgaben im nationalen System der Küstenwachfunktionen vorherrscht. Es gibt eine Reihe von unterschiedlichen Behörden und Organisationen, die in verschiedenen Ministerien angesiedelt sind und gemeinsam das nationale spanische System der Küstenwachfunktionen bilden. Darüber hinaus gibt es in Spanien 17 sogenannte Autonome Gemeinschaften, die ähnlich den Bundesländern in Deutschland über eigene Kompetenzen bei der Gesetzgebung verfügen. Als Folge dieser Autonomie hat die Autonome Region Galizien im Jahre 1990 eine eigene Küstenwache, den *Servizo de Guardacostas de Galicia* gebildet, der Aufgaben der Wasserschutzpolizei, Seenotrettung und der Fischereiaufsicht sowie des maritimen Umweltschutzes mit einer Flotte von 19 Schiffen ausführt.¹²

Auf nationaler Ebene sind folgende Ministerien an den nationalen Küstenwachfunktionen beteiligt. Die Aufgaben bei der Sicherstellung der Seeverkehrssicherheit sind im Ministerium für Verkehr, Mobilität und Stadtentwicklung (*Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*) angesiedelt. Innerhalb des Ministeriums gibt es die Generaldirektion der Handelsschifffahrt, bei der Besichtigungs- und Zulassungswesen angesiedelt ist. Das betrifft auch die Qualifikation von Seeleuten. Darüber hinaus gibt es die Agentur *SASEMAR (Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima)* als Teil der Generaldirektion der Handelsschifffahrt. Diese Agentur übernimmt operative Aufgaben im Zusammenhang mit der Seenotrettung und der Notfallbekämpfung auf See, hat aber keine Kompetenzen im Zusammenhang mit seepolizeilichen Aufgaben.

Seepolizeiliche Aufgaben sind bei der *Grupo Servicio Marítimo (SEMAR)* der *Guardia Civil* angesiedelt. Die *Guardia Civil* ist sowohl dem Innen- als auch dem Verteidigungsministerium unterstellt. Neben den rein seepolizeilichen Aufgaben ist *SEMAR* auch für operative Fragen der Fischereiaufsicht zuständig.

Neben den Agenturen *SASEMAR* und *SEMAR* kommt darüber hinaus die spanische Zoll- und Grenzpolizei (*Servicio de Vigilancia Aduanera*) als Teil des spanischen Finanzministeriums zum Einsatz.

Mit diesem System gehört Spanien zu den betrachteten Staaten mit einem sehr komplexen Küstenwachfunktionssystem, bei dem hauptsächlich drei Akteure mit eigenem Schiffsbestand zum Einsatz kommen. Darüber hinaus gibt es eine Autonome Region, die für diese Zwecke eine eigene Agentur geschaffen hat, die parallel zu diesen drei nationalen Akteuren tätig ist.

¹¹ Quelle: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/spain/#geography>

¹² Quelle: <https://gardacostas.xunta.gal/en>

6.7.3 Aufgabenbereich der führenden Organisation bei den Küstenwachfunktionen

Wie bereits weiter oben beschrieben, gibt es auf nationaler Ebene drei Akteure, die bei den unterschiedlichen operativen Aufgaben der Küstenwachfunktionen zum Einsatz kommen. Die Zuständigkeiten in den einzelnen Küstenwachfunktionen sind dabei wie folgt geregelt:

1. Aufrechterhaltung der Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrssicherheit – diese Aufgaben werden durch verschiedene Einrichtungen im Zuständigkeitsbereich der Generaldirektion der Handelsschifffahrt wahrgenommen – etwa den Hafenverwaltungen, SASEMAR oder anderen organisatorischen Einheiten.
2. Aufgaben zur Gefahrenabwehr auf See und in den Häfen – Die Aufgaben in dieser Küstenwachfunktion werden teilweise durch das Innenministerium, aber auch das Ministerium für Verkehr, Mobilität und Stadtentwicklung gemeinsam betrieben.
3. Aufgaben in Bezug auf eine ordnungsgemäße Verzollung von Waren auf Schiffen – Der Bereich Verzollung fällt in den Zuständigkeitsbereich der spanischen Zoll- und Grenzpolizei.
4. Verhinderung von illegalem Handel und Schmuggel, sowie sonstigen illegalen Aktivitäten auf See und damit verbundene Aufgaben des seepolizeilichen Vollzuges – Dieser Bereich wird zum Teil durch die Küstenwache, aber auch durch die spanische Zoll- und Grenzpolizei wahrgenommen.
5. Grenzkontrolle auf See – Dieser Bereich fällt in den Zuständigkeitsbereich der spanischen Zoll- und Grenzpolizei.
6. Überwachung des Seeraums – Dieser Bereich wird hauptsächlich durch die Küstenwache abgedeckt. Allerdings halten auch die anderen Akteure operative Zentren vor, die der Beobachtung des Seeraums im Rahmen der jeweiligen Aufgaben dienen.
7. Sicherstellung des Schutzes der marinen Umwelt und Maßnahmen bei Verunreinigung von Gewässern – Seepolizeiliche Aufgaben werden in dieser Funktion durch die Küstenwache wahrgenommen. Das Mandat von SASEMAR deckt lediglich Aufgaben im Zusammenhang mit Schadstoffaustritten bei Unfällen auf See ab.
8. Aufgaben in Bezug auf die Seenotrettung – Die Seenotrettung wird durch SASEMAR als Teil der Generaldirektion der Handelsschifffahrt abgedeckt, wobei hier zum Teil auch auf Unterstützung der Marine zurückgegriffen werden kann (etwa bei Hubschraubern).
9. Aufgaben im Zusammenhang mit Unfällen und Katastrophen auf See – Diese Funktion fällt in den Zuständigkeitsbereich von SASEMAR als Teil der Generaldirektion der Handelsschifffahrt.
10. Aufgaben der Fischereiaufsicht – Dieser Bereich wird durch die Küstenwache abgedeckt, wobei es hier auch Zuständigkeiten der Autonomen Regionen gibt.

Wenn man sich die obige Aufstellung näher betrachtet, wird deutlich, dass eine Vielzahl an Behörden in den unterschiedlichen Küstenwachfunktionen beteiligt sind. Insofern besteht die Notwendigkeit zu enger Kooperation und Koordinierung der Aktivitäten. Allerdings hat man sich nicht dazu entschlossen, die operativen Aufgaben zu bündeln. Daher gibt es drei große Akteure auf nationaler Ebene und einen Akteur auf regionaler Ebene, die parallel ihren Beitrag zum nationalen System der Küstenwachfunktionen in Spanien leisten.

6.7.4 Ausstattung der an den Küstenwachfunktionen beteiligten Organisationen

Spanien ist ein Land an der EU-Außengrenze und misst daher dem Schutz dieser Grenze besondere Bedeutung bei. Das spiegelt sich in der Ausstattung der spanischen Zoll- und Grenzpolizei wider, die hier insbesondere dem Drogenschmuggel den Kampf angesagt hat. Die Zoll- und Grenzpolizei hat rund 2,000 Mitarbeiter, von denen etwas mehr als die Hälfte am Schutz und der Kontrolle der Seegrenzen beteiligt sind. Die Zoll- und Grenzpolizei verfügt über 18 Schnellboote, 17 Hochsee- und 4

Küstenpatrouillenboote. Dazu kommen noch zwei größere Einheiten, die mit Hubschrauberdecks ausgestattet sind, sowie 6 Hubschrauber und 6 Aufklärungsflugzeuge.

Die spanische Küstenwache verfügt über einen Personalbestand von ungefähr 1,100 Angestellten, die auf ca. 70 Schnell- und Patrouillenbooten zum Einsatz kommen.

SASEMAR unterhält einen Personalbestand von ca. 1,500 Angestellten. Diese werden u.a. im nationalen Lagezentrum in Madrid und den 19 regionalen Rettungszentralen (MRSC Maritime Rescue Sub Center) eingesetzt, sowie auf den mehr als 70 Schiffen, die SASEMAR für die verschiedenen Aufgaben, die der Agentur übertragen worden sind, vorhält. Das sind zum einen 4 Mehrzweckschiffe, die als Not- und Bergungsschlepper fungieren können, aber auch als Rettungsschiffe bei Bränden und Unfällen mit Schadstoffaustritt. Darüber hinaus gibt es mehr als 10 Hochseeschlepper. Zusätzlich werden ca. 60 Einheiten unterschiedlicher Größe für die Seenotrettung vorgehalten. Außerdem stehen mehr als 10 Hubschrauber zur Verfügung.

Wie bereits erwähnt, hat die Autonome Region Galizien 1990 eine eigene Agentur für gewisse Aufgaben bei den Küstenwachfunktionen gegründet, bei der 239 Personen beschäftigt sind und die über 19 Schiffe und 2 Hubschrauber verfügt.

6.7.5 Ausbildung der an Küstenwachfunktionen beteiligten Personen

Zu Fragen der Ausbildung konnten nicht für alle betrachteten Organisationen aussagekräftige Informationen zur Verwendung von Personal mit operativem Schifffahrtshintergrund zusammengetragen werden.

Grundsätzlich gilt aber auch hier, dass Personen mit einem operativen Schifffahrtshintergrund hauptsächlich bei Küstenwachfunktionen im Zusammenhang mit der Seeverkehrssicherheit zum Einsatz kommen. Insofern kommen hier Tätigkeiten bei SASEMAR und der Generaldirektion der Handelsschifffahrt für diesen Bewerberkreis in Betracht.

Darüber hinaus muss vermutlich davon ausgegangen werden, dass für Tätigkeiten bei der Küstenwache und der Zoll- und Grenzpolizei ein Seiteneinstieg nicht vorgesehen ist.

6.7.6 Unfälle und Gefahrenszenarien bei denen sich das nationale System der Küstenwachfunktionen bewährt hat

Spanien liegt an einer Reihe von sehr befahrenen internationalen Seewegen und hatte deshalb in der Vergangenheit wiederholt mit den Auswirkungen von Seeunfällen mit Schadstoffaustritt zu kämpfen. Die letzten großen Unfälle liegen dabei allerdings fast 20 Jahre zurück (z.B. Havarie des Tankers „Prestige“ im November 2002). Es konnte im Rahmen dieser Studie nicht geklärt werden, inwieweit die Entwicklung der galizischen Küstenwache durch diese Unfälle beeinflusst wurde. Die galizische Küstenwache wurde im Jahre 1990 gegründet, also deutlich vor der Havarie der „Prestige“. Allerdings gab es Diskussionen, dass die Zusammenarbeit zwischen den nationalen und den regionalen Behörden im Zusammenhang mit der Havarie der „Prestige“ nicht optimal funktioniert haben soll. Auf nationaler Ebene wurden jedoch keine Veränderungen in der Organisationsstruktur als Folge der Auswertung der Notfallbekämpfungsmaßnahmen bei dieser Havarie vorgenommen. Soweit bekannt, wurden lediglich bei den Hochseeschleppern von SASEMAR Veränderungen vorgenommen. SASEMAR hat eine Reihe größerer Schlepper in Dienst gestellt, um besser auf solche Unfallszenarien vorbereitet zu sein.

Nach der Havarie der „Prestige“ gab es kein solches Szenario mehr an der spanischen Küste. Die gegenwärtigen Schwerpunkte bei den Küstenwachfunktionen haben zu einem großen Teil mit der

illegalen Migration über See zu tun, die eine Reihe von Kräften der in den Küstenwachfunktionen beteiligten Organisationen binden.

6.7.7 Zusammenfassung

Mit dem Küstenwachfunktionssystem in Spanien wurde hier ein Beispiel betrachtet, dass durch ein hohes Maß an Komplexität und ein geringes Niveau an Konzentration bei operativen Aufgaben gekennzeichnet ist. Es gibt drei große Akteure auf nationaler Ebene mit eigenen Flotten und eigenem Personalbestand trotz Tätigkeitsfeldern, die zum Teil sehr eng aneinandergrenzen. Bemerkenswert ist außerdem, dass im Zuge der weiter fortschreitenden Autonomie der Regionen in Spanien, eine dieser Regionen eine eigene Organisation gegründet hat, die ebenfalls Aufgaben im Bereich der Küstenwachfunktionen wahrnimmt. Damit kann man in Spanien zumindest im Augenblick eine entgegengesetzte Entwicklung zur Konzentration von operativen Aufgaben bei Küstenwachfunktionen feststellen.

6.8 Vereinigtes Königreich

6.8.1 Geographische Angaben

Die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) des Vereinigten Königreiches umfasst 773,000 km² mit stark befahrenen Seewasserstrassen und einem wichtigen Standort der Offshore Öl- und Gasindustrie. Die Küstenlänge des Vereinigten Königreiches wird mit 17,000 km angegeben und ist damit eine der längsten Küstenlinien Europas.¹³

6.8.2 An Küstenwachfunktionen beteiligte Organisationen und Behörden

Das Vereinigte Königreich hat sich bei der Umsetzung seiner Küstenwachfunktionen für ein hohes Maß an Konzentration entschieden und dafür 1998 eine spezielle Behörde gegründet, die Maritime and Coastguard Agency (MCA) im Zuständigkeitsbereich des Transportministeriums, die bei einer Reihe von Küstenwachfunktionen zum Einsatz kommt. Die MCA wurde durch Zusammenschluss der HM Coastguard und der Marine Safety Agency gebildet. Diese Konstellation ist in verschiedener Hinsicht bemerkenswert. In allen anderen Ländern, die in dieser Studie betrachtet wurden, kann man eine Schifffahrtsverwaltung finden, die für die Registrierung und Zeugniserteilung auf Seeschiffen zuständig ist und außerdem oft in den Bereichen der Seeverkehrssicherheit entsprechende Aufgaben übernimmt. Diese Behörde versieht ihren Dienst unabhängig von anderen Einrichtungen, die bei den operativen Aufgaben einer Küstenwache zum Einsatz kommen. In Großbritannien hat man sich dazu entschieden, diese beiden Einrichtungen unter einem Dach anzusiedeln.

Die Wurzeln der HM Coastguard gehen in das Jahr 1809 zurück, als eine Preventive Water Guard an der Küste des Vereinigten Königreiches etabliert wurde. Diese Preventive Water Guard hatte die Aufgabe, Schmuggel zu unterbinden und im Bereich der Seenotrettung tätig zu werden. Im Zuge der weiteren Formalisierung verschiedener maritimer Verwaltungsaufgaben (etwa im Bereich der Unfalluntersuchung), wurde im Jahre 1821 beschlossen, verschiedene im Bereich der Zollverwaltung tätige Einheiten mit der Preventive Water Guard zusammenzuschließen und diese neue Behörde, die HM Coastguard, unter die Zuständigkeit der nationalen Zollverwaltung (Board of Customs) zu stellen. In den 1850er Jahren wurde die HM Coastguard dann in den Zuständigkeitsbereich der britischen Marine (Admiralty) unterstellt und übernahm neben den bereits vorhandenen Aufgaben bei der Verzollung und der Seenotrettung unterstützende und Reservefunktionen für die britische Marine. Die Arbeit der HM Coastguard wurde dabei von einem Netzwerk lokaler Standorte, die über das ganze Land verteilt waren und sind, ausgeführt (für 1974 wurden 127 solcher permanent besetzten Standorte – auf Englisch Stations genannt – gemeldet). Im Zuge verschiedener Verwaltungsreformen wurde die HM Coast Guard aus dem Zuständigkeitsbereich der Marine in den Zuständigkeitsbereich des Verkehrsministeriums (Department of Transport) überführt und aus Gründen der Steigerung der Effektivität öffentlicher Verwaltungen 1998 mit der Schifffahrtsverwaltung (Marine Safety Agency) zur Maritime and Coastguard Agency (MCA) zusammengeschlossen, wobei der Charakter der HM Coastguard nach außen öffentlich weiter deutlich wahrgenommen werden soll. Insofern gibt es innerhalb der MCA zwei Einheiten – die HM Coastguard mit einem Direktor und die sogenannten UK Maritime Services mit einem dafür zuständigen Direktor. Die MCA selbst wird von einem Chief Executive geleitet.

Die UK Maritime Services gehen auf den Zuständigkeitsbereich früherer Schifffahrtsverwaltungen in Großbritannien zurück. Die Schifffahrtsverwaltung war dabei zunächst als Marine Division Teil des

¹³ Quelle: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/928608/MCA_Annual_report_and_accounts_2019_-_2020.pdf

Handelsministeriums (Board of Trade). Die Wurzeln dieser Abteilung lassen sich bis ins 18. Jahrhundert zurückverfolgen. Zu den Aufgaben der Marine Division gehörte das Erstellen und Überwachen von Regeln zur Schiffsvermessung, der Unfalluntersuchung, Qualifikation von Seeleuten sowie das Unterhalten von Seezeichen und Lotsen zur Aufrechterhaltung der Seeverkehrssicherheit. Diese Aufgaben wurden in Kooperation mit verschiedenen anderen Behörden und Organisationen umgesetzt (die Seezeichen wurden z.B. durch lokale Kommissionen unterhalten – z.B. Northern Lighthouse Board, eine Einrichtung, die 1789 gegründet wurde und noch heute für die festen Seezeichen an Land in Schottland und auf der Isle of Man zuständig ist). Die einzelnen Zuständigkeiten sind dabei in den jeweiligen Merchant Shipping Acts sehr gut dokumentiert – z.B. Merchant Shipping Acts 1786, 1854, 1894, 1906 Die Marine Division wurde in den 1970er Jahren in den Zuständigkeitsbereich des Verkehrsministeriums überführt und dann, wie schon weiter oben erwähnt, mit der HM Coastguard zur MCA zusammengeschlossen.

Obwohl mit der MCA eine Behörde mit sehr komplexen und weitreichenden Aufgaben geschaffen wurde, ist die MCA nicht die einzige Behörde im Bereich der Küstenwachfunktionen und nimmt auch nicht bei allen Funktionen die Führungsrolle ein. Die HM Coastguard ist eine zivile Behörde im Bereich des Verkehrsministeriums. Die Grenzkontrolle wird durch die Border Force durchgeführt, die zum Home Office (Innenministerium) gehört. Die Border Force ist auch für Zollaufgaben zuständig. Aufgaben des polizeilichen Vollzuges fallen in die Zuständigkeit der jeweiligen Polizei (England, Schottland, Wales und Nordirland). Die MCA hat ein Enforcement Department (eine Abteilung, die sich mit Aufgaben des Vollzuges beschäftigt). Diese Aufgaben werden allerdings in Abstimmung mit der jeweiligen Polizei durchgeführt. Die Fischereiaufsicht unterliegt ebenfalls der Zuständigkeit einer separaten Behörde. Insofern hat man trotz der Konzentration in gewissen Kernaufgaben maritimer Verwaltungen auch hier eine Situation, bei der es auf die Zusammenarbeit von verschiedenen Behörden im Zuständigkeitsbereich unterschiedlicher Ministerien ankommt.

6.8.3 Aufgabenbereich der führenden Organisation bei den Küstenwachfunktionen

Auch wenn mit der MCA ein starker Akteur im Vereinigten Königreich für die Aufgaben der Küstenwachfunktionen zur Verfügung steht, werden die einzelnen Funktionen durch unterschiedliche Organisationen ausgeführt. Innerhalb der MCA ist die HM Coastguard der operative Arm bei den Küstenwachfunktionen und spielt dort eine besondere Rolle. Die HM Coastguard konzentriert sich schwerpunktmäßig auf den Bereich Seenotrettung und führt darüber hinaus bei den Aufgaben im Zusammenhang mit der Bekämpfung von Seeunfällen mit Schadstoffaustritt. Die UK Maritime Services, die ebenfalls Teil der MCA sind, decken darüber hinaus das typische Spektrum einer Schifffahrtsverwaltung ab. Dort ist das Schiffsregister des Vereinigten Königreiches angesiedelt, die Zeugniserteilung und andere traditionelle Aufgaben von Schifffahrtsverwaltungen.

Bei der Betrachtung der einzelnen Küstenwachfunktionen ergibt sich für das Vereinigte Königreich dabei folgendes Bild:

1. Aufrechterhaltung der Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrssicherheit – Die Verkehrslenkung wird durch MCA übernommen. Die Verantwortung für die Seezeichen wird durch das Trinity House (England, Wales, Channel Islands und Gibraltar), den Northern Lighthouse Board (Schottland und Isle of Man) und die Commissioners of Irish Lights (ganz Irland) in Abstimmung mit verschiedenen Behörden, einschließlich der MCA, wahrgenommen. Zeugniserteilung und ähnliche Aufgaben werden durch die UK Maritime Services in der MCA abgedeckt.
2. Aufgaben zur Gefahrenabwehr auf See und in den Häfen – MCA wird hier insbesondere mit eigenen Inspektoren in Häfen im Rahmen der ISPS Zertifizierung in Häfen tätig. Operative

- Aufgaben bei der Gefahrenabwehr auf See werden auch durch andere Behörden wahrgenommen.
3. Aufgaben in Bezug auf eine ordnungsgemäße Verzollung von Waren auf Schiffen – Der Bereich Verzollung fällt in den Zuständigkeitsbereich der Border Force, die Teil des Home Office ist.
 4. Verhinderung von illegalem Handel und Schmuggel, sowie sonstigen illegalen Aktivitäten auf See und damit verbundene Aufgaben des seepolizeilichen Vollzuges – Dieser Bereich wird durch die Border Force abgedeckt, die Teil des Home Office ist.
 5. Grenzkontrolle auf See – Dieser Bereich wird durch die Border Force abgedeckt, die Teil des Home Office ist.
 6. Überwachung des Seeraums – Dieser Bereich fällt in die Zuständigkeit mehrerer Behörden in unterschiedlichen Ministerien.
 7. Sicherstellung des Schutzes der marinen Umwelt und Maßnahmen bei Verunreinigung von Gewässern – Diese Funktion gehört zu den Kernaufgaben der MCA. Es gibt zwei Abteilungen, die mit den Aufgaben für diese Funktion betraut sind – Counterpollution und Enforcement. Enforcement (Vollzug) kann dabei auch polizeiliche Aufgaben auf See übernehmen. Allerdings besteht auch hier immer Abstimmungsbedarf mit der jeweiligen regionalen Polizei.
 8. Aufgaben in Bezug auf die Seenotrettung - Diese Funktion gehört zu den Kernaufgaben der MCA. Die Aufgaben werden in Zusammenarbeit mit der Royal National Lifeboat Institution (RNLI), einer Freiwilligenorganisation ähnlich der DGzRS in Deutschland, wahrgenommen, wobei die MCA über die Helikopter und Einsatzzentralen verfügt und auch den gesamten Aufgabenbereich bei der Luftrettung (Air SAR) mit eigenem Gerät übernimmt.
 9. Aufgaben im Zusammenhang mit Unfällen und Katastrophen auf See - Diese Funktion gehört zu den Kernaufgaben der MCA. Im Notfall kommt hier ein besonderes Konzept zum Einsatz. Innerhalb der MCA gibt es eine benannte Person, den sogenannten SOSREP (Secretary of State Representative for Maritime Salvage and Intervention), die die Koordination aller Notfallmaßnahmen übernimmt und über weitreichende Befugnisse bei der Notfallbekämpfung verfügt. Dieses Konzept wurde nach Unfällen (Braer 1993, See Empress 1996) mit schwerwiegenden Umweltfolgen für die britische Küste angeregt. Die Funktion des SOSREP kann mit dem Aufgabenbereich des Havariekommandos verglichen werden.
 10. Aufgaben der Fischereiaufsicht – Die Funktion fällt in den Zuständigkeitsbereich des britischen Landwirtschaftsministeriums (Department for Environment, Food and Rural Affairs – DEFRA) und die operativen Aufgaben werden durch die Marine Management Organisation ausgeführt.

Bei eingehender Betrachtung der obigen Ausführungen lässt sich daher feststellen, dass die MCA nur einer von mehreren Akteuren auf dem Gebiet der Küstenwachfunktionen ist. Die Zuständigkeiten sind über mehrere Ministerien verteilt. Neben dem Department of Transport, sind vor allem das Home Office und die Regionalen Polizeikräfte, sowie DEFRA beteiligt. MCA ist dabei auch nicht die einzige Organisation, die Schiffe für die Aufgaben bei den Küstenwachfunktionen vorhält.

6.8.4 Ausstattung der an den Küstenwachfunktionen beteiligten Organisationen

Wie bereits in vorherigen Abschnitten näher ausgeführt, ist die MCA lediglich eine der Organisationen, die im Bereich der Küstenwachfunktionen tätig sind. Laut ihrem Jahresbericht 2019-2020¹⁴ sind etwas mehr als 1,000 Personen in der MCA beschäftigt. Im operativen Bereich wird vor allen Dingen auf die Seenotrettung verwiesen, wobei hier 31,000 Notfälle gemeldet werden, die in den Berichtszeitraum fallen und die von der HM Coastguard betreut wurden. Dazu kommen 3,800 Notfällen, die durch die Luftrettung koordiniert und betreut wurden. Dazu werden 22 Helikopter auf 10 Stationen

¹⁴ Quelle: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/928608/MCA_Annual_report_and_accounts_2019_-_2020.pdf

vorgehalten.¹⁵ Dazu kommen jeweils zwei Flugzeuge pro Station. MCA verfügt ebenfalls über Notschlepper, wobei sich diese nicht im Eigentum der MCA befinden müssen, sondern auch gechartert sein können. Darüber hinaus werden die Seenotrettungszentralen durch die MCA geführt und unterhalten.

Eine Besonderheit ist die regionale Zuständigkeit für die Seezeichen. Das Northern Lighthouse Board, z.B., unterhält allein 206 Leuchttfeuer an Land.¹⁶

Neben der MCA gibt es eine Reihe anderer Organisationen, die bei den Küstenwachfunktionen zum Einsatz kommen und die auch über eigene Ausrüstung verfügen. Die Border Force, um nur ein Beispiel zu nennen, verfügt über eine Reihe von Schiffen zur Grenzkontrolle und für Zollfunktionen. DEFRA hat Schiffe gechartert, um Aufgaben der Fischereiaufsicht wirksamer ausführen zu können. Es würde über den Rahmen dieser Studie hinausgehen, die Ausrüstung dieser Organisationen detailliert aufzuführen.

6.8.5 Ausbildung der an Küstenwachfunktionen beteiligten Personen

Die MCA setzt auf Personen mit einem aktiven Schifffahrtshintergrund und operativen Erfahrungen an Bord. Sie hat daher einen entsprechenden Bedarf an diesem Personal. Diese Personen kommen schwerpunktmäßig im Bereich der Besichtigungen und der Zertifizierung als Teil der UK Maritime Services zum Einsatz.

Bei den operativen Tätigkeiten im Rahmen der Küstenwachfunktionen besteht nach Aussage der MCA ein Bedarf an qualifizierten Kräften mit Schifffahrtshintergrund, der momentan nicht gedeckt werden kann. Von daher hat man bereits vor Jahren damit begonnen, Qualifizierungsprogramme für Bewerber ohne Schifffahrtshintergrund einzuführen.

6.8.6 Unfälle und Gefahrenszenarien bei denen sich das nationale System der Küstenwachfunktionen bewährt hat

Im Zusammenhang mit den Organisationen, die bei den Küstenwachfunktionen involviert sind, wurde auf das SOSREP Konzept verwiesen (Küstenwachfunktion 9 - Aufgaben im Zusammenhang mit Unfällen und Katastrophen auf See). Das SOSREP Konzept wurde nach Seeunfällen mit Schadstoffaustritt am Ende der 1990er Jahre eingeführt und wird inzwischen seit mehr als 20 Jahren praktiziert.

Im Rahmen dieser Studie wurde auf die aus Sicht der MCA erfolgreiche Koordinierung der Maßnahmen im Zusammenhang mit den Havarien der MSC Napoli (2007) und MSC Flaminia (2012) verwiesen, bei denen das SOSREP Konzept seine Wirksamkeit unter Beweis gestellt hat. Soweit bekannt, gibt es keine Überlegungen, dieses Konzept zu ändern.

¹⁵ Quelle: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/593127/mca_uksar.pdf

¹⁶ Quelle: <https://www.nlb.org.uk/navigation/areas-of-responsibility/>

6.8.7 Zusammenfassung

Das nationale System der Küstenwachfunktionen im Vereinigten Königreich ist durch eine Reihe von unterschiedlichen Akteuren gekennzeichnet, die im Bereich der verschiedenen beteiligten Ministerien zum Einsatz kommen. Von den Zuständigkeiten betrachtet, lassen sich gewisse Parallelen mit Deutschland ziehen, wenngleich das Vereinte Königreich keine föderale Struktur hat.

Es hat im Laufe der Zeit intensive Bemühungen zur Konzentration von Aufgaben in größeren Organisationen gegeben. Im Bereich des Verkehrsministeriums wurde die HM Coastguard und die Marine Safety Branch zur MCA zusammengelegt (1998). Im Innenministerium wurden Zoll und Grenzkontrolle in der Border Force integriert. Die Fischereiaufsicht wird durch eine eigene Behörde im Zuständigkeitsbereich des Landwirtschaftsministeriums wahrgenommen.

Darüber hinaus gibt es regionale Zuständigkeiten, etwa bei der Polizei und der Verantwortlichkeit für die Seezeichen.

Insofern hat man hier ein ähnlich komplexes Bild, wie das auch in Deutschland der Fall ist, bei dem es auf enge Kooperation und Abstimmung ankommt.

7 Anhang 2 – Übersicht der beteiligten Organisationen in den unterschiedlichen Küstenwachfunktionen

Zum besseren Verständnis für die Komplexität der Küstenwachfunktionen in den betrachteten Ländern sollen im Anhang 2 dieser Studie die an den 10 betrachteten Küstenwachfunktionen beteiligten Behörden und Organisationen in Dänemark, Finnland und den Niederlanden tabellarisch dargestellt werden.

Die nachfolgenden Informationen basieren auf einer Studie Europäischen Kommission aus dem Jahre 2014 und wurden im Zusammenhang mit der Informationsgewinnung dieser Task Force verifiziert und angepasst. Trotz sorgfältiger Arbeit kann allerdings keine Gewähr für die Vollständigkeit und Richtigkeit der aufgeführten Informationen übernommen werden. Bei der Komplexität der Thematik können einzelne Behörden nicht vollständig berücksichtigt worden sein. Darüber hinaus können insbesondere bei der Übertragung von Namen nationaler Behörden in die deutsche Sprache Fehler unterlaufen sein.

7.1 Dänemark

Nr.	Küstenwachfunktion	Involvierte Organisationen	Führung	Status der Organisation
1	Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrsicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Justizministerium • Verkehrsministerium (Häfen) • Verteidigungsministerium • Dänische Küstenverwaltung • Dänische Marine • Dänische Schifffahrtsverwaltung • Örtliche Polizeidienststellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Dänische Schifffahrtsverwaltung (Gesetzgebung, Auditierung und Besichtigungen) • Dänische Marine (operative Aufgaben) 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich
2	Gefahrenabwehr auf See und in den Häfen	<ul style="list-style-type: none"> • Justizministerium • Ministerium für Migration und Integration • Verteidigungsministerium • Dänische Küstenverwaltung • Dänische Marine • Dänische Schifffahrtsverwaltung • Dänische Zollverwaltung • Örtliche Polizeidienststellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Verteidigungsministerium • Dänische Schifffahrtsverwaltung • Justizministerium • Dänische Zollverwaltung 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich
3	Verzollung von Waren auf Schiffen	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerium für Steuern • Verteidigungsministerium • Dänische Marine • Dänische Zollverwaltung 	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerium für Steuern 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch
4	Verhinderung von illegalem Handel und Schmuggel und Aufgaben des seepolizeilichen Vollzuges	<ul style="list-style-type: none"> • Landwirtschaftsministerium • Ministerium für Migration und Integration • Justizministerium • Verkehrsministerium • Verteidigungsministerium • Dänische Fischereibehörde • Dänische Küstenverwaltung 	<ul style="list-style-type: none"> • - 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich

		<ul style="list-style-type: none"> • Dänische Marine • Dänische Schifffahrtsverwaltung • Dänische Umweltschutzbehörde • Dänische Wirtschaftsbehörde • Dänische Zollverwaltung • Örtliche Polizeidienststellen 		
5	Grenzkontrolle auf See	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerium für Migration und Integration • Justizministerium • Verteidigungsministerium • Dänische Marine • Dänische Zollverwaltung • Örtliche Polizeidienststellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Justizministerium 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich
6	Überwachung der Seeräume	<ul style="list-style-type: none"> • Verteidigungsministerium • Dänische Marine 	<ul style="list-style-type: none"> • Dänische Marine 	<ul style="list-style-type: none"> • militärisch
7	Sicherstellung des Schutzes der marinen Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> • Umweltministerium • Verteidigungsministerium • Dänische Marine • Dänische Schifffahrtsverwaltung • Dänische Umweltschutzbehörde • Örtliche Kommunen 	<ul style="list-style-type: none"> • Umweltministerium (Gesetzgebung) • Verteidigungsministerium (Operative Aufgaben) 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich
8	Seenotrettung	<ul style="list-style-type: none"> • Verteidigungsministerium • Dänische Marine • Dänische Schifffahrtsverwaltung 	<ul style="list-style-type: none"> • Dänische Marine 	<ul style="list-style-type: none"> • militärisch
9	Aufgaben im Zusammenhang mit Unfällen und Katastrophen auf See	<ul style="list-style-type: none"> • Nationales Havariekomitee • Justizministerium • Verteidigungsministerium • Dänische Marine • Dänische Wirtschaftsbehörde • Örtliche Polizeidienststellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Justizministerium • Verteidigungsministerium 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich
10	Fischereiaufsicht	<ul style="list-style-type: none"> • Landwirtschaftsministerium 	<ul style="list-style-type: none"> • Landwirtschaftsministerium 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil

		<ul style="list-style-type: none"> • Verteidigungsministerium • Dänische Fischereibehörde • Dänische Marine 		<ul style="list-style-type: none"> • militärisch
--	--	--	--	---

7.2 Finnland

Nr.	Küstenwachfunktion	Involvierte Organisationen	Führung	Status der Organisation
1	Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Innenministerium • Ministerium für Soziales und Gesundheit • Umweltministerium • Verkehrsministerium • Verteidigungsministerium • Finnischer Grenzschutz • Finnische Marine • Finnische Polizei • Finnische Schifffahrtsverwaltung • Finnisches Umweltinstitut • Finnische Zollverwaltung • Individuelle Rettungseinheiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Finnische Schifffahrtsverwaltung 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich
2	Gefahrenabwehr auf See und in den Häfen	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzministerium • Innenministerium • Verkehrsministerium • Verteidigungsministerium • Finnischer Grenzschutz • Finnische Marine • Finnische Polizei • Finnische Schifffahrtsverwaltung • Finnische Zollverwaltung 	<ul style="list-style-type: none"> • Innenministerium 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich
3	Verzollung von Waren auf Schiffen	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzministerium • Innenministerium 	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzministerium 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch

		<ul style="list-style-type: none"> • Finnischer Grenzschutz • Finnische Zollverwaltung 		
4	Verhinderung von illegalem Handel und Schmuggel und Aufgaben des seepolizeilichen Vollzuges	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzministerium • Innenministerium • Landwirtschaftsministerium • Finnischer Grenzschutz • Finnische Polizei • Finnische Zollverwaltung • Fischereieinheiten bei den Arbeits- und Wirtschaftsentwicklungszentren 	<ul style="list-style-type: none"> • Innenministerium 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich
5	Grenzkontrolle auf See	<ul style="list-style-type: none"> • Innenministerium • Finnischer Grenzschutz • Finnische Polizei • Finnische Zollverwaltung 	<ul style="list-style-type: none"> • Innenministerium 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich
6	Überwachung der Seeräume	<ul style="list-style-type: none"> • Innenministerium • Verkehrsministerium • Verteidigungsministerium • Finnischer Grenzschutz • Finnische Marine • Finnische Schifffahrtsverwaltung 	<ul style="list-style-type: none"> • Verteidigungsministerium 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch
7	Sicherstellung des Schutzes der marinen Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> • Landwirtschaftsministerium • Umweltministerium • Verkehrsministerium • Finnischer Grenzschutz • Finnische Marine • Finnische Schifffahrtsverwaltung • Finnisches Umweltinstitut 	<ul style="list-style-type: none"> • Umweltministerium 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch
8	Seenotrettung	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzministerium • Innenministerium • Ministerium für Soziales und Gesundheit 	<ul style="list-style-type: none"> • Innenministerium 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich

		<ul style="list-style-type: none"> • Umweltministerium • Verkehrsministerium • Verteidigungsministerium • Finnischer Grenzschutz • Finnische Marine • Finnische Polizei • Finnische Schifffahrtsverwaltung • Finnisches Umweltinstitut • Finnische Zollverwaltung • Individuelle Rettungseinheiten 		
9	Aufgaben im Zusammenhang mit Unfällen und Katastrophen auf See	<ul style="list-style-type: none"> • Innenministerium • Ministerium für Soziales und Gesundheit • Umweltministerium • Finnischer Grenzschutz • Finnische Polizei • Finnische Schifffahrtsverwaltung • Finnisches Umweltinstitut • Individuelle Rettungseinheiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Innenministerium 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich
10	Fischereiaufsicht	<ul style="list-style-type: none"> • Innenministerium • Landwirtschaftsministerium • Finnischer Grenzschutz • Finnische Polizei • Finnische Zollverwaltung • Fischereieinheiten bei den Arbeits- und Wirtschaftsentwicklungszentren 	<ul style="list-style-type: none"> • Landwirtschaftsministerium 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich

7.3 Niederlande

Nr.	Küstenwachfunktion	Involvierte Organisationen	Führung	Status der Organisation
1	Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Rijkswaterstaat • Ministerium für Justiz und Sicherheit • Niederländische Polizei • Königl. Marechaussee • Staatl. Minenaufsicht • Multtraship 	<ul style="list-style-type: none"> • Küstenwache 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich
2	Gefahrenabwehr auf See und in den Häfen	<ul style="list-style-type: none"> • Rijkswaterstaat • Ministerium für Justiz und Sicherheit • Verteidigungsministerium • Niederländische Polizei • Königl. Marechaussee • Zoll und Steuerfahndung 	<ul style="list-style-type: none"> • Küstenwache 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich
3	Verzollung von Waren auf Schiffen	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzministerium • Zoll und Steuerfahndung 	<ul style="list-style-type: none"> • Küstenwache 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch
4	Verhinderung von illegalem Handel und Schmuggel und Aufgaben des seepolizeilichen Vollzuges	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzministerium • Verteidigungsministerium • Ministerium für Justiz und Sicherheit • Zoll und Steuerfahndung • Niederländische Polizei • Königl. Marechaussee 	<ul style="list-style-type: none"> • Küstenwache 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich
5	Grenzkontrolle auf See	<ul style="list-style-type: none"> • Verteidigungsministerium • Königl. Marechaussee 	<ul style="list-style-type: none"> • Küstenwache 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich
6	Überwachung der Seeräume	<ul style="list-style-type: none"> • Rijkswaterstaat 	<ul style="list-style-type: none"> • Küstenwache 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch
7	Sicherstellung des Schutzes der marinen Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerium für Wirtschaft und Klimapolitik 	<ul style="list-style-type: none"> • Küstenwache 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich

		<ul style="list-style-type: none"> • Ministerium für Landwirtschaft, Natur und Lebensmittelqualität • Ministerium für Justiz und Sicherheit • Rijkswaterstaat • Niederländische Polizei 		
8	Seenotrettung	<ul style="list-style-type: none"> • Rijkswaterstaat • Niederländische Polizei • Verteidigungsministerium • Niederländische Luftwaffe • Niederländische Marine • NHV Group • Multraship • Rettungsbrigade • Seenotretter KNRM • Feuerwehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Küstenwache 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich
9	Aufgaben im Zusammenhang mit Unfällen und Katastrophen auf See	<ul style="list-style-type: none"> • Rijkswaterstaat • Niederländische Polizei • Verteidigungsministerium • Niederländische Luftwaffe • Niederländische Marine • NHV Group • Multraship • Rettungsbrigade • Seenotretter KNRM • Feuerwehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Küstenwache 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich
10	Fischereiaufsicht	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerium für Landwirtschaft, Natur und Lebensmittelqualität • Niederländische Polizei 	<ul style="list-style-type: none"> • Küstenwache 	<ul style="list-style-type: none"> • zivil • militärisch • polizeilich