

KIMO Konferenz in Klaipeda/Litauen 8.-10. Oktober 2010

An der KIMO Konferenz „Annual General Meeting (AGM)“ haben 75 Teilnehmer aus 8 europäischen Ländern um Nord- und Ostsee teilgenommen.

Die Arbeitsabläufe der Gremien in KIMO International sind vergleichbar mit denen der Insel- und Halligkonferenz.

Es gibt einen Vorstand, in jedes Land ein Mitglied wählt, ein „Coordinators Meeting“ in dem sich die Koordinatoren der Länder zusammenfinden (Dänemark zum Beispiel hat 12 Mitglieder und diese wählen 1 Koordinator) und es gibt die „AGM“ die große Mitgliederversammlung der Vertreter aller Mitgliedergemeinden. Im Vorstand und dem Treffen der Koordinatoren (tagen erst gemeinsam, dann Koordinatoren alleine) werden die Inhalte, Vorlagen und strategischen Pläne vorberaten und dann in der AGM beschlossen. Das KIMO Sekretariat mit seinem „Sekretär“ John Mouat erarbeitet die Grundlagen und vertritt KIMO in Arbeitsgremien oft gemeinsam mit dem Präsidenten, das ist zurzeit Albert de Hoop (Bürgermeister von Ameland). Die Präsidentschaft wechselt im kommenden Jahr nach Schweden (Lars Thunberg, Helsingborg). Vorstand und Koordinatoren treffen sich 2x jährlich (Frühjahr und Herbst), die AGM findet einmal im Jahr, im Herbst statt. Die AGM tagt, ähnlich wie wir, einen halben Tag zu Inhalten und Resolutionen und einen halben Tag über Regularien.

Für einen Überblick, was dort beraten wird, habe ich die **Tagesordnung** zur Information angefügt.

Am Rande der Tagung hat auch ein Gespräch zur unbefriedigenden Situation der **Notschlepperstationierung** vor unserer und der südlichen dänischen Küste stattgefunden. Die dänische Regierung steht auf dem Standpunkt, dass die Versorgung von den Ölplattformen aus gesichert wird. Albert de Hoop hatte Gespräche auf diesen Ölplattformen und die Betreiber erklärten sie hätten definitiv keine Erlaubnis zu handeln.

Wir haben nun mit Bürgermeistern (Jacob Christensen, Tondern und Poul Sig, Vadsholt) der dänischen Kommunen an der Nordsee einen Austausch vereinbart, mit dem Ziel dass die Kommunen noch einmal auf die Regierung in Kopenhagen einwirken sollen, Zeitpunkt: 17./18. 11. 2010 am Rande der Tagung des Wattenmeerforums in Varde (DK).

Eine wichtige Information zur Sicherheit der großen Containerschiffe (**Lost Container Campaign**): KIMO in den Niederlanden hat in einer Untersuchung in den großen Containerhäfen dort festgestellt, dass überwiegend Sicherheitsbedingungen höchstens zu 65% erfüllt werden (Gewichtsbeschränkung und Verteilung, Sicherung auf dem Schiff) Experten gehen davon aus, dass dies in anderen großen Häfen nicht besser ist, so sollte das Ergebnis dieser Expertise nun auch von uns an die Politik verteilt werden, mit der Aufforderung auch deutsche Häfen daraufhin zu überprüfen.

Zu den beschlossenen Resolutionen:

1/ 10 Compensation and Liability for Deep Oil Spills

Hier nimmt KIMO den Unfall im Golf von Mexico zum Anlass die Europäische Kommission aufzufordern die Vorgaben für die EU Directive 2004/35EC verstärken:

1. Die Grenze/ Schwelle für festgestellte Schäden verstärken.



2. Der Schaden für das Meer und die Umwelt als solches einbeziehen
3. Keinen Haftungsausschluss im internationalen Bereich zulassen, wo internationales Recht noch nicht gesichert ist.
4. Zwingend Sicherheitsleistungen im ELD aufnehmen.

2/ 10 Inputs of Underwater Noise

Geräusche verbreiten sich im Wasser 4-5 Mal schneller als in der Luft, auch ist die Lärminderung sehr viel geringer als in der Luft. Da der Schiffsverkehr und auch die Industrialisierung des Meeres immer mehr zunimmt, ist es wichtig Lärmquellen zu minimieren.

Die europäischen Regierungen sollen aufgefordert werden:

1. Alle Off-Shore Konstruktionen (auch Windenergie) sollten so konzipiert sein, das es den geringst möglichen Impact auf Marines Leben hat.
2. Das höchste Sorgfalt in Bezug auf Unterwassergeräusche angewendet wird.
3. Alle Mitgliederstaaten den § 11 des „Marine Strategy Frameworks“ beschließen.
4. Neueste Technologien werden insbesondere für die Lärmminimierung durch Schiffe angewendet.
KOMS Mitglieder verteilen diese Resolution an ihre Regierungen und dazu wichtige Organisationen.

Diese Resolution soll den europäischen Regierungen und der EU Kommission übergeben werden

3/10 The use of nuclear power in the Maritime Sector

In der internationalen Schifffahrt wird häufiger darüber gesprochen, große Transportschiffe und Arbeitsplattformen mit nuklearem Antrieb in der Zukunft auszurüsten.

KIMO spricht sich deutlich dagegen aus, da die Gefährdung für Häfen oder auch durch Piraterie stark vergrößert würde.

Die europäischen Regierungen sollen auf die Risiken hingewiesen werden um gesetzliche Regelungen zu schaffen.

1. Nuklear angetriebene Schiffe (Neue) in der Zukunft in europäischen Gewässern nicht zuzulassen.
2. Die Zusammenarbeit mit der IMO suchen um dies auch international durch zu setzen.
3. Weiterhin die Innovation nicht nuklearer Techniken zu fördern.
4. Nuklear betriebene Plattformen in europäischen Gewässern nicht zuzulassen.
5. Die Zusammenarbeit mit der IMO suchen um dies auch international durch zu setzen.

Diese Resolution soll den europäischen Regierungen und der EU Kommission übergeben werden.



4/10 North Atlantic and Arctic Shipping Routes

Diese Resolution wurde von den Faroe Islands eingebracht und beschäftigt sich mit dem immer stärker werdenden Schiffsverkehr (Öltanker) in arktischen Gewässern, vorbei an den Faroe Islands. Die europäischen Regierungen, speziell auch die Regierungen von Grönland und den Faroern werden aufgefordert in der IMO dafür Sorge zu tragen, dass neue Standards für die Arktischen Gewässer und den Nord Atlantik entwickelt werden.

Die IHKo und die OF Inseln müssen darüber beschließen, ob sie in Zukunft „Observer“ bleiben, oder ordentliche Mitglieder werden möchten. Konsequenz daraus wäre ein Vorstandsmitglied zu benennen und die Zeit für die Bearbeitung zuzulassen (Haushalt 2011). Dafür müssen keine neuen Mittel eingestellt, sondern nur „umgeschichtet“ werden.

Annemarie Lübcke, am 18. Oktober 2010

