

An aerial photograph showing a red icebreaker ship moving through a dense field of sea ice. The ship is positioned in the center of the frame, leaving a trail of open water behind it. The ice consists of numerous small, irregular floes. In the bottom right corner, the dark hull and mast of the camera's own vessel are visible, indicating the photo was taken from another ship. The sky is overcast and grey.

SCHIFFFAHRT

IN DER ARKTIS

Marian Paschke

SCHIFFFAHRT IN DER ARKTIS

- CHANCEN UND RISIKEN



**SPIEGEL
ONLINE**

26.01.2016

„Abkürzung durch die Arktis lohnt sich (noch) nicht“



„... kürzere Strecke, weniger Sprit ... neue Kalkulationen zeigen: Es lohnt sich auf absehbare Zeit kaum.“

**SPIEGEL
ONLINE**

25.08.2017

**Es ist „eine sichere Wette,
in Schiffe zu investieren,
die durch die Arktis fahren
können“**

***Simon Boxall
University of Southampton***





Christophe de Margerie,
Sovkomflot

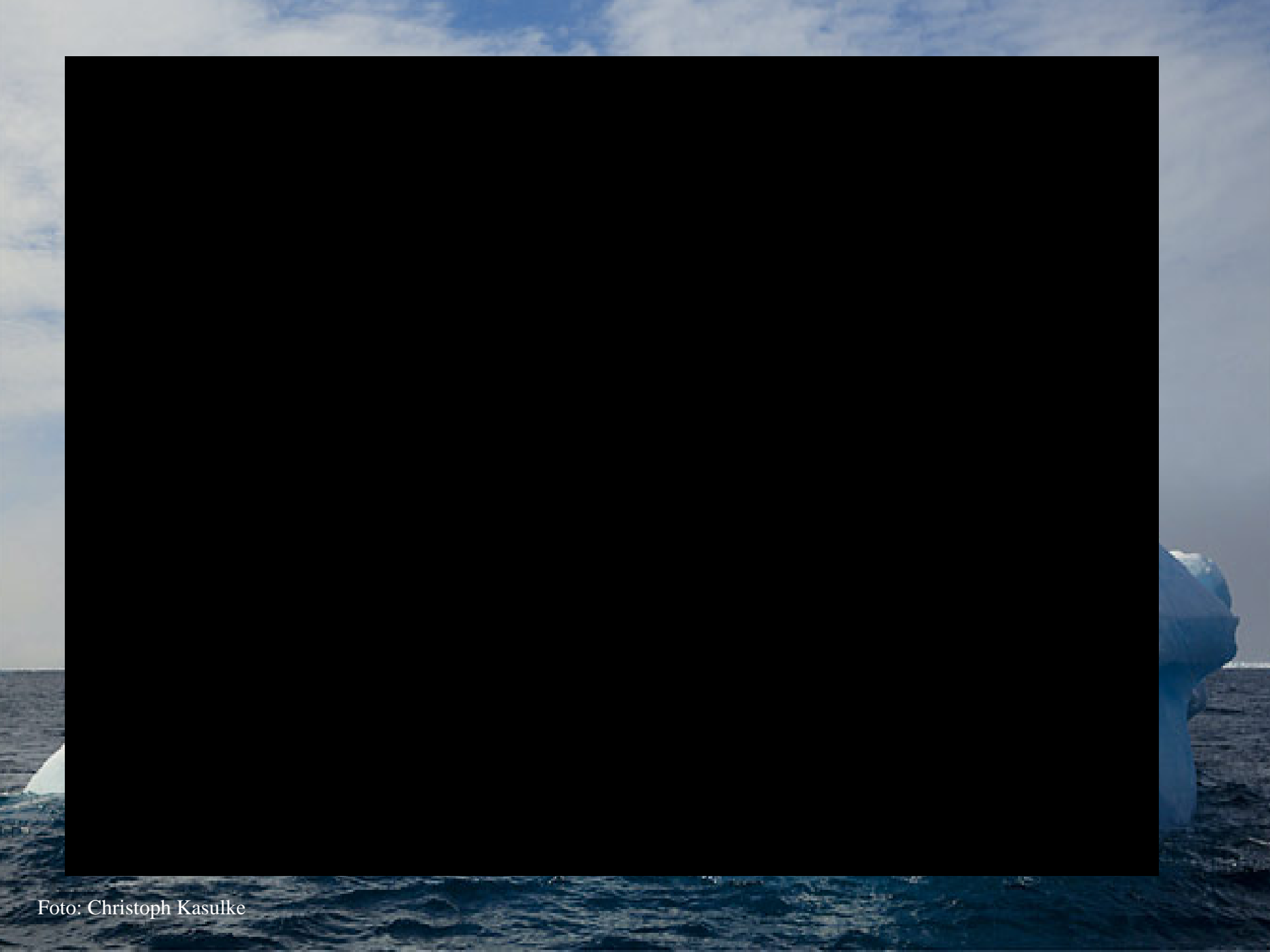


Foto: Christoph Kasulke



Chinas neue Schifffahrtsgrenzen

Wie die Nordostpassage gegenüber dem Suez-Kanal abschneidet.

NORDOSTPASSAGE

Reisezeit

35 Tage

Gefahren

Eisberge

Reisezeit

Juli bis November

Containerschiffe

Eines in diesem Jahr

SUEZ-KANAL-ROUTE

Reisezeit

48 Tage

Gefahren

Zugang zum Suez-Kanal wegen Unruhen in Ägypten in Frage gestellt

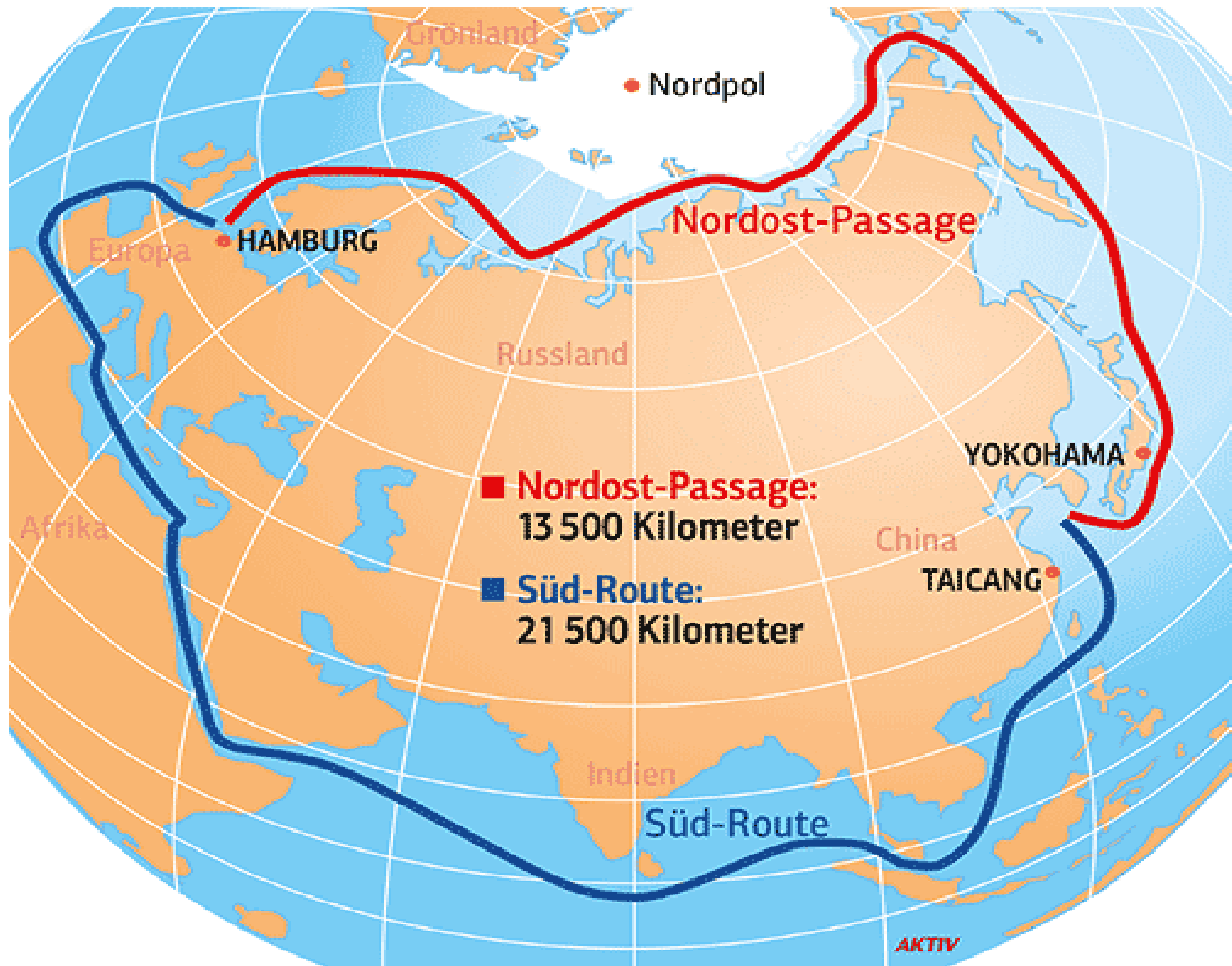
Reisezeit

Das ganze Jahr über

Containerschiffe

17.000 im vergangenen Jahr





Skizze der Rechtslage

betr. Schifffahrt in arktischen Gewässern

1. Kein eigenständiges Vertragsregime
2. See- und Umweltvölkerrecht, insbes.
 - Seerechtsübereinkommen (SRÜ)
 - Umweltvölkerrecht (IMO Polar Code)
 - Arktis-Governance durch zwischenstaatliche Kooperation
 - Arktischer Rat mit Sekretariat
 - Bilaterale und multilaterale Verträge
3. Schifffahrtsfreiheit
 - Gemäß dem Status der Meeresgebiete, unberührt vom (umstr.) Festlandsockelregime, Art. 78, 135 SRÜ
 - Schifffahrtsfreiheit in arkt. AWZ gem. Art. 58, 87, 135 SRÜ
 - › Regulierung des Schiffsverkehrs liegt nicht in der Rechtsmacht der Anrainerstaaten
 - Schifffahrtsfreiheit auch in eisbedeckten Gebieten, Art. 234 SRÜ

(Umstrittene)
Grenzen in
der Arktis-
Region



Regeln für Schifffahrt in arktischen Gewässern

Safety requirements apply to all ships which are subject to the Convention and operating in polar regions.



Provides the mandatory level environmental protection with zero discharge requirements for Antarctica.

Legal framework governing the rights and responsibilities of nations in their use of ocean space.

Guidance and recommendations for training and competency of officers and masters on ships in polar regions

IMO Polar Code

- International Code for Ships Operating in Polar Waters

- **IMO-MSC 86 in 2009 approved proposals for development of mandatory Polar Code**
- **Polar Code Correspondence Group developed draft Code further (beginning in 2010)**
- **Adoption of the Polar Code by the IMO-MSC (November 2014)**
- **Adoption of the Polar Code by the IMO-MEPC (May 2015)**
- **Adoption of associated amendments to SOLAS and MARPOL to make the Code mandatory under those Conventions**
- **Entry into force 1.1.2017**

Polar Code - Overview

■ Part I

A. Safety measures (mandatory)

- Polar Water Operational Manual
- Ship structure
- Stability and subdivision
- Watertight and weathertight integrity
- Machinery installations
- Operational safety
- Fire safety/protection
- Safety of navigation
- Communication
- Voyage planning

B. Additional guidance (recommendatory)

■ Part II: Pollution Prevention (next slide)

Polar Code – Overview (2)

■ Part II

A. Pollution prevention measures (mandatory)

- Prevention of oil pollution
- Prevention of pollution from noxious liquid substances
- Prevention of pollution by harmful substances in packaged form
- Prevention of pollution by sewage from ships
- Prevention of pollution by garbage

B. Information and additional guidance (recommendatory)

- Ballast water management
- Anti-fouling
- Bio-fouling

Polar Code – Aktuelle Problemstellungen

- Conceptual frame of the Polar Code
 - The Polar Code as an integral part of recognized conventions
- **Further improvement of the environmental protection requirements**
 - **Prohibition of the use of heavy grade oil**
 - **Prohibition of ballast water discharge**
 - **Abolition of exemptions for discharge of sewage water**
- Operating ships in Polar waters and insurance coverage
 - Necessity for the development of insurance requirements
- Operating ships in Polar waters and Polar Class Rules
 - Polar Rules and changing ice conditions under the year

Skizze der Rechtslage betr. Ressourcenabbau in der Arktis

- maßgeblich: Seerechtsübereinkommen (SRÜ)
 - Souveräne Hoheitsrechte der arktischen Anrainerstaaten zur Erforschung und Ausbeutung der natürlichen Ressourcen des Festlandsockels, Art. 77 SRÜ insbes. Bergbau und Bohrarbeiten
 - Befugnisse im (über die AWZ) erweiterten Festlandsockel nach besonderer Maßgabe, Art. 76 Abs. 8 SRÜ
 - i.E.: weitreichende Nationalisierung des Meeresbodens
 - Nur nicht nationalisierter Meeresboden ist gemeinsames Erbe der Menschheit, Art. 136 SRÜ

(Umstrittene)
Grenzen in
der Arktis-
Region



Konsequenzen für die Arktispolitik im Bereich Schifffahrt und Ressourcennutzung

■ Deutschland

- Überprüfung der „Leitlinien deutscher Arktispolitik“ (2013)
 - nationales Interesse ./ EU
 - nat. Förderprogramme

■ Hamburg

- Entwicklung von „Leitlinien der FHH für Polarschifffahrt einschließlich Hafeninfrastrukturentwicklung“
 - Think Tank (Wissenschaft – Schiffbau, Schiffsbetrieb, Klima, Ökonomie und Recht)
 - Polar Cluster (Schifffahrt, Wirtschaft, Hafen, Infrastrukturentwickler)

HERAUSFORDERUNGEN ERKENNEN,

CHANCEN NUTZEN,

RISIKEN MINIMIEREN!

