



Schifffahrt in der südlichen Nordsee:
Was ist das PSSA Wattenmeer?

Shipping on the Southern North Sea:
What is PSSA Wadden Sea?



Inhalt/Content

- 4 Einführung/Introduction
- 8 Das Wattenmeer/The Wadden Sea
- 12 Die Schifffahrt/Shipping
- 16 Wofür ein PSSA?/Why a PSSA?



WWF für eine umweltverträgliche Seeschifffahrt

Der Handel und Austausch von Gütern ist wohl so alt wie die Menschheit. Schiffe dienten schon früh dem Transport. Der umfangreiche Warenaustausch über die Weltmeere ist heute eine Selbstverständlichkeit und Teil der globalisierten Wirtschaft.

Schiffstransporte sind umweltverträglicher als andere Verkehrsmittel. Vor allem LKW und Flugzeug schneiden in ihrer Ökobilanz deutlich schlechter ab. Doch muss auch der Gütertransport mit Schiffen so sicher und umweltschonend wie möglich durchgeführt werden. Der WWF sucht hierbei die Zusammenarbeit mit den Betroffenen. Ein Beispiel ist die Kooperation mit Reedern und Herstellerfirmen bei der Entwicklung von TBT-freien Schiffsanstrichen.

Auch bei der Verbesserung der Sicherheit vor Ölunfällen kommt es auf eine breite Zusammenarbeit an.

Im Wattenmeer, dem international bedeutenden Naturraum an der dänisch-deutsch-niederländischen Nordseeküste, rückte dieses Thema mit der Havarie des Holzfrachters „PALLAS“ im Oktober 1998 vor Amrum in den Vordergrund. Nur rund 100t Öl hatten damals mehr als 16.000 Seevögel getötet, Urlauber verschreckt und ernsthafte Mängel bei der Gefahrenabwehr und der internationalen Zusammenarbeit aufgedeckt. Jederzeit sind weit größere Öl- oder Chemikalienaustritte möglich, die einen riesigen Schaden in der Natur und für den Tourismus anrichten würden. Zwar ist im weltweiten Vergleich die Schifffahrt in der Nordsee sicherer als anderswo, aber das Verkehrsaufkommen ist hier besonders hoch und Unfälle und Beinahe-Unfälle sind nicht selten.

Eine entscheidende Maßnahme wurde deshalb im Oktober 2001 von Dänemark, Deutschland und den Niederlanden vorgeschlagen und ein Jahr später von der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) beschlossen: Das durch Nationalparke und Naturschutzgebiete geschützte Wattenmeer wird als „Besonders Empfindliches Meeresgebiet“ („Particularly Sensitive Sea Area“, PSSA) anerkannt – eine Auszeichnung der IMO für die empfindlichsten und wertvollsten Meeresgebiete der Welt. Damit soll für mehr Aufmerksamkeit und damit mehr Sicher-

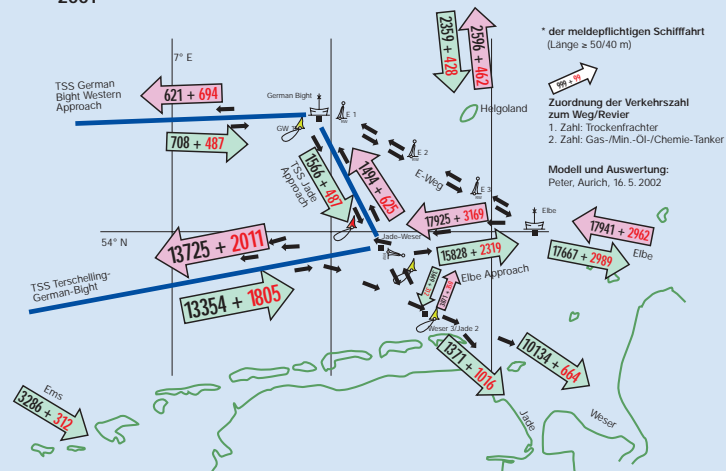
heit in der Schifffahrt gesorgt werden. Künftig können so auch Maßnahmen der drei Staaten länderübergreifend harmonisiert und verbessert werden. Gleiche Regeln auf See für alle können Wettbewerbsverzerrungen beseitigen und Risiken verringern.

Mit dieser Broschüre wollen wir für das PSSA Wattenmeer werben. Seine Ziele können nur durch das Engagement der Menschen erreicht werden, die in der maritimen Wirtschaft auf See oder an Land tätig sind. Dabei müssen wir unser Augenmerk vor allem auf die sogenannten „Schwarzen Schafe“ richten, die mit ihren „Seelenverkäuferei“ die Meere unsicher machen – auf Kosten eines fairen Wettbewerbes **und** des Natur- und Umweltschutzes.

Unser gemeinsames Ziel muss es sein, dass Schifffahrt **und** Natur dauerhaft unbeschadet an und in der Nordsee nebeneinander existieren können!

Dr. Peter Prokosch
Geschäftsführer WWF Deutschland

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest Muster und Umfang der Schiffsbewegungen* in der inneren Deutschen Bucht 2001



WWF calls for an environmentally sound maritime shipping

The economic trade in goods seems to be as old as the human being. Early on, men started to use ships for transporting goods. Today the extensive economical trade over the oceans is commonplace and a part of global business.

Transporting goods by ship is certainly more environmentally friendly than transporting them by other transport systems. Especially trucks and planes have a poor ecological performance. But freight traffic by ships must be carried out as safely and environmentally friendly as possible, too. For this goal WWF seeks collaboration with the stakeholders concerned. A good example is the co-operation with ship owners and manufacturers in developing TBT-free paints.

Also for improvements in the prevention of oil pollution a broad collaboration between all concerned parties is important.

In the Wadden Sea, the internationally significant nature area at the Danish-German-Dutch North Sea coast, this aspect became more than obvious when the wood transporting ship “Pallas” crashed near Amrum in October 1998. A spill of only about 100 tons of oil was enough to kill 16.000 birds, to frighten tourists and to uncover serious shortcomings in the international collaboration and in environmental safety. At any time much larger spills of oil or chemicals could cause an enormous damage to both nature and tourism. Shipping on the North Sea seems to be relatively safe when compared internationally, but the amount of traffic here is particular high and ship collisions and near collisions are not rare.

This is why a decisive measure was suggested by Denmark, Germany and The Netherlands in October 2001 and agreed upon by International Maritime Organisation (IMO) just one year later: The Wadden Sea, protected by national parks and nature conservation areas, has become a “Particularly Sensitive Sea Area” (PSSA) – a distinction for the most sensitive and valuable sea areas of the world. This will be the basis for more attention and safety in shipping.

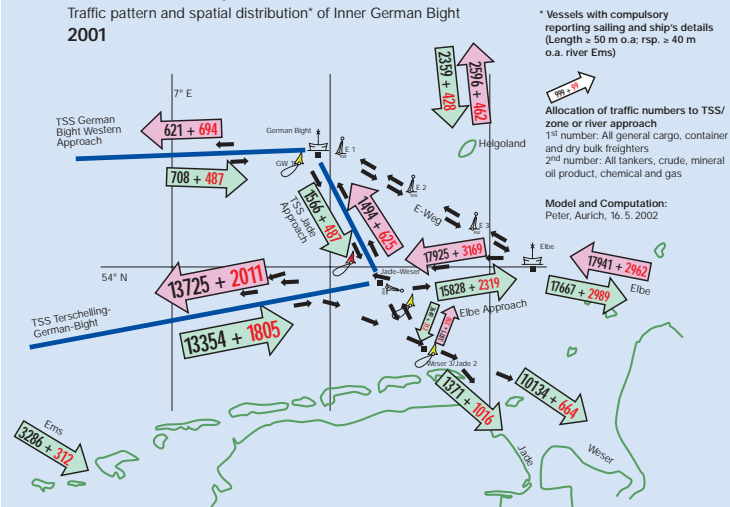
In the framework of the PSSA it will be possible to improve and co-ordinate measures of the three countries. The same rules for everybody in the area could eliminate distortions of normal trading conditions and will help to reduce risk.

In this booklet we want to advertise the PSSA Wadden Sea. The aims of the PSSA cannot be reached without the commitment of those people who work in the maritime business on sea or on land. It is important to give our attention to the so called “black sheep” who haunt the sea with their “coffin-ships” – at the expense of fair competition **and** nature conservation.

Our common objective must be to enable a lasting, sustainable coexistence of shipping **and** nature on and near the North Sea.

Dr. Peter Prokosch
CEO WWF Germany

German Federal Waterways Administration Marine Traffic Directory North-west Traffic pattern and spatial distribution* of Inner German Bight 2001



Das Wattenmeer – wilde und einzigartige Natur

„Land in Sicht!“ – dieser Ausruf gilt für den Seefahrer im Wattenmeer, denn die Küstenlinie ist meist zu sehen. Das Wattenmeer – nicht Meer, nicht Land. Im Gezeitenwechsel von Ebbe und Flut kommt zweimal am Tag der Wattboden zum Vorschein und dann ist wieder alles von Wasser bedeckt. Wer kann unter derart unsteten Bedingungen leben? Sicher nicht viele Pflanzen und Tiere, mag man vielleicht auf den ersten Blick meinen. Doch im Wattenmeer „brummt“ das Leben.

Die Fakten:

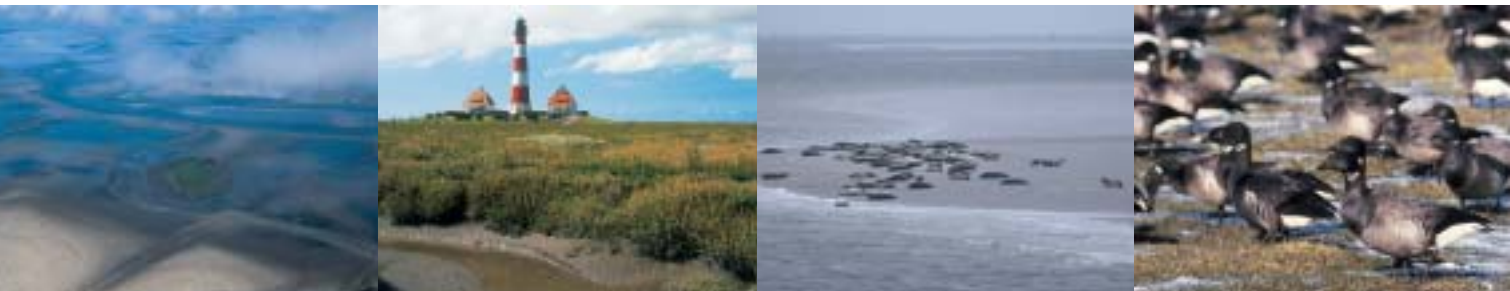
- Das Wattenmeer erstreckt sich an der Nordseeküste von Den Helder (Niederlande) bis Esbjerg (Dänemark). Es ist rund 10.000 km² groß, davon fallen etwa 4.500 km² trocken. Es ist Europas größtes Küstenfeuchtgebiet.
- Mehr als 10 Millionen Wat- und Wasservögel kommen im Laufe eines Jahres ins Wattenmeer. Es ist eine Drehscheibe des Vogelzuges zwischen Arktis und Afrika. Die Vögel profitieren vom reichen Nahrungsangebot der Wattflächen und des flachen Wassers. Tausende von Seehunden bevölkern Sandbänke und Priele, hinzu kommen Kegelrobben und Schweinswale. Das Wattenmeer ist auch Kinderstube für viele Fischarten.
- Das Wattenmeer ist einer der letzten ursprünglichen Naturräume Europas. Seit 1982 arbeiten Dänemark, Deutschland und die Niederlande zusammen, um diesen gemeinsamen Naturraum zu schützen. In allen drei Staaten wurden große Schutzgebiete ausgewiesen, in Deutschland ist das Wattenmeer sogar zu Nationalparken erklärt worden.

The Wadden Sea – a wild and unique nature area

“Land ahead!” – this is true for the sailor throughout the Wadden Sea, because the coastline is almost always visible. The Wadden Sea – neither sea nor land. In the course of the rising and falling tides the mudflats become exposed two times a day and later the whole area is covered with water again. Who is able to live under these conditions? At first sight you might guess not many animals and plants are. But the Wadden Sea is bustling with life.

Facts:

- The Wadden Sea reaches from Den Helder (Netherlands) to Esbjerg (Denmark) along the North Sea coast. It covers an area of about 10,000 km², about 4,500 km² of which fall dry regularly. It is the largest coastal wetland in Europe.
- More than 10 million migratory waterbirds visit the Wadden Sea in the course of the year. It is a turntable for the birds commuting between the Arctic and Africa. The birds benefit from the rich food supply in the mudflats and the shallow water. Thousands of harbour seals inhabit the area; in addition one can find grey seals and harbour porpoises. Also a lot of species of fish spend their youth in the Wadden Sea.
- The Wadden Sea is one of the last pristine nature areas in Europe. Since 1982 Denmark, Germany and The Netherlands have been working together in order to protect this common nature area. These three countries have designated large conservation areas. In Germany the Wadden Sea has even been declared as a National Park.



Tourismus – entscheidend für Wirtschaft am Watt

Urlaub an der See – für viele Menschen ist das der Inbegriff für die schönste Zeit des Jahres. Hier wollen sie sich in unberührter Natur vom Alltag erholen und dabei vielfältigen Aktivitäten nachgehen. Die Wattenmeerregion wird deshalb jährlich von rund 50 Millionen Menschen für kürzere oder längere Zeit besucht. Auf die 300.000 Betten entfallen dabei mindestens 53 Millionen Übernachtungen, wobei die Urlauber im Durchschnitt 50 Euro pro Tag ausgeben¹. In Schleswig-Holstein z.B. hängen 20% der Arbeitsplätze an der Küste vom Tourismus ab. Mit seinen Milliarden-Umsätzen ist er der bedeutendste Wirtschaftsfaktor in vielen Teilen der Wattenmeerregion.

Doch der Tourismus ist in einem außerordentlich hohen Maße auf eine intakte und saubere Natur angewiesen. Der Schutz des Wattenmeeres muss auch diesen Anspruch sicher stellen. Vor allem die Nationalparke werden von den Urlaubern dabei als bedeutend angesehen. So halten nach einer repräsentativen Umfrage² 95% der Deutschen Nationalparke für sehr wichtig oder wichtig und 72% würden ihren Urlaub bevorzugt dort verbringen, wo man sich für den Schutz der Natur durch einen Nationalpark entschieden hat.

Ein anderer Wirtschaftszweig, der gleichermaßen auf eine saubere Nordsee angewiesen ist, ist die Fischerei. Großflächige Ölverschmutzungen zerstören ihre Existenzgrundlage.



So halten nach einer repräsentativen Umfrage² 95% der Deutschen Nationalparke für sehr wichtig oder wichtig und 72% würden ihren Urlaub bevorzugt dort verbringen, wo man sich für den Schutz der Natur durch einen Nationalpark entschieden hat.

Ein anderer Wirtschafts-

¹ Inter-Regional Wadden Sea Co-operation (2000): Sustainable Tourism Development and Recreational Use in the Wadden Sea Region. NetForum Final report.

² Nationalparke – Bundesweite EMNID-Umfrage Mai 1998. In: Die Bedeutung von Nationalparken für den Tourismus. WWF-Reihe Nationalparke 7:33-44. Bezug siehe Impressum.

Tourism – High economic importance

Holidays on the coast – for many people this is synonymous with the most beautiful time of the year. In untouched nature they want to recover from the routine of everyday life and enjoy various activities. Therefore the Wadden Sea annually attracts about 50 million tourists who stay for shorter or longer periods. About 300,000 beds are available, enabling 53 million overnight stays – every tourist spends on an average 50 Euro per day¹. In Schleswig-Holstein, for example, 20% of the jobs along the coast depend on tourism. With its turnover of several billion Euro, tourism is the most important business sector in large parts of the Wadden Sea region.

However, tourism is highly dependent on a clean and unspoiled nature. The conservation of the Wadden Sea must also satisfy this demand. Tourists consider National Parks as particularly important institutions. A nationwide survey² in Germany revealed that 95% of the people consider National Parks to be important or very important. 72% of Germans would prefer spending their holidays at a place where nature is protected by National Parks.

Fishing is another economic sector that has to rely on a clean and unspoiled North Sea. An extensive oil pollution in the fishing grounds would destroy the basis for its existence.



¹ Inter-Regional Wadden Sea Co-operation (2000): Sustainable Tourism Development and Recreational Use in the Wadden Sea Region. NetForum Final report.

² Nationalparke – Bundesweite EMNID-Umfrage Mai 1998. In: Die Bedeutung von Nationalparken für den Tourismus. WWF-Reihe Nationalparke 7:33-44. Obtaining see imprint.

Schifffahrt auf der Nordsee – manchmal wird's brenzlig

Die südliche Nordsee gehört zu den weltweit am stärksten befahrenen Meeresgebieten. Der Hauptstrom des Schiffsverkehrs verläuft in Ost-West-Richtung parallel zum deutschen und niederländischen Wattenmeer. Er führt von und zu Häfen am Wattenmeer bzw. in den großen Flussmündungen. Um den dichten Schiffsverkehr zu lenken, wurden dort zwei Verkehrstrennungsgebiete eingerichtet, auf denen ähnlich einer Straße Richtungsverkehre mit entsprechenden Regelungen gelten. Bei der Ansteuerung der meisten Häfen besteht zudem für Schiffe bestimmter Ladung und Größe eine Lotsenpflicht, um die Schifffahrtswege in unmittelbarer Nähe des flachen Wattenmeeres gefahrlos passieren zu können.

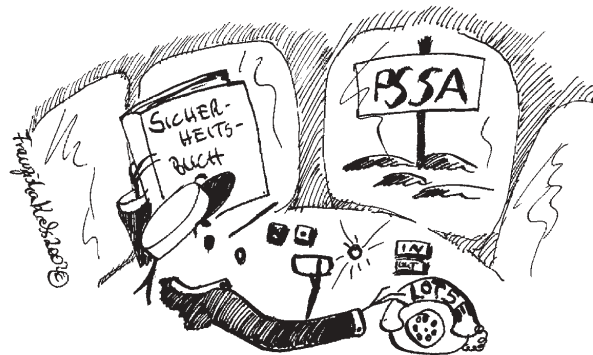
Trotzdem können Schiffe auch vom rechten Weg abkommen. Bei stürmischer See ist das Risiko hierfür naturgemäß größer, wenn ein Schaden an Bord das Schiff manövrierunfähig werden lässt. Bei Versagen von Notfallmaßnahmen besteht dann sogar die Gefahr einer Strandung. Hauptrisiko sind diejenigen Schiffe, die in mangelhaftem technischen Zustand und mit unzureichend ausgebildeter Mannschaft unterwegs sind. Das Risiko wird sich künftig durch wachsenden Verkehr, wachsende Schiffsgrößen und die Errichtung von Offshore-Windparks noch erhöhen.

	Jahresdurchschnitt 1995-1999	Prognose 2010
Schiffsbewegungen		
Deutsche Bucht Gesamt	154.000	192.000
Schiffsunfälle/Zwischenfälle	20,8	25,9

Quelle: ISL 2000 auf Basis Lloyd's Voyage Records, verschiedener Fahrstatistiken und eigenen Berechnungen.
Die „Schiffsbewegungen“ beinhalten Tanker, Bulk Carrier, Container, Stückgut, Passagier/RoRo, Fähren und Sonstige.

Shipping on the North Sea – a dangerous business at times

The Southern North Sea belongs to the most frequented sea areas world wide. The main shipping routes run in east-west direction parallel to the German and Dutch Wadden Sea and lead into ports in the Wadden Sea or in the large river mouths. In order to control the large number of ships, two traffic separation areas were arranged along the major route; here, ships headed in different directions must follow rules similar to road traffic. For most of the ports there is also compulsory pilotage for incoming ships with special goods and size in order to enable a safe passage near the shallow Wadden Sea.



Nevertheless it can happen that ships lose their way. In stormy seas, the risk for this is naturally higher if technical problems make a ship unmanoeuvrable. If emergency measures fail, the danger of running aground will increase. The most serious danger is caused by ships in poor technical condition and with inadequately trained crews. In the future this risk will still increase because of growing traffic volume, growing size of ships and new offshore wind parks.

	Average in 1995-1999	Forecast 2010
Ship movements		
Total German Bight	154,000	192,000
Shipwrecks/incidents	20.8	25.9

Source: ISL 2000 based on Lloyd's Voyage Records, different statistics and own calculations.
Ship movements contain tankers, bulk carriers, containers, packaged goods, RoRo, ferries and other.

Es passiert noch viel zu oft – Öl im Meer!

Öl im Meer hat verheerende Auswirkungen auf die Umwelt. Eine akute Ölpest nach einer Havarie wird aufgrund der großen Ölmengen schnell zur Katastrophe. Doch durch illegale Einleitungen kommt in der Summe sogar mehr Öl ins Meer als bei Unfällen und sorgt permanent für Vergiftungen. Vor allem Vögel sind betroffen: Der schwarze Stoff verklebt das Gefieder und gelangt durch verzweifelte Putzbemühungen der Tiere schnell in den Magen. Vergiftung, oft verbunden mit Erfrieren und Verhungern, ist die Konsequenz.

Auch für das Wattenmeer selbst ist Öl katastrophal: Mit dem Gezeitenstrom gelangt es in kurzer Zeit – und immer wieder – auch bis in die feinsten Verästelungen der Prielsysteme und bedeckt Wattboden und Salzwiesen. Alles Leben erstickt und eine Reinigung größerer Flächen ist unmöglich.

Andere chemische Stoffe kommen hinzu: Schwermetalle, Chlorkohlenwasserstoffe, Substanzen mit hormoneller Wirkung wie Tributylzinn (TBT) aus Schiffsanstrichen oder die übermäßige Zufuhr von Nährstoffen über Flüsse und Luft belasten ebenfalls Wattenmeer und Nordsee. Auch feste Abfälle wie über Bord geworfener Schiffsmüll hinterlassen ihre Spuren spätestens an den Stränden.

Eine Verringerung der Schadstoffe in den Zuflüssen, ein Verbot besonders giftiger Stoffe und die Ausweisung der Nordsee als Sondergebiet nach MARPOL³ gehören zu den erfolgreichen Maßnahmen, mit denen diese Bedrohungen verringert wurden und werden. Weitere Maßnahmen sind erforderlich, nun erfolgte die Ausweisung des Wattenmeeres als „PSSA“.

³ Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das dazugehörige Protokoll von 1978, allgemein bekannt als MARPOL 73/78. Es betrifft neben Ölverschmutzungen auch solche durch Chemikalien, Gefahrgut, das in verpackter Form auf See transportiert wird, Abwässer, Abfall und Luftverschmutzung.

It still happens too often – oil on the sea!

Oil on the sea has dramatic consequences for nature. An acute oil pollution after a shipping accident will turn quickly into a disaster because of the large amount of oil. However, illegal discharge of oil brings even more oil into the sea than accidents do and causes permanent pollution. Mainly birds are concerned: their feathers stick together and the birds swallow oil while they desperately try to clean themselves. Poisoning, often along with starving and freezing to death, is the result.

For the Wadden Sea habitats, too, oil is disastrous: The tidal current carries it in a short period of time – again and again – into the finest branches of the tidal creek system, and the oil covers mudflats and saltmarshes. All life suffocates and it is impossible to clean larger areas.

In addition, there are other chemical substances: Heavy metals, chlorinated hydrocarbons, substances with a hormonal effect like Tributyltin (TBT) that is used in paint, or excessive supply of nutrients by rivers and the air also pollute the Wadden Sea and the North Sea. Moreover, solid waste that is thrown overboard leaves its traces at the latest on the beach.

A decrease in harmful chemicals in the rivers, a ban on toxic substances and the declaration of the North Sea as a special area according to MARPOL³ belong to the most successful measures that reduced and will reduce these threats. Other measures are necessary. The recent declaration of a “PSSA” Wadden Sea is one of them.

³ International agreement in 1973 for preventing sea pollution by ships and the protocol that belongs to it written in 1978, well-known as MARPOL 73/78. Beside oil pollution it concerns pollution by chemicals, dangerous goods, sewage, waste and air pollution.



Simulation eines Tankerunglücks in der Elbmündung – Das auslaufende Öl driftet ins Wattenmeer.

Quelle: Nationalparkamt Schleswig-Holstein und Umweltbundesamt.

Simulation of a tanker accident at the mouth of river Elbe – The leaked oil drifts into the Wadden Sea.

Source: Nationalparkamt Schleswig-Holstein and Umweltbundesamt.



Ein „PSSA“ – was ist das?

Die Internationale Schifffahrtsorganisation (IMO) wurde 1948 als Organisation der UNO mit dem Ziel gegründet, die Kooperation zwischen den Staaten auf dem Gebiet der Schifffahrt zu verbessern, wobei die Schifffahrtssicherheit, die Verbesserung der Navigation und die Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe ausdrücklich in der Gründungsakte genannt wurden. Mittlerweile gehören der IMO 162 Staaten an.

In die Zuständigkeit der IMO fällt auch die Ausweisung von Meeresgebieten, die aufgrund ihrer ökologischen Bedeutung und ihrer Empfindlichkeit gegen Gefahren aus der Schifffahrt einen besonderen Schutz benötigen. Sie werden als „Besonders Empfindliche Meeresgebiete“ („Particularly Sensitive Sea Areas“, PSSA) bezeichnet.

Nach den IMO-Richtlinien ist eine PSSA-Ausweisung möglich, wenn das Gebiet durch Aktivitäten der internationalen Schifffahrt gefährdet ist und wenn es nach mindestens einer der folgenden Kriterien bedeutend ist:

- **Ökologische Kriterien** (z.B. Einzigartigkeit, Repräsentativität, Vielfalt, Produktivität, Ursprünglichkeit, Empfindlichkeit)
- **Soziale, kulturelle und wirtschaftliche Kriterien** (wirtschaftlicher Nutzen, Erholungswert und Abhängigkeit der Menschen von dem Gebiet)
- **Wissenschaftliche und pädagogische Kriterien** (Forschung, Monitoring, Bildungswert, historische Bedeutung)

Ein PSSA kann von den betreffenden Staaten bei der IMO beantragt werden und soll helfen, Unfälle, vorsätzliche Verschmutzungen und Beeinträchtigungen der Lebensräume zu verhindern. So werden die Schiffsbesatzungen durch die Eintragung des PSSA in die Seekarten zu besonderer Vorsicht angehalten.

Auf Antrag der betreffenden Staaten kann die IMO auch besondere Maßnahmen im PSSA beschließen, z.B. Sperrgebiete, Verkehrstrennungsgebiete, Küstenverkehrszonen und Tiefwasser-routen, spezielle Entsorgungsregelungen, Lotsenannahmepflicht, Berichtspflicht oder ein Schiffsverkehrsmanagement.

“PSSA” – what does it mean?

The International Maritime Organisation (IMO) was founded in 1948 as an organisation of the United Nations with the aim to improve the co-operation between the countries concerning issues of shipping. Shipping safety, improvement in navigation and prevention of pollution of the sea by ships are named explicitly in the foundation document. Today, 162 countries belong to the IMO.

The declaration of sea areas that need special protection because of their ecological importance and their sensitivity to threats from shipping, is part of the responsibility of the IMO. Such areas are called “Particularly Sensitive Sea Areas” (PSSA).

The IMO guidelines allow a PSSA declaration if an area is at risk because of the activity of international shipping and if it is important on the basis of one of the following criteria:

- **Ecological criteria** (e.g. uniqueness, representativeness, diversity, productivity, naturalness, vulnerability)
- **Social, cultural and economical criteria** (economic benefit, recreation, human dependency)
- **Scientific and educational criteria** (research, monitoring, education, historic value)

The countries in question can apply to the IMO for a PSSA. The PSSA status is meant to avoid accidents, intentional pollution and damage to habitats. Because a PSSA is marked on the sea charts the crews on the ships are expected to be particularly careful. Upon request by the countries concerned the IMO can also decide special measures, e.g. restricted areas, traffic separation areas, coastal traffic and deep water areas, special rules for waste disposal, compulsory pilotage, mandatory reporting or shipping traffic management.



Vier weitere Meeresgebiete ausgezeichnet

Weltweit wurden vor dem Wattenmeer erst vier Meeresgebiete als PSSA ausgewiesen:

1. Das **Great Barrier Reef** an der Nordostküste Australiens ist das größte Korallenriff der Welt. 1990 wurde es als erstes PSSA von der IMO anerkannt. Damit wurde für die jährlich etwa 2.500 größeren Schiffe eine Lotsenpflicht eingeführt, die später noch durch ein verpflichtendes Meldesystem ergänzt wurde. Das PSSA führte zu Verbesserungen bei der Sicherheit, doch kommt es immer noch zu Unfällen. Australien plant nun weitere Maßnahmen und eine Vergrößerung des PSSA.
2. Das **Sabana-Camaguey Archipelago** liegt vor der Nordküste Kubas, besteht aus einer Kette unzähliger Inseln und hat eine Länge von 465 Kilometern. Ausgedehnte Korallenriffe mit einer reichhaltigen Fauna bilden auch für viele Fischer eine entscheidende Lebensgrundlage. Jährlich passieren ca. 120.000 Schiffe das Gebiet. Es wurde PSSA, um Schiffsmüll und Öleinleitungen zu verringern.
3. Die Gewässer rund um die **Florida Keys**, einer Inselkette vor der Südspitze Floridas, beherbergen großflächige Korallenriffe. Neben vielfältigem lokalem Verkehr passieren jährlich ca. 8.000 große Schiffe das Gebiet. Im Jahr 2002 wurde es auf Antrag der USA zum PSSA erklärt. Als Ergänzung der vorhandenen Maßnahmen wurden z.B. Bereiche mit Ankerverbot ausgewiesen.
4. Auch **Malpelo Island** vor der Küste Kolumbiens wurde 2002 zum PSSA. Das Meeresgebiet um diese Vulkaninsel hat aufgrund seiner isolierten Lage eine weltweit bedeutende Fisch- und Korallenfauna. Illegale Fischerei und unregelmäßiger Verkehr durch Ausflugschiffe verursachen Verschmutzungen, weitere Risiken gehen von dem internationalen Verkehr in den Gewässern voller Untiefen aus. Eine Schutzzone um die Insel dürfen nun größere Schiffe nicht mehr befahren.



Four other sea areas awarded before

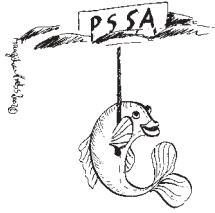
Before the Wadden Sea only four sea areas have been designated as PSSA:

1. The **Great Barrier Reef** on the north-east coast of Australia is the largest coral reef in the world. In 1990 it was the first area that was accepted by the IMO as a PSSA. Compulsory pilotage was introduced for about 2,500 larger ships per year. Later, mandatory reporting was added. The PSSA brought improvement in safety but accidents still happen. Now Australia is planning additional measures and an enlargement of the PSSA.
2. The **Sabana-Camaguey Archipelago** near the north coast of Cuba is a chain of thousands of islands and is about 465 kilometres long. Extensive coral reefs with a diverse fauna are the crucial basis for the livelihood of many fishermen. About 120,000 ships a year cross this area. It has been designated as a PSSA in order to decrease waste disposal and oil pollution.
3. The waters around the **Florida Keys**, a group of islands near the southern tip of Florida, contain extensive coral reefs. In addition to various local traffic about 8,000 large ships per year are passing. Following an application by the U.S., the area was designated as PSSA in 2002. In addition to the existing measures e.g. "no-anchoring zones" were declared.
4. **Malpelo Island** near the Colombian coast was also declared as a PSSA in 2002. The sea area around this isolated volcanic island has a fish- and coral fauna of worldwide importance. Illegal fishing and unregulated tourist ship traffic cause pollution. International traffic in the shallow waters poses further risks. Now, larger ships are not allowed to enter a protected area around the island.



Ausweisung des Wattenmeeres als PSSA

Seit 20 Jahren arbeiten Dänemark, Deutschland und die Niederlande beim Schutz des Wattenmeeres zusammen und haben dabei viel erreicht. Doch bei der Vermeidung von negativen Folgen der Schifffahrt, wie z.B. den Einträgen durch Schiffe sowie Schiffsunfällen war die Zusammenarbeit bisher nicht sehr erfolgreich. Auf die Schifffahrt bezogene Beschlüsse auf den Wattenmeerkonferenzen waren nicht weitreichend genug.



Die Pallas-Havarie im Jahr 1998 veränderte das öffentliche Bewusstsein und die Bereitschaft der Politik zum Handeln. Umfassende Forderungen zur Sicherheit der Schifffahrt wurden an der Küste laut. In Deutschland wurde daraufhin ein einheitliches Havariekommando gegründet. Bei besonderer Gefahr sollen die Kräfte und Einsatzmittel von Bund und Küstenländern einheitlich geführt werden. Auch die Stationierung von Not-schleppern wurde verbessert. Im Oktober 2001 einigten sich die drei Staaten darauf, das Wattenmeer als PSSA bei der IMO anzumelden, die dem Antrag ein Jahr später zustimmte.

Obwohl laut IMO-Regeln möglich, konnten sich die drei Staaten noch nicht auf zusätzliche Schutzmaßnahmen für das PSSA einigen. Sie hielten die bestehenden Maßnahmen wie ein Berichts- und Verkehrsüberwachungssystem, Verkehrstrennungsgebiete und die MARPOL-Sondergebiete für ausreichend.

Ein von den Staaten in Auftrag gegebenes Gutachten des britischen „Southampton Institute“⁴ hatte zuvor ein Verkehrs-Managementsystem, eine Meldepflicht für bestimmte Schiffe sowie eine obligatorische Lotsenpflicht für bestimmte Schiffe in den Verkehrstrennungsgebieten vorgeschlagen. Auch der WWF hatte zusätzliche Maßnahmen gefordert⁵: So sollten z.B. der Schiffsverkehr in der südlichen Nordsee viel großräumiger überwacht, eine gemeinsame Einsatzleitung geschaffen, leistungsfähige Sicherheitsschiffe zur Bergung und Rettung bereitgestellt und Notliegeplätze für havarierte Schiffe eingerichtet werden.

⁴ Southampton Institute (2001): Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) Wadden Sea Feasibility Study, Advice to the Trilateral Wadden Sea Co-operation.

⁵ WWF-Projektteam Pallas (2000): Schutz des Wattenmeeres vor Schiffsunfällen durch Einrichtung eines „PSSA Wattenmeer“ – ein Konzept zur Umsetzung durch die trilaterale Kooperation von Dänemark, Deutschland und den Niederlanden.

Declaring the Wadden Sea as a PSSA

For 20 years, Denmark, Germany and The Netherlands have been working together to protect the Wadden Sea, and they have achieved a lot. But this collaboration has not been very successful in avoiding negative consequences of shipping, e.g. pollution caused by illegal discharges or shipping accidents. The resolutions concerning shipping that were made on Wadden Sea conferences were not far-reaching enough.



In 1998 the “Pallas” accident changed public awareness and the political will to take action. Along the coast, wide demands concerning shipping security were voiced. Subsequently, Germany joined its various federal and state forces in a new emergency command structure. Also the deployment of emergency tugs has been improved. In October 2001 the three Wadden Sea countries decided to propose to the IMO the designation of a PSSA Wadden Sea and it was accepted one year later.

Although IMO rules would allow additional protective measures for the PSSA, the three countries have been so far unable to agree on them. They considered the present measures, e.g. report- and traffic control systems, traffic separation areas and MARPOL special areas, to be sufficient.

Earlier, the British “Southampton Institute” in a study commissioned by the three Wadden Sea countries⁴, had suggested additional protective measures: A Wadden Sea Area Vessel Traffic Management System, mandatory reporting for certain vessels and compulsory pilotage for certain vessels using the Deep Water Route. Also, WWF proposed a number of additional measures⁵, e.g. creating a joint control centre of the three countries where all information regarding ship traffic is gathered, establishing safe havens in the region, and several emergency response vessels which should be spaced at regular intervals in the region.

⁴ Southampton Institute (2001): Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) Wadden Sea Feasibility Study, Advice to the Trilateral Wadden Sea Co-operation.

⁵ WWF Project Team Pallas (2000): Protection of the Wadden Sea from shipping accidents through the establishment of a „PSSA Wadden Sea“ – A realization plan for the Trilateral Co-operation of Denmark, Germany and The Netherlands.

Welche Perspektive hat ein PSSA Wattenmeer?

Mit ihrem Beschluss für ein PSSA arbeiten die drei Wattenmeerstaaten erstmals zielführend für mehr Schiffssicherheit zusammen. Denn die Umgebung des Wattenmeeres ist auch ein gemeinsamer Schifffahrtsraum, in dem ebenso wie beim Naturschutz internationale Kooperation erforderlich ist. Mit der Anerkennung des Drei-Staaten-PSSA ist der Einstieg geschafft, künftige Maßnahmen gemeinsam treffen zu können.

Durch diese Kooperation wird auch die Schifffahrt gewinnen. Regelungen werden stärker harmonisiert und leichter verständlich, Hilfe ist noch schneller vor Ort und „schwarze Schafe“ können noch besser von der zuverlässigen Schifffahrt unterschieden werden. Das Bewusstsein für den empfindlichen Lebensraum Wattenmeer und den notwendigen Schutz wächst. Natur und Mensch bekommen so ein Stück mehr Sicherheit.

Von einem in die Seekarten eingetragenen PSSA ist zu erwarten, dass Seeleute aus aller Welt zu besonderer Aufmerksamkeit angehalten werden. Doch der Schutz des Wattenmeeres durch das PSSA hängt entscheidend auch davon ab, dass weitere – für Schifffahrt und Häfen möglichst kostenneutrale – Sicherheitsmaßnahmen erreicht werden können:

- Für die Schadensvorsorge geeignete Maßnahmen wie z.B. die Bereitstellung ausreichender Schleppkapazität, Notliegeplätze, Ausbau und Verbesserung der Schadstoffunfallbekämpfung und der Ausbau der Verkehrsüberwachung müssen vorangetrieben werden.
- Das bewährte Lotswesen im Bereich des Wattenmeeres darf nicht noch weiter ausgehöhlt, sondern muss aufgrund der steigenden Sicherheitsanforderungen verbessert werden.
- Dem Wattenmeer vorgelagerte Offshore-Windparks dürfen nur dann genehmigt werden, wenn von ihnen kein zusätzliches Risiko für Schifffahrt und Umwelt ausgeht.

Bitte unterstützen Sie das PSSA Wattenmeer!

Future prospects for the PSSA Wadden Sea

The decision for a joint PSSA marks the first time that the three Wadden Sea countries are working purposefully together for improved shipping safety. For the Wadden Sea, international collaboration is as crucial for environmentally sound shipping as it has been for nature conservation. The trilateral PSSA will be an important first step.


Shipping will also benefit from this collaboration. Better harmonised rules will be easier to understand, help in cases of emergency will be faster and it will be easier to identify “black sheep” among the usually responsible sailors. There will be a growing awareness for the sensitive habitat of the Wadden Sea and its necessary protection. In this way, both man and nature will benefit from more safety.



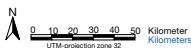
It is expected that the PSSA that is drawn in sea charts will advise sailors from all over the world to be more careful. However, an effective protection by the PSSA will depend also on additional protective measures in the future, preferably with as little cost as possible for shipping and ports:

- Measures that are suitable for disaster prevention, e.g. providing enough emergency response vessels, providing safe havens, improving emergency reactions to spills of harmful substances, and improving traffic control systems.
- Because of increasing security demands, the current pilotage system must be improved rather than weakened.
- Offshore wind parks near the Wadden Sea should only be approved if they do not introduce additional risks to either shipping or the environment.

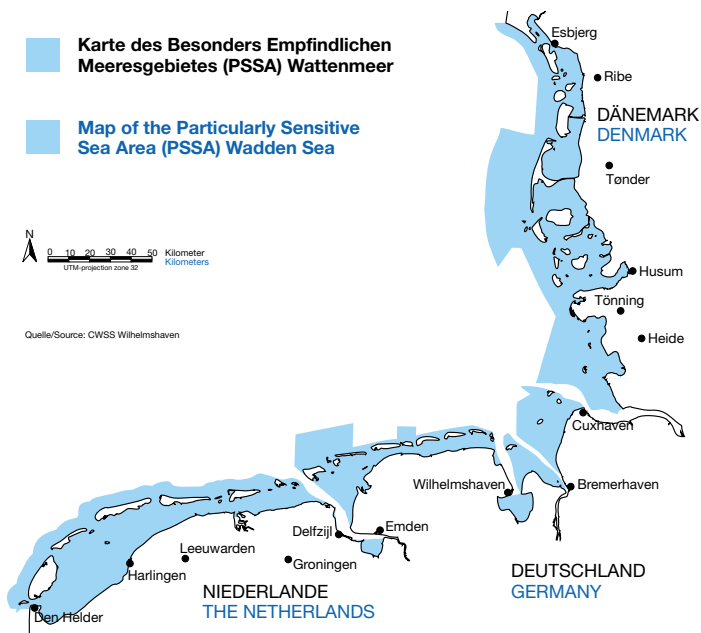
Please give us your support for the PSSA!

 **Karte des Besonders Empfindlichen Meeresgebietes (PSSA) Wattenmeer**

 **Map of the Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) Wadden Sea**



Quelle/Source: CWSS Wilhelmshaven



Herausgeber/*published by:*
WWF Deutschland, Frankfurt am Main
(Oktober 2002, 1. Auflage /*1st edition*)

Bezug/*orders to:*
WWF-Projektbüro Wattenmeer
Norderstraße 3, 25813 Husum
Tel. (+49) 48 41-6 20 73, Fax (+49) 48 41- 47 36
husum@wwf.de, www.wwf.de

Text:
Frank Hofeditz, Hans-Ulrich Rösner

Übersetzung/*translation:*
Moritz Lampe, Barbara Ganter

Photos:
Klaus Günther (1), Roland Knauer (1), Armin Maywald (4),
Hans-Ulrich Rösner (4), Peter Steinhagen (1), Martin Stock
(3), Afra Veerman (1), Verein Jordsand (1), WWF-Canon/
Martin Harvey (1), WWF/UNEP/TOPHAM (3)

Karikaturen/*cartoons:*
Franziska Krebs

Gestaltung/*layout:*
MIKADO GmbH, Lübeck

Druck/*printed by:*
Boyens & Co., Heide
auf 100% Recycling-Papier/*on 100% recycled paper*

Förderung/*support:*
Diese Broschüre wurde gefördert durch die Umweltlotterie
BINGO in Schleswig-Holstein und Niedersachsen.
This folder was supported by eco-lottery BINGO.

© 2002 WWF Deutschland, Frankfurt am Main

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung
des Herausgebers.
*No part of this publication may be reproduced without the
written consent of the publisher.*

