

Seeunfall PRESTIGE -Ermittlungen nach 9 Jahren abgeschlossen und Strafgerichtsverhandlung angekündigt!-

Kapitän W. Müller, Mitglied des VKS Rostock

Fast vergessen, deshalb zur Erinnerung! Am 13.11.2002 wurde bei dem unter Flagge der Bahamas fahrenden Tanker PRESTIGE, infolge Seeschlag bei "Stürmischem Wind", die Außenhaut im Bereich leerer Ballasttanks großflächig beschädigt. Dies ereignete sich westlich von *Kap Finisterre*. Die Ladung bestand aus 76972 t Schweröl.

Nach den notwendigen Maßnahmen zu Sicherung der Besatzung und des Schiffes ersuchte der Kapitän die spanischen Behörden wiederholt um Erlaubnis zum Einlaufen in einen spanischen Nothafen oder eine geschützte Bucht, da er eine Vergrößerung des Schadens an der Schiffskörperkonstruktion, und damit verbunden eine große Umweltverschmutzung, befürchtete. Das Ersuchen wurde jedes Mal abgewiesen. Stattdessen wurde der Kapitän durch einen an Bord gekommen Inspektor der Hafenbehörden gezwungen, mit dem Schiff, von der Küste weg, gegen die See in ein Seegebiet mit sich verschlechterndem Wetter, zu fahren. Durch die dabei entstandene höhere Belastung auf den Schiffskörper traten zunehmend strukturelle Schäden in den Bereichen der Ladetanks auf. Am 19.11.2002 brach das Schiff dadurch auseinander und sank ca. 250 sm vor der Küste Spaniens. Eine Umweltverschmutzung großen Ausmaßes war die Folge.

Kapitän *Mangouras* wurde unmittelbar nach der Evakuierung von dem havarierten Schiff festgenommen und inhaftiert. Er wurde angeklagt >>>*die Bergung des Tankers behindert und damit das Durchbrechen des Tankers verursacht zu haben*<<<. Er war 85 Tage in einem spanischen Hoch – Sicherheitsgefängnis in *Gewahrsam*, bevor er gegen eine Kautions von € 3 Mil. freigelassen und unter *Hausarrest* gestellt wurde. Er durfte Spanien nicht verlassen und musste sich zweimal täglich bei der Polizei melden. Nach fast 2 Jahren wurde ihm schließlich erlaubt, in sein Heimatland Griechenland zurückzukehren. Dessen Regierung garantierte, dass er zu jeder folgenden Verhandlung nach Spanien zurückkehrt. Der Status „*Unter Aufsicht*“ („*Under Custody*“) besteht bis zum heutigen Zeitpunkt.

Nun scheint es jedoch Bewegung im Fall PRESTIGE zu geben. Im November 2011 wurde in der Presse [THB 17.11.2011, OZ 28.11.2011] angekündigt, dass die spanische Justiz nunmehr die Ermittlungen zu dem folgenschweren Seeunfall des Tankers PRESTIGE im November 2011 abgeschlossen hat. In dem anstehenden Prozess sind Angeklagt; der *Kapitän*, der *Erste Offizier* und der *Leitende Technische Offizier* der PRESTIGE, sowie entgegen bisherigen Erklärungen, auch der damalige *General Director of the Merchant Marine, José Luis López Sors*, der das Einlaufen der PRESTIGE in einen Nothafen verweigerte und der veranlasste, den Havaristen auf die offene See zu schleppen.

In einem weiteren Verfahren, unabhängig von dem o.g., soll, wie *Lloyd's List* am 15.11.2011 berichtete, in etwa 90 Tagen vor einem USA Gericht über die Klage Spaniens gegen die Klassifikationsgesellschaft *American Bureau of Shipping (ABS)* auf 1 Milliarde US\$ entschieden werden. *ABS* hatte dem Schiff „*Full Term*“ Klasse- und Sicherheitszeugnisse ausgestellt. Dieses

Verfahren wird angekündigt als >>>*the biggest lawsuit in maritime history*<<<. Diese Meldungen wecken die Erwartung, dass nach nun 9 Jahren das traurige Kapitel der Seeschifffahrt endlich juristisch abgeschlossen wird, hoffentlich zu Gunsten des Kapitäns und seiner Offiziere.

Diese Erwartungen hängen eng mit der Bedeutung und dem Charakter des Falles zusammen. Er steht für strukturelle Veränderungen in der Schifffahrt. Bekanntlich; *EVENTS CHANGE THE MARITIME WORLD*. So auch im Fall PRESTIGE. In der Geschichte der Seeschifffahrt gibt es eine Reihe von Ereignissen, in deren Folge durch eingeleitete Maßnahmen, die Schiffsicherheit qualitativ weiter entwickelt wurde. Im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion standen dabei; *Welche Ursachen haben zu diesem Unfall geführt und welche Maßnahmen sind notwendig, um solche Unfälle zukünftig zu verhindern?* In der Regel erfolgte eine Weiterentwicklung der maritimen Konventionen. So war der spektakuläre Seeunfall der TITANIC (1912) der Beginn einer kontinuierlichen Entwicklung und Weiterentwicklung der maritimen Sicherheit und des maritimen Umweltschutzes. Die erste maritime Konventionen zur Schiffsicherheit (*International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 1914)*) wurde verbindlich eingeführt und später weiterentwickelt. So war z.B. der Seeunfall TORRY CANYON (1967) Anlass für die Entwicklung der MARPOL Konvention 73/78 und HARALD OF FREE ENTERPRISE (1987) für das verbindliche SAFETY MANAGEMENT SYSTEM/ ISM (1998).

Nach den schweren Seeunfällen mit erheblichen Umweltschäden, wie ERIKA, PRESTIGE und den folgenden Fällen, wie HEBEI SPIRIT, TOSA, FULL CITY u. a., stand jedoch verstärkt der juristische Aspekt im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion. Insbesondere; *Wer ist schuld?* Dabei ergriffen unter dem Einfluss der öffentlichen Meinung und der Medien die Justiz und Politik zu teilweise ungerechtfertigten und menschenunwürdigen juristische Maßnahmen, allein gegen die Kapitäne bzw. die Besatzungen der betroffenen Schiffe. Diese Entwicklung veranlasste schließlich den Generalsekretär der IMO zu der Feststellung: >>>*The maritime world moves from a SAFETY CULTURE to a BLAME CULTURE and seafarers are easy targets*<<<.

Im Falle der PRESTIGE waren in der Schifffahrt und Öffentlichkeit folgende Schwerpunkte von Interesse:

➤ **Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffsicherheit, insbesondere die Tankersicherheit und damit auch des Maritimen Umweltschutzes.**

So wurden „Post PRESTIGE“ eine Reihe wirksamer struktureller Maßnahmen in den maritimen Konventionen kodifiziert und durchgesetzt, die heute Schifffahrtspraxis sind wie z.B.:

- Festlegung und Einrichtung von Nothäfen in der EU.
- Erhöhung der Anforderungen an die konstruktiven Schiffsfestigkeit und deren Überwachung durch Klassifikationsgesellschaften.
- Beschleunigte Einführung von Doppelhüllentankern.
- Einrichtung eines *Supplementary Compensation Fund*.

➤ **Ungerechtfertigte juristische Maßnahmen gegen die Besatzung, insbesondere den Kapitän.**

In der Seeschifffahrt wurde dieser Aspekt und damit der Seeunfall PRESTIGE zu einem Synonym für *Kriminalisierung der Kapitäne*. Es war der Beginn einer bisher beispiellosen Anwendung **ungerechtfertigter strafrechtlicher Maßnahmen** gegen die Kapitäne nach Seeunfällen. Im Fall PRESTIGE wurde außerdem deutlich; >>> (...) *the arrest of Captain Mangouras was a knee-jerk reaction by a failing government. His continued detention was a politically-motivated attempt to shift the blame in the face of a national disaster.* <<< Dieser

PRESTIGE

Fall wirkte wie eine Initialzündung, indem Strafverfahren gegen Besatzungen ausländischer Schiffe nach Seeunfällen durch Küstenstaaten, zur Regel wurden.¹

Die juristische Bewältigung des Falles wird in den kommenden Monaten mit dem angekündigten Verfahren, in Verbindung mit der *Kriminalisierung der Kapitäne*, wieder im Mittelpunkt der Diskussion in der Schifffahrt und der Öffentlichkeit stehen. Es ist zu hoffen, dass das Verfahren dazu beiträgt, das PRESTIGE nicht mehr Synonym für *Kriminalisierung der Kapitäne* ist, sondern wie bei den realisierten technisch-technologischen Maßnahmen „*Post-Prestige*“, ein Wendepunkt und damit das absehbare Ende der Kriminalisierung nach Seeunfällen darstellt. Die Kapitäne und deren Berufsverbände erwarten insbesondere:

- Ein faires, rechtsstaatliches Verfahren unter Berücksichtigung des geltenden internationalen Seerechts.
- Die Klärung von Sachverhalten wie z.B.:
 - Eine eindeutige Antwort über die Ursachen des Seeunfalls und, wer ist dafür verantwortlich? Im Mittelpunkt steht dabei das grundsätzliche Problem der Verantwortung des Kapitäns.
 - Nach welchen Kriterien werden unmittelbar nach einem Seeunfall juristische Maßnahmen gegen den Kapitän durchgesetzt. Ist er weiter der *Sündenbock*, um die Öffentlichkeit zu beruhigen?
 - Wird das Gericht die bisherigen rigiden juristischen Maßnahmen gegen den Kapitän rechtfertigen oder den Kapitän und seine Offiziere rehabilitieren?
- Dass das Verfahren richtungsweisend für weitere strafrechtliche Verfahren nach Seeunfällen ist, so dass Kriminalisierung der Vergangenheit angehört.

Nach den o.g. Seeunfällen war und ist auch heute noch CRIMINALISATION OF MASTERS AND SEAFARERS ein permanentes Thema, in der internationalen Seeschifffahrt und in den professionellen Kapitänsverbänden. Dieses wurde mit einer beispiellosen Intensität umfassend diskutiert und soweit möglich, wurden zu aktuellen Fällen Maßnahmen ausgelöst und durchgesetzt, wie z.B. die Aktivitäten für die Freilassung der Besatzungen der TASMAN SPIRIT und der CORAL SEA. Sie haben außerdem die Politik angemahnt, Maßnahmen einzuleiten und durchzusetzen, damit nach Seeunfällen ungerechtfertigte juristische Maßnahmen verhindert werden, wie z.B. die Entwicklung der *IMO/ILO Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident*. Auch der VKS Rostock hat sich in Mitgliederversammlungen mit dem Problem der Kriminalisierung unserer Berufskollegen und auch speziell mit dem Seeunfall PRESTIGE befasst.²

Ich denke unser Verein wird sich folgerichtig nach Abschluss der Verhandlung erneut mit dem Fall befassen und Bilanz ziehen. Da der Seeunfall nunmehr 9 Jahre zurückliegt und mit allen seinen Umständen wahrscheinlich in unserem Gedächtnis nicht mehr so präsent ist, habe ich für unsere Kameraden eine kurze Darstellung der Fakten zu diesem Ereignis als **Anlage** zusammengefasst. Diese soll dazu dienen, bei den zu erwartenden Veröffentlichungen, die Informationen besser einordnen und bewerten zu können.

¹ Siehe dazu www.vks-rostock.de/Standpunkte/Publicationen

² Siehe dazu www.vks-rostock.de/Standpunkte/Publicationen

Anlage

Seeunfall PRESTIGE -Eine zusammengefasste Übersicht-³

Kapitän W. Müller

SACHINFORMATIONEN

Schiffsdaten

- ❖ Flagge: Bahamas.
- ❖ Eigner/ Operator: Mare Shipping Liberia/Universe Maritime, Greece.
- ❖ GT: 42 820.
- ❖ dw: 81564. Gebaut: 1976/ 26 Jahre.
- ❖ Klasse: ABS/BV (ISM).

Sicherheitsstatus

- ❖ Sicherheitszeugnisse: "Full Term" und gültig.
- ❖ Special Survey: 05/01.
- ❖ Annual Survey: 05/02.
- ❖ ESP: laufend.

Beladung

- ❖ Ladung: 76 972 t Schweröl HFO/SG 0,99 von Ventspils (Lettland) nach Singapur.
- ❖ Beladung: Innerhalb des zulässigen Tiefgangs sowie Biegemomente und Scherkräfte innerhalb der zulässigen der Grenzwerte (43%).

EREIGNIS

Situation am Tage des Ereignis

- ❖ Wetter: NW, Bf 8, sign. Wellenhöhe 7,5m.
- ❖ Track: SW in TSS *Finisterre*.
- ❖ Datum/Zeit: 13.11.2002 1400 LT.
- ❖ Position des Ereignis: Gewässer um *Finisterre*, Abstand ca. 25-30 sm (außerhalb TW; innerhalb EEZ).

Anfangsschaden

13-11-2002

- ❖ 1510 LT: Beschädigung des Schiffskörpers durch eine Welle.
- ❖ Stopp Maschine.
- ❖ Krängung 20-25⁰ Stb.

³ **Grundlage**: Dokumentation des Verfassers nach div. Quellen. Auszug aus einer Zusammenstellung ausgewählter wesentlicher bisher bekannter Fakten zu einzelnen Sachverhalten, ohne Kommentare, Abbildungen und Quellen.

PRESTIGE

- ❖ Damage control.
 - 20 m Außenhautplatten an Stb. verloren; Ballast-Tank 2 und 3 Wassereintrich.
 - Butterworth Eröffnung beschädigt, dadurch zeitweilig geringer Ölspill.
- ❖ Spanische Behörden informiert.
- ❖ Hilfe für Besatzung und Schiff angefordert.

Feststellung: BISHER KEINE STRUKTURELLEN SCHÄDEN AN DEN LADUNGSTANKS.

Sofort-Maßnahmen des Kapitäns

13-11-2002

- ❖ 1800 LT: Evakuierung der Besatzung, außer Kapitän, Chief Ingenieur und Chief Officer (freiwillig).
- ❖ 1945 LT: *Smit* als Berger von Eigner verpflichtet.
- ❖ 2100 LT: Krängung reduziert auf weniger als 5°.
- ❖ Kapitän bittet um Anlaufen eines Nothafens; abgelehnt durch Spanische Behörden.

Feststellung: BISHER KEINE STRUKTURELLEN SCHÄDEN AN DEN LADUNGSTANKS.

BERGUNGSMASSNAHMEN

Durch Spanische Behörden

14-11-02

- ❖ 1100 LT: Inspektor der spanischen Behörden und Maschinenraumbesatzung an Bord, Kapitän angewiesen (order), die Hauptmaschine zu starten, Kapitän lehnte ab.
- ❖ Kein Bergungskonzept dem Kapitän vorgelegt. Keine technische Bewertung von spanischen Behörden vorhanden; auch kein Bergungskonzept.
- ❖ Kapitän fordert erneut Einlaufen in einen Nothafen, wiederum abgelehnt.
- ❖ 1200 LT: Spanischer Schlepper macht fest.
- ❖ 1600 LT: Kapitän folgt unter Protest dem Befehl, die Maschine zu starten und das Schiff in NW Richtung (320°) zu schleppen, gegen die See in Gebiet mit schwerem Wetter (zunehmende Vibration und Wellenmomente).
- ❖ Protest des Kapitäns und erneute Bitte für Einlaufen in einen Nothafen, wurde wieder abgelehnt.

Feststellung: BISHER KEINE STRUKTURELLEN SCHÄDEN AN DEN LADUNGSTANKS .

Durch *SMIT SALVAGE*

15-11-2002

- ❖ 0330 LT: *SMIT SALVAGE* an Bord. Bergungsteam um 9 Stunden durch Behörden behindert.
- ❖ Bergungsteam verpflichtet, den Havaristen 120 sm von der Küste weg, gegen die See zu schleppen.
- ❖ 1600 LT: Wetter verschlechtert sich weiter, Schiff arbeitete schwer.
- ❖ **Beginn von strukturellen Schäden an Ladungstanks, die sich zunehmend vergrößerten.**
- ❖ 1730 LT: 3-Mann-Besatzung und Bergungsteam evakuiert. Kapitän sofort durch Behörden verhaftet.

16.-18.-11. 2002

- ❖ Schleppen des Havaristen weiter in schwerer See.
- ❖ Schleppen über das Heck, um die Belastungen und Schäden durch die See zu reduzieren.

Untergang

19-11-2002

- ❖ 0800 LT: Schiff beginnt auseinander zu brechen.
- ❖ 1615 LT: Schiff ist in zwei Hälften durchgebrochen und sinkt etwa 250 sm vor der Küste Spaniens.
- ❖ Bedeutende Mengen Öl (ca. 64000 t) treten in den folgenden Wochen und Monaten aus.

URSACHEN UND BEWERTUNG ⁴

Ursachen für den Anfangsschaden-Versagen der Schiffskörperkonstruktion

- ❖ Wahrscheinlich Festigkeitsverlust am Schott zwischen Tank 3 / 4, daraus folgend, Verlust der Außenhaut.
- ❖ Annahme der Schwächung des Schotts zwischen Tank 3 und 4 basiert auf folgenden Fakten:
 - Bereich von höchster Biege- und Scherkräfte.
 - Bereich großer Deflection.
 - Bereich beschleunigter Korrosion; Beheizte Tanks, teilweiser Ersatz des Schotts während letzter Instandsetzung.

Beachte

- ❖ Keine vorgeschriebene Inspektion des Schotts während letzter jährlicher Besichtigung durch ABS.
- ❖ Aufgrund des Schiffsalters von 26 Jahren verringerte Reservefestigkeit.
- ❖ Entwicklung des Schadens: Schleppen gegen die schwere See, damit Zunahme der Biegemomente und Zunahme der Vibrationen.

Ursachen für die Größe des Ölsills

- ❖ Verweigerung Nothafen durch den Küstenstaat.
- ❖ Mangelhaftes Krisenmanagement des Küstenstaates.
- ❖ Schleppen des havarierten Schiffes gegen die See in schweres Wetter.

Beurteilung der Handlungen des Kapitäns

>>> it is difficult" to blame the master for the initial damage subsequent to the incident all proper steps were taken to alert emergency services, evacuate crew and reduce the list. (Safe crew, ship and environment) after the crew were evacuated his conduct was "exemplary" <<< [Final Bahamas Maritime Authority Report issued 01-12-02]

Beurteilung der Handlungen der spanischen Behörden

- ❖ Beordern des havarierten Tankers in schweres Wetter für 6 Tage, bis es am 19. 11.2002 durchbrach und sank.
- ❖ Das Festhalten an NW-lichen Kursen an den ersten 2 Tagen. (Gegen die See-große Biegemomente und Vibration).
- ❖ Wiederholtes Ignorieren der Bitten des Kapitäns und *Smits* um einen Nothafen.
- ❖ Verzögerung der Bergungsaktion von *Smit*.
- ❖ Keine Berücksichtigung der spezifischen Eigenschaften des Schweröls.

Seunfalluntersuchung

⁴ Nach dem bisherigen Erkenntnisstand.

- ❖ Durchgeführt von BMA, Bericht vom 01.12.2002.

JURISTISCHE MASSNAHMEN GEGEN KAPITÄN UND BESATZUNG

Kapitän verhaftet, inhaftiert und festgehalten

- ❖ 15.11.2002 1800 LT: Festnahme, in Handschellen unmittelbar nach der Evakuierung und Inhaftierung für 2 Tage in einer Polizeiwache.
- ❖ Beschuldigt: Behinderung der Bergung und damit das Durchbrechen des Tankers verursacht zu haben.
- ❖ 17.11.2002: Inhaftierung für 83 Tagen in einem Hoch-Sicherheitsgefängnis (High security prison).
- ❖ Februar 2003: Haftentlassung gegen Kautions von €3m
- ❖ Hausarrest in Spanien für weitere 2 Jahre; täglich, später wöchentliche Meldung bei der Polizei.
- ❖ Verweigerung einer Reise zur Anhörung im EU-Parlament und der IMO.
- ❖ 2005: Nach fast 2 Jahren, wurde ihm schließlich erlaubt, in sein Heimatland Griechenland zurückzukehren. Griechenland übernimmt Garantie. Der Status „*Unter Aufsicht*“ („*Under Custody*“) besteht bis zum heutigen Zeitpunkt.

Kapitän Mangouras klagt vor der Großen Kammer des europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte-(ECHR).

- ❖ Januar 2009: Kapitän *Mangouras* verliert eine Klage gegen Spanien.
- ❖ Das Gericht entschied mit 10 zu 7 Stimmen (!), >>>(…) die 83 Tage Haft des Kapitäns im Hochsicherheitsgefängnis und die €3m Kautions waren gerechtfertigt. <<<
- ❖ Die Schifffahrt "schockiert und enttäuscht".

Strafverfahren gegen Kapitän und Besatzung

- ❖ Anklage gegen den Kapitän; >>>*Verursachung eine Umweltverschmutzung und Behinderung der Bergungsbemühungen als ein Verbrechen gegen die Meeresumwelt.*<<<
- ❖ Mögliches Strafmaß; 12 Jahre Gefängnis.
- ❖ Gerichtsverfahren Ankündigungen:
 - 2002: Ankündigung; Verhandlung; nicht vor 2004.
 - 2004: Gericht wechselt 2-mal; Ankündigung; Verhandlung nicht vor 2006.
 - 2004: Ankündigung; Verhandlung nicht vor 2008.
 - 2009: Gericht bestätigt, das Verfahren gegen den Kapitän wird fortgesetzt.
 - 2009: Spanischer Richter bestätigt Klagen gegen den Kapitän und die Besatzung wegen Umweltverschmutzung. Verfahren wird weitergeführt.
 - 2010: Ankündigung; Spaniens hat Untersuchung im Juni 2010 abgeschlossen, das Strafverfahren steht noch aus.
 - 14.11.2011: Ankündigung; Spanien hat die Untersuchung abgeschlossen. Das Verfahren wird demnächst durchgeführt. Angeklagt sind der Kapitän, der Erste Offizier und der Leitende Technische Offizier der PRESTIGE sowie überraschend, der damalige General Director of the Merchant Marine, José Luis López Sors, der das Einlaufen in einen Nothafen verweigerte und veranlasst hat, den Havaristen auf die offene See zu schleppen.

Kriminalisierung des Kapitäns

PRESTIGE

- ❖ Verstoß des Küstenstaates gegen internationales Seerecht. UNCLOS 1982 Art. 230, MARPOL Annex 1, Reg.11 (b).
- ❖ Handlungen des Kapitäns waren nicht ursächlich für den Seeunfall und die folgende Umweltverschmutzung.
- ❖ Küstenstaat hat rechtswidrig in den Schiffsbetrieb eingegriffen; Küstenstaat hat keine "Overriding Authority".

WEITERE JURISTISCHE MASSNAHMEN UND FAKTEN

2004: Spanien klagt gegen ABS vor US Gericht

- ❖ Klage auf \$1 Mrd. Compensation. Begründung: Schiff war seeuntüchtig.
- ❖ 15.11.2011: Ankündigung; Verfahren vor Berufungsgericht wird in ca. 90 Tagen erwartet;>>>*the biggest lawsuit in maritime history*<<<

Gerichtsverfahren gegen Spanische Schifffahrtsbehörde in La Coruna

- ❖ 2009: Spanischen Behörden von einer Mitschuld an der Umweltverschmutzung beim Seeunfall PRESTIGE freigesprochen.
- ❖ Ermittlungen gegen das Verkehrsministerium wurden eingeleitet.
- ❖ Die Entscheidungen der Behörden, die PRESTIGE auf die offene See zu schleppen, waren „klug und vernünftig“.
- ❖ Die Ermittlungen gegen die Besatzung werden fortgesetzt.

ÖLBESEITIGUNG

- ❖ 2002-2003: Strand, an den Küsten von Spanien und Frankreich auf einer Länge von ca.470 km von ca.64 000 t gereinigt.
- ❖ 2004: Bergung von ca. 13 000 t Öl aus dem Wrack in einer Tiefe von 3800 m. Kosten über € 100 Millionen.

TECHNISCHE UND RECHTLICHE MASSNAHMEN- POST PRESTIGE

(Beispiele)

- ❖ Beschleunigte Einführung von Doppelhüllentankern.
- ❖ Kein Transport von Schweröl (High grade) auf Single-Hull Tankern in Gewässern der EU und der USA.
- ❖ Festlegung und Einrichtung von Nothäfen in der EU.
- ❖ Erhöhung der Anforderungen an die konstruktive Schiffsfestigkeit und deren Überwachung durch Klassifikationsgesellschaften.
- ❖ Hafenstaatenkontrolle(PSC) PARIS MOU; Erhöhung der zu kontrollierenden Schiffe auf 25% und Verbesserung der Qualität.
- ❖ Einrichtung eines ergänzenden Ausgleichsfonds (Supplementary Compensation Fund).
