

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. von Geldern, Dr. Narjes, Blumenfeld, Sick, Dreyer, Dr. Köhler (Wolfsburg), Dr. Müller-Hermann, Metz, Dr. Hüscher, Dr. Hoffacker, Schröder (Wilhelminenhof), Nordlohne, Kittelmann, Dr. Reimers, Lagershausen, Frau Tübler, Dr. Hubrig, Krey und der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 8/1706 –**

### **Küstensicherheit und Tankerunfälle**

Der Bundesminister für Verkehr – See 20 BW 21/48.00.10-6 – hat mit Schreiben vom 9. Mai 1978 namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Tankschiffen hat die Bundesregierung seit dem Unfall des Tankers „Torrey Canyon“ im Jahre 1967 gefordert, ergriffen, und mit welchem Erfolg werden diese Maßnahmen bisher verwirklicht?

Nach dem Unfall der „Torrey Canyon“ wurden zur Verbesserung der Sicherheit von Tankschiffen bei der IMCO eine Reihe von teilweise auf die Initiative der Bundesregierung zurückzuführenden Maßnahmen beschlossen – insbesondere Begrenzung der Tankgrößen, doppelte Ruderanlage (Leitung und Antrieb), Einbau von Inertgasanlagen, Ballasttanks in Kollisionsschutz gewährender Anordnung, Ausrüstung aller Schiffe von mehr als 1600 BRT mit einer Radar- und Kreiselkompaßanlage und von mehr als 500 BRT mit einer Echolotanlage, Einschränkung der Benutzung der Selbststeueranlage in Gebieten hoher Verkehrsdichte, Ausrüstung aller Schiffe mit nautischen Veröffentlichungen und Ausrüstung aller Schiffe über 100 m Länge mit Manövrierunterlagen. Die Vorschriften sind zwar international noch nicht in Kraft getreten, werden aber auf neuen deutschen Schiffen schon beachtet.

2. Warum hat die Bundesregierung während der letzten IMCO-Konferenz keine einschneidenden Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Tankschiffen unterstützt?

Die in der Fragestellung enthaltene Annahme ist nicht zutreffend. Die deutsche Delegation hat alle während der Konferenz über Tankersicherheit und maritimen Umweltschutz (London, Februar 1978) ohne Gegenstimmen beschlossenen Maßnahmen mitgetragen und voll unterstützt und damit entscheidend zur Verbesserung der Sicherheit von Tankschiffen beigetragen.

3. Ist die Bundesregierung bereit, sich dafür einzusetzen, daß die auf der letzten IMCO-Konferenz gefaßten Beschlüsse zur Verbesserung der Sicherheit von Tankschiffen bereits vor ihrer allseitigen Ratifizierung von den Anrainerstaaten der Nordsee in Kraft gesetzt werden?

Ja. Die Bundesregierung hat der EG bereits in einem Memorandum vorgeschlagen, die auf der Konferenz vom Februar 1978 auf dem Gebiet der Tankersicherheit beschlossenen Protokolle möglichst bald und gleichzeitig zu ratifizieren, um damit eine regional einheitliche Anwendung sicherzustellen. Im übrigen hat die Bundesregierung wesentliche Schiffssicherheitsmaßnahmen für Schiffe unter eigener Flagge bereits durch nationale Verordnungen in Kraft gesetzt.

4. Welche Bedenken hat die Bundesregierung gegen die Festsetzung eines Höchstalters für Tankschiffe?

Grundsätzlich keine Bedenken. Entscheidend kommt es jedoch nicht so sehr auf das Alter, sondern auf den Unterhaltungszustand des einzelnen Schiffes an.

5. Aus welchen Gründen sind bislang einheitlich Regelungen in der Europäischen Gemeinschaft über die Sicherheit von Tankschiffen unterblieben?

Die EG hat sich bis jetzt vorrangig mit seeverkehrswirtschaftlichen Fragen befaßt. Die Mitgliedstaaten haben sich zur Ausarbeitung von Tankersicherheitsnormen der IMCO bedient, die wegen ihrer großen Zahl von Mitgliedstaaten die Voraussetzungen für international einheitliche Regelungen bietet. Inzwischen hat die Bundesregierung der EG einen umfangreichen Vorschlag für gemeinsame Maßnahmen zur Tankersicherheit vorgelegt.

6. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung nach dem Unfall auf der Bohrinsel Bravo und den zahlreichen Tankerunfällen in letzter Zeit für den Katastrophenschutz und zum Schutz gegen Ölverschmutzung geplant, und welche dieser Maßnahmen wurden bisher verwirklicht?

Bereits 1970 – somit sieben Jahre vor dem Bravo-Unfall – hat die Bundesregierung Katastrophenstäbe jeweils für Nord- und Ostsee eingerichtet. In ihren Zuständigkeitsbereich wurden 1976 auch Unfälle im Zusammenhang mit Bohr- und Förderanlagen

einbezogen. Mit dem Verwaltungsabkommen zwischen Bund und Küstenländern über die Bekämpfung von Ölverschmutzungen 1974/1975 wurde eine Einsatzleitungsgruppe geschaffen, die eine effektive Ölbekämpfung leiten und durchführen soll. Diese Einsatzleitungsgruppe ist bei den Tankerunfällen der letzten Zeit erfolgreich tätig gewesen.

Da innerstaatlich die Zuständigkeit für den allgemeinen Katastrophenschutz bei den Bundesländern liegt, kam der verantwortlichen Mitwirkung der Küstenländer in allen Fragen der Bekämpfung von Ölverschmutzungen entscheidende Bedeutung zu.

Die vom Bereich der Tankerschifffahrt abweichenden Sicherheitsfragen bei Bohrinseln werden gesondert von den Nordsee-Anliegerstaaten untersucht. Eine entsprechende Konferenz ist für Herbst 1978 angesetzt.

7. Welche gemeinsamen Katastrophenpläne der Anrainerstaaten der Nordsee für den Fall von Ölunfällen und Ölverschmutzungen bestehen, und welches ist ihr Inhalt?

Durch das 1969 auf Initiative der Bundesregierung zustandekommene Bonner „Übereinkommen zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Ölverschmutzungen in der Nordsee“ verfügen die acht Nordseeanliegerstaaten über ein funktionsfähiges Informations-, Melde- und Hilfeleistungssystem. Ein Abdruck dieses Abkommens ist als Anlage beigefügt.

8. Wenn ja, betrachtet die Bundesregierung die bisher vorliegenden gemeinsamen Katastrophenpläne der Anrainerstaaten der Nordsee für den Fall von Ölunfällen und Ölverschmutzungen für ausreichend?

Das mit dem Übereinkommen geschaffene Informations- und Meldesystem (vgl. zu 7.) hat sich nach übereinstimmender Ansicht der Vertragsstaaten bei allen bisherigen Unfällen auch beim Amoco-Cadiz-Unfall als voll funktionsfähig erwiesen.

Verbessert werden müssen die Techniken der Ölbekämpfung (vgl. zu 14. und 17.).

9. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß eine aus zweckentsprechenden Neubauten zusammengesetzte Öl- und Katastrophenschutzflottille, die in Koordination mit den anderen Nordseeanrainerstaaten aufgebaut werden sollte, eine nützliche und notwendige Ergänzung der bestehenden Katastrophenschutzpläne des Bundes und der Küstenländer bei Ölunfällen und Ölverschmutzungen darstellen würde und daß dabei auch Erfahrungen aus dem Einsatz der Seenotrettungskreuzer verwendet werden können?

Bei den bisherigen Tankerunfällen vor der deutschen Küste stand ausreichende Schlepperkapazität der einschlägigen Schifffahrtsbetriebe zur Verfügung. Gleiches gilt für Leichterkapazität, mit disponiblen gewerblichen Tankerleerraum. Dennoch wird national und international geprüft, inwieweit zusätzliche Sicherheit durch gesonderte Kapazitäten an Schleppern und Tankerleerraum notwendig ist.

Zur Bekämpfung von eingetretenen Ölverschmutzungen stehen dagegen weltweit bisher nur begrenzt wirksame technische Mittel zur Verfügung. Die vorhandenen Technologien bedürfen noch weiterer Entwicklungen.

Die Entscheidung über Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit des Aufbaues einer Öl- und Katastrophenschutzflotille hängt daher vom Ergebnis der weiteren Untersuchungen und Entwicklungen ab.

10. Hat die Bundesregierung den vor Monaten in der Öffentlichkeit diskutierten Vorschlag einer Öl- und Katastrophenschutzflotille geprüft, und welches ist das Ergebnis dieser Prüfung?

Ja; das Ergebnis der Prüfung ergibt sich aus der Antwort zu Frage 9.

11. Wurde die Frage des Aufbaues einer Öl- und Katastrophenschutzflotille mit den anderen Nordseeanrainerstaaten diskutiert, und welches ist die Haltung jener Staaten zu diesem Vorschlag?

Da die Untersuchungen und Entwicklungen von Techniken der Öl-bekämpfung weltweit nicht abgeschlossen sind, ist auch in den Nachbarstaaten eine Prüfung in der Frage einer Öl-schutzflotille noch nicht abgeschlossen. Die anstehenden Fragen werden in einer von den Nordsee-Anliegerstaaten eingesetzten ad hoc-Arbeitsgruppe vorrangig untersucht.

12. Ist die Bundesregierung bereit, falls sich der Aufbau einer solchen gemeinsamen Öl- und Katastrophenschutzflotille verzögert, im Rahmen eines Sofortprogrammes eigene Schutzboote oder Spezialschiffe zu bauen, die später in eine gemeinsame Flotille eingebracht werden könnten?

Ja, sofern sich die Notwendigkeit hierfür aus den weiteren Untersuchungen (vgl. zu 9. und 11.) ergibt.

13. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, falls sie dem Aufbau einer Öl- und Katastrophenschutzflotille im Rahmen eines Sofortprogrammes nicht zustimmt, um eine Ölkatastrophe z. B. vor den Ostfriesischen Inseln zu verhindern, wenn nach einem Tankerunfall Öl in dem Ausmaße der „Amoco-Cadiz-Katastrophe“ ausläuft und wie in diesem Falle außergewöhnliche Witterungsverhältnisse eintreten?

Nach bisherigen Erkenntnissen kann eine Katastrophe des Ausmaßes des Amoco-Cadiz-Unfalles an der deutschen Nordseeküste wegen der anderen geographischen und geologisch-morphologischen Verhältnisse nicht eintreten.

Unabhängig davon werden die Einrichtungen zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen im Rahmen der technischen Möglichkeiten verstärkt (vgl. zu 17.).

14. Welche sonstigen technischen Alternativpläne gegen Ölverschmutzungs- und Brandkatastrophen hat die Bundesregierung, und warum hat sie noch nicht mit ihrer Verwirklichung begonnen?

Untersuchungen zu Alternativen sind weltweit bisher nicht abgeschlossen. Die Sachverständigen sind sich bewußt, daß in internationaler Zusammenarbeit neben bereits erprobten Verfahren auch gänzlich neue Wege der chemischen, mechanischen und biologischen Bekämpfung gesucht werden müssen. In der Bundesrepublik besteht seit mehreren Jahren ein gemeinsamer Olunfallausschuß des Bundes und der vier Küstenländer, der alle neuen Techniken auf ihre Verwendungsfähigkeit prüft.

15. Hält die Bundesregierung den Vorschlag für realisierbar, daß, um baldmöglichst ein wirksames Instrument für den Fall von Olunfällen zu haben, die Baukosten für die Ol- und Katastrophenschutzflottille von Regierungen der Nordseeanrainerstaaten getragen werden, die Unterhaltskosten aber später durch die Einsatzgebühren abgedeckt werden?

Nach den Darlegungen zu 9. und 11. ist ein Sofortbeschaffungsprogramm für eine Flottille verfrüht. Somit stellt sich die Frage der Kostendeckung zur Zeit noch nicht.

16. Kann mit einer Sofortentscheidung der Bundesregierung über den Aufbau einer Ol- und Katastrophenschutzflottille bzw. einem entsprechenden Sachprogramm gerechnet werden, das über die in der Presse bekannt gewordenen Anregungen der Bundesregierung im EG-Ministerrat hinausgeht?

Nein. Auf die Antworten zu 9., 11., 14. und 15. wird verwiesen.

17. In welchem Umfang wurde die Ankündigung des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede im Mai 1977 (Plenarprotokoll 8/25, S. 1810) weitere Geräte für den Katastrophenschutz bei Olunfällen und der Gefahr von Olverschmutzungen zu beschaffen, bisher verwirklicht?

Alle sich aus dem Stand der Technik und Entwicklung ergebenden Möglichkeiten werden ausgeschöpft.

Für die chemische Bekämpfung von Olverschmutzungen wurden Dispergatoren und zugehörige Versprüheinrichtungen beschafft. Ein seegehendes Olabschöpfergerät ist im Bau, es wird noch in diesem Jahr geliefert. Für ein weiteres leistungsstarkes Olabschöpfergerät, das auch bei stärkerem Seegang eingesetzt werden kann, ist ein Entwicklungsauftrag erteilt worden. Für die Beschaffung verschiedener Bekämpfungsmittel sind in einem Rahmenprogramm 10 Mio DM veranschlagt.

18. Wurde die im Mai 1977 vom Parlamentarischen Staatssekretär Wrede (Plenarprotokoll 8/25, S. 1811) angekündigte Prüfung, ob das von den Anrainerstaaten der Nordsee verabschiedete Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Olverschmutzungsschäden ausreichend Schutz gewährt, durchgeführt, und welches sind die Ergebnisse dieser Prüfung?

Die Bundesregierung hat die angekündigte Prüfung unter Beteiligung der Küstenländer und Verbände durchgeführt. Bei der Prüfung mußte berücksichtigt werden, daß die vorgesehenen Haftungsergänzungen des Übereinkommens von 1976 einen Kompromiß darstellen. Insgesamt verbessert nach Auffassung

der Bundesregierung das Übereinkommen die Rechtsstellung der Geschädigten, u. a. durch die Ausweitung der Ansprüche der Fischerei- und Fremdenverkehrswirtschaft, durch die Verpflichtung für Ölbohrunternehmen, eine finanzielle Sicherheit zu stellen und durch die Erleichterung der gerichtlichen Durchsetzung von Ansprüchen.

Die Bundesregierung hat deshalb beschlossen, das Übereinkommen zu zeichnen.

**Übereinkommen zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Ölverschmutzungen der Nordsee**

(Übersetzung)

Die Regierungen  
des Königreichs Belgien  
des Königreichs Dänemark  
der Bundesrepublik Deutschland  
der Französischen Republik  
des Königreichs der Niederlande  
des Königreichs Norwegen  
des Königreichs Schweden  
des Vereinigten Königreichs Großbritannien und  
Nordirland —

in der Erkenntnis, daß eine schwere Verschmutzung der Nordsee durch Öl eine Gefahr für die Küstenstaaten bildet,

in Anbetracht dessen, daß der Rat der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation auf seiner dritten außerordentlichen Tagung im Mai 1967 beschlossen hat, als vordringliche Angelegenheit unter anderen

„Verfahren zu prüfen, nach denen Staaten regional oder überregional in sofortiger Zusammenarbeit Arbeitskräfte, Material, Ausrüstung und wissenschaftlichen Rat zur Bekämpfung entwichener Öls oder anderer entwichener schädlicher oder gefährlicher Stoffe zur Verfügung stellen können, und dabei die Möglichkeit der Einrichtung von Wachdiensten zu untersuchen, die feststellen können, welchen Umfang die entwichene Menge hat und wie sie auf See und an Land zu bekämpfen ist“ —

haben folgendes vereinbart:

**Artikel 1**

Dieses Übereinkommen findet Anwendung, wenn eine Verschmutzung oder drohende Verschmutzung der See durch Öl in der Nordsee – wie in Artikel 2 abgegrenzt – eine schwere und unmittelbar bevorstehende Gefahr für die Küste oder damit zusammenhängende Interessen einzelner oder mehrerer Vertragsparteien darstellt.

**Artikel 2**

Im Sinne dieses Übereinkommens bedeutet „Nordsee“ die Nordsee südlich des 61. nördlichen Breitengrades einschließlich

- a) des Skagerraks, dessen südliche Begrenzung durch eine Skagen mit der Pater-Noster-Schäre verbindende Linie bestimmt wird,
- b) des Ärmelkanals und seiner Eingangsgewässer östlich einer Linie, die 50 Seemeilen westlich einer die Scilly-Inseln und die Insel Quessant verbindenden Linie verläuft.

**Artikel 3**

Nach Auffassung der Vertragsparteien erfordert der Schutz gegen Verschmutzungen der in Artikel 1 erwähnten Art eine wirksame Zusammenarbeit zwischen ihnen.

**Artikel 4**

Die Vertragsparteien verpflichten sich zur Unter-  
richtung der anderen Vertragsparteien

- a) über ihre nationale Organisation, der die Bekämpfung von Ölverschmutzungen obliegt;
- b) über die Behörde, die für die Entgegennahme von Berichten über Ölverschmutzungen sowie für die Behandlung von Fragen des gegenseitigen Beistands der Vertragsparteien zuständig ist, sowie
- c) über neue Mittel und Wege zur Vermeidung von Ölverschmutzungen und über neue wirksame Maßnahmen zu deren Bekämpfung.

**Artikel 5**

(1) Erfährt eine Vertragspartei, daß sich in der Nordsee ein Unfall ereignet hat oder Ölflächen vorhanden sind, so daß mit einer ernststen Gefahr für die Küste oder damit zusammenhängende Interessen einer anderen Vertragspartei zu rechnen ist, so unterrichtet sie diese Vertragspartei unverzüglich durch ihre zuständige Behörde.

(2) Die Vertragsparteien ersuchen die Kapitäne aller unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe sowie die Führer der in ihren Staaten eingetragenen Luftfahrzeuge, auf dem je nach den Umständen geeignetsten Weg unverzüglich folgendes zu melden:

- a) alle Unfälle, die eine Verschmutzung der See durch Öl verursachen oder voraussichtlich verursachen werden,
- b) das Vorhandensein, die Art und den Umfang von auf der See befindlichen Ölflächen, welche voraussichtlich die Küste oder damit zusammenhängende Interessen einzelner oder mehrerer Vertragsparteien ernstlich gefährden werden.

**Artikel 6**

(1) Für die alleinigen Zwecke dieses Übereinkommens ist die Nordsee in die in der Anlage zu dem Übereinkommen bezeichneten Zonen eingeteilt.

(2) Jede Vertragspartei, in deren Zone ein Fall nach Artikel 1 eintritt, trifft die notwendigen Feststellungen über die Art und das Ausmaß jedes Unfalls sowie über Art und ungefähre Menge des auf der See treibenden Öls und über dessen Richtung und Geschwindigkeit.

(3) Die in Betracht kommende Vertragspartei unterrichtet sofort alle anderen Vertragsparteien durch deren zuständige Behörden über ihre Feststellungen und über die Maßnahmen, die sie zur Bekämpfung des treibenden Öls getroffen hat, und beobachtet ständig das Öl, solange es in ihrer Zone treibt.

(4) Die Verpflichtungen der Vertragsparteien nach diesem Artikel hinsichtlich der Zonen gemeinsamer Verantwortung werden durch besondere technische Vereinbarungen zwischen den beteiligten Vertragsparteien geregelt. Die anderen Vertragsparteien werden von diesen Vereinbarungen unterrichtet.

(5) Die in diesem Artikel erwähnte Zoneneinteilung darf keinesfalls als Vorentscheidung oder Begründung in einer Frage der Gebietshoheit oder von Hoheitsrechten angeführt werden.

#### Artikel 7

Benötigt eine Vertragspartei Beistand, um das auf See treibende oder ihre Küsten verschmutzende Öl zu beseitigen, so kann sie die anderen Vertragsparteien um Hilfe anrufen, und zwar zuerst diejenigen, die voraussichtlich durch das treibende Öl gefährdet sein werden. Die nach diesem Artikel um Hilfe angerufenen Vertragsparteien werden sich nach besten Kräften bemühen, im Rahmen ihrer Möglichkeiten Hilfe zu leisten.

#### Artikel 8

Hat eine Vertragspartei Maßnahmen nach Artikel 7 ergriffen, so leitet sie den anderen Vertragsparteien und der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation einen Bericht hierüber zu.

#### Artikel 9

(1) Dieses Übereinkommen liegt für die in der Präambel erwähnten Regierungen vom 9. Juni 1969 an zur Unterzeichnung auf.

(2) Diese Regierungen können Vertragsparteien dieses Übereinkommens werden, indem sie es ohne Vorbehalt der Ratifikation oder Genehmigung unterzeichnen oder indem sie es vorbehaltlich der Rati-

Für die Regierung  
des Königreichs Belgien  
Walter Loridan

Für die Regierung  
des Königreichs Dänemark  
K. Knuth-Wintertelt

Für die Regierung  
der Französischen Republik  
François Seydoux

Für die Regierung  
der Bundesrepublik Deutschland  
Willy Brandt

fikation oder Genehmigung unterzeichnen und danach ratifizieren oder genehmigen.

(3) Die Ratifikations- oder Genehmigungsurkunden werden bei der Regierung der Bundesrepublik Deutschland hinterlegt.

(4) Dieses Übereinkommen tritt zwei Monate nach dem Tag in Kraft, an dem sechs Regierungen es ohne Vorbehalt der Ratifikation oder Genehmigung unterzeichnet oder ihre Ratifikations- oder Genehmigungsurkunden hinterlegt haben.

(5) Für jede Regierung, die dieses Übereinkommen später ohne Vorbehalt der Ratifikation oder Genehmigung unterzeichnet oder es ratifiziert oder genehmigt, tritt es zwei Monate nach dem Tag ihrer Unterzeichnung oder der Hinterlegung ihrer Ratifikations- oder Genehmigungsurkunde in Kraft.

#### Artikel 10

(1) Nachdem dieses Übereinkommen fünf Jahre lang in Kraft gewesen ist, kann es von jeder Vertragspartei gekündigt werden.

(2) Die Kündigung erfolgt durch eine an die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gerichtete schriftliche Notifikation; diese Regierung notifiziert allen anderen Vertragsparteien den Eingang jeder Notifikation sowie den Tag ihres Eingangs.

(3) Die Kündigung wird ein Jahr nach dem Tag wirksam, an dem sie der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zugegangen ist.

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Bonn am 9. Juni 1969 in englischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, in einer Urschrift, die im Archiv der Regierung der Bundesrepublik Deutschland hinterlegt wird; diese übermittelt jeder anderen Unterzeichnerregierung eine beglaubigte Abschrift. Dieses Übereinkommen wird bei den Vereinten Nationen nach Artikel 102 ihrer Charta registriert.

Für die Regierung  
des Königreichs der Niederlande  
Vorbehaltlich der Ratifikation  
J. G. de Beus

Für die Regierung  
des Königreichs Norwegen  
Vorbehaltlich der Ratifikation  
S. Chr. Sommerfelt

Für die Regierung  
des Königreichs Schweden  
O. K. Thyberg

Für die Regierung  
des Vereinigten Königreichs Großbritannien  
und Nordirland  
R. W. Jackling

## Anlage

**Bezeichnung der Zonen nach Artikel 6  
des Übereinkommens**

Die Zonen – mit Ausnahme der Zonen gemeinsamer Verantwortung – werden durch die Verbindungslinien folgender Punkte begrenzt:

<b>Dänemark</b>	<b>Deutschland</b>
55°03' N 8°22' O	53°34' N 6°38' O
55°10' N 7°30' O	54°00' N 5°30' O
55°10' N 2°15' O	54°00' N 2°40' O
57°00' N 1°30' O	55°10' N 2°15' O
57°00' N 6°40' O	55°10' N 7°30' O
58°10' N 10°00' O	55°03' N 8°22' O
57°48' N 10°57' O	
57°44' N 10°38' O (Skagen)	
<b>Niederlande</b>	<b>Norwegen</b>
51°32' N 3°18' O	61°00' N 4°30' O
51°32' N 2°06' O	61°00' N 2°00' O
52°30' N 3°10' O	57°00' N 1°30' O
54°00' N 2°40' O	57°00' N 6°40' O
54°00' N 5°30' O	58°10' N 10°00' O
53°34' N 6°38' O	58°54,5' N 10°43' O
<b>Schweden</b>	Weiter entlang der norwegisch-schwedi- schen Grenze
57°54' N 11°28' O	
(Pater-Noster-Leuchtturm)	
57°48' N 10°57' O	<b>Vereinigtes Königreich</b>
58°10' N 10°00' O	61°00' N 0°50' O
58°54,5' N 10°43' O	61°00' N 2°00' O
Weiter entlang der norwegisch-schwedi- schen Grenze	57°00' N 1°30' O
	52°30' N 3°10' O
	51°32' N 2°06' O.

Die Zonen gemeinsamer Verantwortung sind wie folgt festgelegt:

**1. Belgien, Frankreich und Vereinigtes Königreich**

Seegebiet zwischen den Breitengraden 51°32' N und 51°66' N.

**2. Frankreich und Vereinigtes Königreich**

Der Ärmelkanal südwestlich des Breitengrades 51°06' N bis zu einer Verbindungslinie zwischen folgenden Punkten:

49°52' N 07°44' W und  
48°27' N 06°25' W.