

**Antrag**

Hannover, den 10.09.2019

Fraktion der SPD  
Fraktion der CDU**Sicherheit in der Containerschifffahrt erhöhen - Havarien vermeiden - Umweltschäden vorbeugen**

Der Landtag wolle beschließen:

## EntschlieÙung

Die Havarien der MS GLORY AMSTERDAM am 29. Oktober 2017 und der MS ZOE am 1. Januar 2019 weisen auf das wachsende Risiko von Seeunfällen hin, die das sensible Ökosystem des Niedersächsischen Wattenmeers gefährden. Um solchen Unfällen vorzubeugen, bedarf es einer kompetenten Schiffsführung, die u. a. eine gesicherte Ladung als Grundvoraussetzung für einen sicheren Transport garantiert. Sollte es dennoch zu Seeunfällen und Havarien kommen, können eine verlässlichen Zusammenarbeit von Schiffsbesatzungen und Helfern eine schnelle Hilfe erleichtern.

Der am 6. März 2019 veröffentlichte Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung zur Havarie der GLORY AMSTERDAM weist auf gravierende Mängel in der Kommunikation zwischen der Schiffsbesatzung und den Helfern auf den Notschleppern und in den Boarding Teams hin. Diese begründen sich aus einer Kombination aus mangelnden Englischkenntnissen und zum Teil technischen Problemen. Unklarheiten über Notfallkonzepte, seemännische Defizite der Schiffsbesatzung der GLORY AMSTERDAM und Missverständnisse z. B. über die technische Leistungsfähigkeit der Notschlepper erschwerten den Rettungseinsatz weiter.

Im Fall der Havarie der MS ZOE gibt es Vermutungen auf die Nutzung einer küstennäheren Abkürzung mit dem Ziel einer zweistündigen Zeitersparnis. Auch über die Frage, ob möglicherweise zu früh damit begonnen wurde, die Ladung zu entlaschen, wurde öffentlich diskutiert. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung schließt mittlerweile aus, dass die Havarie durch eine falsche Beladung ausgelöst wurde, vielmehr könne sie durch starke Rollbewegungen des Schiffs - ausgelöst durch hohen Wellengang - ausgelöst worden sein. Inwieweit sich welche dieser Vermutungen bestätigen lassen, wird erst der Abschlussbericht zum Unfallhergang klären können.

Beide Havarien verdeutlichen die große Gefahr, die von derartigen Unfällen für unsere Umwelt ausgeht. Maßnahmen, die solchen Unfällen vorbeugen können, sollten deshalb ebenso diskutiert und vorangebracht werden wie eine Optimierung der Rettungseinsätze.

Der Landtag begrüÙt

- die zum 1. Januar 2019 umgesetzte Optimierung des Einsatzkonzepts der Notschlepper auf der Nord- und Ostsee, insbesondere die Möglichkeit, Boarding Teams bei Sturm an Land statt auf See stationieren zu können,
- die von Niedersachsen und Schleswig-Holstein initiierte Bundesratsinitiative zur Ausstattung von Gefahrgutcontainern mit Peilsendern sowie zur verpflichteten Nutzung von Verkehrstrennungsgebieten und den Beschluss des Bundesrats vom 15. März 2019 in dieser Sache.

Der Landtag bittet die Landesregierung,

1. zu prüfen, wie einem vorzeitigen Entlaschen insbesondere von Gefahrgutcontainern und Containern mit umweltunverträglichen Inhalten (z. B. Plastikspielzeug) sowie einer Nutzung risikoreicherer Abkürzungen vorgebeugt und diese entsprechend strenger geahndet werden können,
2. sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass Fragen der Sicherheit beim Laschen und Entlaschen, die sicherheitsrelevanten Regelungen auf See sowie der Umgang mit Gefahrensitua-

- tionen als fester Bestandteil der Ausbildung gestärkt und durch Fortbildungsangebote für die Besatzungen auch nach der Ausbildung in der Berufspraxis verankert werden können,
3. sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass geprüft wird, wie langfristig eine möglichst internationale Ausstattung von Gefahrgutcontainern und Containern mit umweltunverträglichem Inhalt mit Unterwasser-Peilsendern erreicht werden kann,
  4. sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass Informationen über das an der deutschen Küste etablierte Maritime Notfallsystem der internationalen Schifffahrt stärker in den üblichen Publikationen wie z. B. den Seehandbüchern berücksichtigt werden,
  5. sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass im Rahmen der Internationalen Seefahrtsorganisation IMO die Beherrschung der englischen Sprache eingefordert und Verstöße konsequent geahndet werden,
  6. sich auf Bundesebene für eine regelmäßige Evaluation der Arbeit des Havariekommandos einzusetzen, um die personelle und sächliche Ausstattung bei Bedarf zu optimieren,
  7. den Bund um Prüfung zu bitten, ob zur Vermeidung von sprachbedingten Missverständnissen die Überarbeitung oder Ergänzung der „Standard Marine Communication Phrases“ bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO für Seeunfälle notwendig ist,
  8. gemeinsam mit allen relevanten Akteuren zu prüfen, welche Ausstattung von Kommunikationsmitteln an Bord notwendig ist und welche Konsequenzen sich aus der Entwicklung neuer digitaler Geräte ergeben,
  9. den Bund um Prüfung zu bitten, ob es einer Anpassung des Schiffssicherheitsgesetzes bedarf, um die Ladungssicherung auf Containerschiffen zu verbessern,
  10. den Bund um Prüfung zu bitten, die Anlaufbedingungsverordnung dahin gehend zu ändern, dass große Schiffe wie die MSC ZOE künftig Tiefwasserwege wie die „German Bight Western Approach“ zu befahren haben.

#### Begründung

Die jüngsten Seeunfälle der GLORY AMSTERDAM und der MS ZOE verdeutlichen, dass zur Vermeidung von Schäden im Niedersächsischen Wattenmeer bestehende Regelungen überprüft und neue Weichenstellungen vorgenommen werden sollten. Es ist zu prüfen, ob die Vorschriften zum Laschen und Entlaschen an Bord oder die vorgegeben Fahrtrouten verlässlich eingehalten werden und Verstöße strenger geahndet werden können. Der Vorschlag der Landesregierung, Container mit Gefahrgut und umweltunverträglichen Inhalten mit Peilsendern auszustatten, um sie schnell zu orten und zu bergen, ist zu begrüßen. Hierzu haben die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein, unterstützt von Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern, in Drucksache 68/1/19 eine Bundesratsinitiative gestartet, die in der Sitzung des Bundesrats am 15. März 2019 beschlossen wurde.

Die Probleme bei Aufwischen des Boarding Teams von der NORDIC in Richtung GLORY AMSTERDAM verdeutlichen die schwierigen Einsatzbedingungen von Hubschraubern bei Wind und Orkan. Es ist zu begrüßen, dass das Ostsee-Modell mit einem an Land untergebrachten Boarding Team bei absehbar starkem Wellengang auch an der Nordsee Anwendung finden soll. Ergänzend sollte auch die Arbeit des Havariekommandos regelmäßig evaluiert werden. Dabei sollte die personelle und sächliche Ausstattung zuvorderst betrachtet werden.

Die Bundesanstalt für Seeunfalluntersuchung weist in ihrer Unfalluntersuchung darauf hin, dass die Schiffsbesatzung der havarierten GLORY AMSTERDAM sowohl unzureichende Sprachkenntnisse vorwies als auch unzureichend über Einsatzabläufe bei Notschleppern informiert war. Es sollte daher gewährleistet werden, dass gängige Einsatzkonzepte allen in niedersächsischen Häfen einlaufenden Schiffen und Schiffsbesatzungen bekannt sind. Gleichzeitig sollte geprüft werden, ob zur Vermeidung von sprachbedingten Missverständnissen eine Überarbeitung oder Ergänzung der „Standard Marine Communication Phrases“ bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO für Seeunfälle notwendig ist. Es ist ferner zu prüfen, auf welchem Weg sichergestellt werden kann, dass formell vorhandene Sprachkenntnisse tatsächlich vorhanden sind. Bei Verstößen und der Unterschreitungen notwendiger Sprachniveaus sollten angemessene Sanktionsmechanismen greifen.

Das maritime Notfallsystem (Global Maritime Distress and Safety System) wurde im Zusammenhang mit dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz menschlichen Lebens auf See SOLAS geschaffen. Es ist zu prüfen, ob das Notfallsystem sowie die damit verbundenen kommunikationstechnischen Anforderungen an die Seeschifffahrt hinreichend bekannt sind oder ob Änderungsbedarf besteht.

Die MSC Zoe befuhr auf ihrer Route das Verkehrstrennungsgebiet „Terschelling - German Bight“. Die Fahrtrinne dieser Strecke ist 17 m tief, und die MSZ ZOE hat bis zu 16 m Tiefgang. Es sollte deshalb geprüft werden, solche küstennahen Routen für Frachtschiffe der Größe der MSC ZOE zu sperren, um das Unfallrisiko zu mindern. Ein solches Verbot gibt es bislang bereits für große Tank- und Gastankschiffe.

Für die Fraktion der SPD

Wiard Siebels  
Parlamentarischer Geschäftsführer

Für die Fraktion der CDU

Jens Nacke  
Parlamentarischer Geschäftsführer