

Unterrichtung

Hannover, den 24.10.2019

Die Präsidentin des Niedersächsischen Landtages
- Landtagsverwaltung -

Sicherheit in der Containerschifffahrt erhöhen - Havarien vermeiden - Umweltschäden vorbeugen

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - Drs. 18/4558

Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung - Drs. 18/4713 Nr. 1

Der Landtag hat in seiner 59. Sitzung am 24.10. 2019 folgende EntschlieÙung angenommen:

Sicherheit in der Containerschifffahrt erhöhen - Havarien vermeiden - Umweltschäden vorbeugen

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 Gefahrensituationen 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 Seeschifffahrtsorganisation 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.