

## Unterrichtung

Hannover, den 17.04.2020

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

Beschluss des Landtages vom 24.10.2019 - Drs. 18/4935 (nachfolgend abgedruckt)

### **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 verlässliche 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 vorgebracht werden wie eine Optimierung der Rettungseinsätze.

Der Landtag begrüßt

- 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 gehandelt 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 dahingehend zu ändern, dass große Schiffe wie die MSC ZOE künftig Tiefwasserwege wie die „German Bight Western Approach“ zu befahren haben.

Antwort der Landesregierung vom 07.04.2020

Die Havarie der MSC ZOE hat aufgezeigt, welche langfristigen Umweltfolgen der Verlust von Containern auf See, insbesondere solcher mit Gefahrgut, haben kann. Auch heute werden noch Ladungsreste an den niedersächsischen Ufern und Stränden angespült, die der MSC ZOE als Verursacher zugeordnet werden können.

Daher befindet sich die Landesregierung im ständigen Austausch mit dem Bund und den Partnerländern des Verwaltungsübereinkommens über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen, um abzustimmen, mit welchen Maßnahmen diesen Herausforderungen künftig besser begegnet werden kann. Vor diesem Hintergrund hat u. a. die Umweltexpertengruppe des Havariekommandos eine Expertise über Gefahren der Containerschifffahrt erarbeitet. Das Havariekommando hat u. a. das Informationsangebot für Schiffsführungen verbessert und führt Übungen mit Großcontainerschiffen durch, die bisher sehr erfolgreich waren. Der Bund hat sich u. a. der Frage angenommen, wie bzw. mit welchen Fahrzeugen im Rahmen der Vorsorgeplanung eine Entladung von havarierten Großcontainerschiffen auf See möglich wäre.

Der Umgang mit der Havarie eines Großschiffes war Gegenstand einer Veranstaltung des vom Land Niedersachsen geförderten „Maritimes Cluster Norddeutschland e. V.“. In einer Diskussion mit Experten aus Politik, Wirtschaft und Behörden wurden u. a. die notwendigen Rahmenbedingungen für das deutsche Seeverkehrsgebiet, Vorkehrungen für die Abarbeitung von möglichen Havarien sowie präventive Maßnahmen thematisiert.

Für die Landesregierung ist auch die Überprüfung der Vorschriften für die Nutzung der Verkehrstrennungsgebiete eine wichtige Maßnahme. Wenngleich der Abschlussbericht zur Havarie der MSC ZOE noch nicht vorliegt, sprechen viele Indizien dafür, dass der Containerverlust bei einer

Nutzung des weiter seewärts gelegenen Verkehrstrennungsgebiets „German Bight Western Approach“ hätte verhindert werden können.

Die Aufarbeitung der Havarie des Bulkcarriers MS GLORY AMSTERDAM ist abgeschlossen. Die u. a. im Abschlussbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) getroffenen Empfehlungen wurden grundsätzlich umgesetzt.

Dies vorausgeschickt, wird zu den Nummern 1 bis 10 der Landtagsentschließung Folgendes ausgeführt:

Zu 1:

#### Vorbeugung eines vorzeitigen Entlaschens

Regelungen für die Sicherung von Ladung auf Seeschiffen enthalten die Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, kurz CSS-Code). Für Seeschiffe, die andere Ladung als feste und flüssige Massengüter befördern, ist nach den Regeln VI/5 und VII/5 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) ein Ladungssicherungshandbuch zu erstellen. Ladungseinheiten einschließlich Container müssen nach Maßgabe eines genehmigten Ladungssicherungshandbuchs geladen, gestaut und während der gesamten Reise gesichert werden.

Die Regelungen zum Laschen beziehen sich auf den gesamten Reisevorgang. Daher wird kein Ansatzpunkt für eine Änderung oder Ergänzung des Regelungsrahmens hinsichtlich eines „vorzeitigen Entlaschens“ gesehen. Die Verantwortung für die Ladungssicherung liegt zudem beim „Schiff“ bzw. beim Kapitän. Die Ladungssicherung ist originäre Aufgabe der Schiffsführung.

Die Regelungen des SOLAS-Übereinkommens sowie der CSS-Code sind im Schiffssicherheitsgesetz des Bundes umgesetzt. Als zuständiges Ressort wurde das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) um Prüfung gebeten, ob zur Vorbeugung des vorzeitigen Entlaschens von Containern ein Änderungsbedarf gesehen wird. Bislang liegen der Landesregierung noch keine Informationen zu einem Ergebnis dieser Prüfung vor.

#### Prüfung der Anlaufbedingungsverordnung

Auf Antrag der Länder Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg hat der Bundesrat am 15.03.2019 die Entschließung zum Transport von Gefahrgut auf Containerschiffen angenommen. Die Entschließung war u. a. darauf gerichtet „die verpflichtende Nutzung geeigneter Verkehrstrennungsgebiete auch für Containerschiffe in der Nordsee im internationalen Kontext zu überprüfen“. Die Bundesregierung wurde gebeten, den Bundesrat über diesbezüglich ergriffene Initiativen und Maßnahmen zu unterrichten. Bisher liegen der Landesregierung noch keine Informationen zu ergriffenen Initiativen oder Maßnahmen seitens des Bundes vor.

In einer Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 20.02.2019 hatte das BMVI angemerkt, dass man die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) beteiligen müsse, wenn man die Anlaufbedingungsverordnung ändern wolle. Die verpflichtende Nutzung von Verkehrstrennungsgebieten sei nicht unproblematisch, weil es dann zu einer Ballung großer Schiffsgelände in diesen Gebieten komme.

Zum Seeunfall überbordgegangener Container der MSC ZOE ist ergänzend anzumerken, dass das Dutch Safety Board der Niederlande (DSB) ein Gutachten bei der Schiffbauversuchsanstalt Maritime Research Institute Netherlands in Auftrag gegeben hat, mit dem untersucht werden soll, inwieweit das Seegebiet mit den Verkehrstrennungsgebieten und die abgelaufene Bahn der MSC Zoe bei stürmischem Wetter den Containerverlust beeinflusst hatte. Darauf wird im Untersuchungszwischenbericht der BSU und des DSB vom 12.12.2019 hingewiesen. Mit Ergebnissen sei im Frühjahr dieses Jahres zu rechnen.

Zu 2:

Nach dem Seearbeitsgesetz ist die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e. V., Bremen, die zuständige Stelle für die Berufsbildung in der Seeschiffahrt. Die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt bestätigte, dass das Laschen und Entlaschen bereits seit Langem ein integraler Bestandteil der dualen

Ausbildung zum Schiffsmechaniker ist; ebenso die Unterweisung in den zugehörigen sicherheitsrelevanten Regelungen sowie der Umfang mit Gefahrensituationen.

Dies gilt jedoch ausschließlich für die deutsche Facharbeiterausbildung. Im internationalen Bereich enthält das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) Anforderungen zu Fähigkeiten und Kenntnissen im Bereich Ladungssicherung. Daran anknüpfend wurde das BMVI gebeten, zu prüfen, ob und inwieweit auf internationaler Ebene die Ausbildung und Fortbildung entsprechend der Ziffer 2 der EntschlieÙung gestärkt werden kann. Ein Ergebnis liegt der Landesregierung dazu noch nicht vor.

Für die Notfallprozeduren der Besatzung sind primär der jeweilige Flaggenstaat und die Schiffsführung verantwortlich. Auf Grundlage der Untersuchungen und Nachbereitungen zu der Havarie der MS GLORY AMSTERDAM durch das Havariekommando und durch die BSU wurden auch hierzu verschiedene Maßnahmen genannt und zum Teil auch bereits umgesetzt.

Zu 3:

Bereits einen Monat nach der Havarie der MSC ZOE hat die Landesregierung zusammen mit Schleswig-Holstein wegen der hohen Anzahl der über Bord gegangenen Container der MSC ZOE eine EntschlieÙung des Bundesrates zum Transport von Gefahrgut auf Großcontainerschiffen initiiert. Mit der vom Bundesrat gefassten EntschlieÙung vom 15.03.2019 wurde die Bundesregierung u. a. aufgefordert, sich für weitreichendere Regelungen für den containerisierten Transport von Gefahrgut mit Containerschiffen mit dem Ziel eines verbesserten Schutzes der Meeresumwelt sowie der deutschen Küsten und Inseln einzusetzen.

Bisher liegen der Landesregierung noch keine offiziellen Informationen zu ergriffenen Initiativen und Maßnahmen seitens des Bundes vor. Im Übrigen wird auf die Anhörung am 21.05.2019 im Unterausschuss Häfen und Schifffahrt des Landtages verwiesen.

Zu 4:

Das Havariekommando erstellt Informationsmaterial in verschiedenen Sprachen für Schiffsführungen, welches die Ziele sowie die Vorgehensweise des Havariekommandos, der Notschlepper und des Boarding Teams verdeutlicht. Zudem finden regelmäßige Übungen durch das Havariekommando statt, so auch aktuell eine Übung zur Krisenkoordination und -kommunikation am 16.01.2020 zusammen mit der Reederei MSC, um die Notfallstrukturen zu trainieren. Auf die Vorbemerkungen wird hingewiesen.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) sieht die Darstellung der an der deutschen Küste im Einsatz befindlichen Maritimen Notfallsysteme in den nautischen Veröffentlichungen des BSH als umfassend und ausreichend an und begründet dies im Einzelnen - aus Sicht der Landesregierung nachvollziehbar - wie folgt:

„Ein Seenotruf wird von der Seenotkoordinierungsstelle MRCC (Maritime Rescue Coordination Centre) Bremen wahrgenommen. Diese entscheidet auf Grundlage der Notfallsituation, welche Behörden bzw. Organisationen mit der Koordinierung bzw. Durchführung von Rettungsmaßnahmen betraut werden. Je nach Notfallsituation oder Schadenslage können eine oder mehrere Behörden oder Organisationen involviert sein.“

Nach Auskunft des BSH sind die im Maritimen Notfallsystem eingebundenen Behörden bzw. Organisationen mit den entsprechenden Kontaktdaten im Handbuch für Brücke und Kartenhaus bzw. im Handbuch Nautischer Funkdienst umfassend beschrieben. Es handelt sich hierbei um die Seenotkoordinierungsstelle MRCC Bremen, die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, den Seewarndienst, das Havariekommando, das Maritime Lagezentrum und das Gemeinsame Lagezentrum See.

Die BSH-Seehandbücher Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil und Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil beschränken sich auf ergänzende Informationen, die in anderen Seehandbüchern oder in Seekarten nicht abgebildet sind. Eine Referenz zu ergänzenden Informationen im Handbuch für Brücke und Kartenhaus bzw. im Handbuch Nautischer Funkdienst ist gegeben.

Zu 5:

Der Bund ist Mitglied der IMO. Als zuständiges Ressort arbeitet das BMVI in den Gremien und Ausschüssen der IMO mit. Das BMVI wurde gebeten, sich im Rahmen dieser Gremienarbeit für die Beherrschung der englischen Sprache einzusetzen.

Zu 6:

Der Betrieb des Havariekommandos wird vom Bund und den Küstenländern als gemeinsame Einrichtung sichergestellt und regelmäßig evaluiert. Es liegen aktuell Organisationsuntersuchungen der Fachbereiche 2 „Schadstoff- und Schiffsunfallbekämpfung See“ (Bund) und 3 „Schadstoffunfallbekämpfung Küste“ (Länder) vor. Eine Organisationsuntersuchung des Fachbereiches 4 „Brandbekämpfung und Verletztenversorgung“ (Bund und Länder) wird aktuell durchgeführt.

Darüber hinaus hat es im Zuge der Aufarbeitung der Havarie der MS GLORY AMSTERDAM Verbesserungen bei der sächlichen Ausstattung gegeben.

Zu 7:

Auf die Ausführungen zu Nummer 5 wird verwiesen. Das BMVI wurde bezüglich eines Überarbeitungs- oder Ergänzungsbedarfs der „Standard Marine Communication Phrases“ um Prüfung gebeten. Ein Ergebnis liegt der Landesregierung dazu noch nicht vor.

Zu 8:

Internationale Vorgaben und deren nationale Umsetzung regeln die Art und den Umfang der notwendigen Schiffsausrüstung sowie die Prüfung und Zulassung der Ausrüstung, wozu auch die Ausstattung mit Kommunikationsmitteln an Bord gehört. In der Europäischen Union müssen Seefunkgeräte, die zur Pflichtausrüstung nach dem SOLAS-Übereinkommen gehören, nach der Europäischen Schiffsausrüstungsrichtlinie zugelassen sein. Zusätzlich an Bord befindliche Funkgeräte unterliegen dem Gesetz über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt.

Zu der Frage nach der Ausstattung mit Kommunikationsmitteln an Bord und speziell zu möglichen Konsequenzen aus der Entwicklung digitaler Geräte wurde das Deutsche Maritime Zentrum e. V. (DMZ) eingebunden. Der im Jahr 2017 gegründete Verein arbeitet als branchenübergreifender Thinktank, u. a. mit dem Ziel, die Innovationskraft des gesamten deutschen maritimen Standorts zu erhöhen und das Know-how in der maritimen Wirtschaft zu stärken.

Bezüglich der Frage nach der notwendigen Ausstattung von Kommunikationsmitteln an Bord nimmt das DMZ wie folgt Stellung:

„In den deutschen Hoheitsgewässern an der gesamten deutschen Küste zwischen der niederländischen, der dänischen und der polnischen Grenze obliegt der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) die Aufgabe der Verkehrssicherung. Die WSV hat die Umsetzung der Verpflichtung nach Regel 12 ‚Verkehrssicherungsdienste‘, Kapitel V SOLAS durch die Einrichtung von Verkehrszentralen umgesetzt. Die Verkehrszentralen informieren, unterstützen und lenken den Schiffsverkehr an den deutschen Küsten sowie auf den Bundeswasserstraßen.

Um die Aufgaben sicher und zügig bewältigen zu können, muss der Schiffsverkehr erfasst, beobachtet und überwacht werden. Dies erfolgt mit modernster Technik. Einerseits werden die Fahrzeuge mit Radar erfasst, andererseits identifizieren sich die Schiffe in kurzen, regelmäßigen Abständen automatisch selbst (Automatisches Identifikationssystem - AIS). Alle neun Verkehrszentralen an der deutschen Küste sind 24 Stunden am Tag besetzt. Ständige Beobachtung des Schiffsverkehrs sowie regelmäßige Lagemeldungen sind Bestandteile des Dienstes. Bei Erfordernis werden auch Sicherheitsmeldungen an die Schifffahrt ausgesandt.

Für die Ausrüstung mit funktechnischen Rettungsmitteln und -vorrichtungen, den Funkverkehr sowie die Funkausrüstung sind die für Frachtschiffe geltenden Anforderungen der Kapitel III und IV des SOLAS-Übereinkommens einzuhalten.

In den deutschen Hoheitsgewässern an der gesamten deutschen Küste zwischen der niederländischen, der dänischen und der polnischen Grenze müssen Seeschiffe ständig über UKW-Sprechfunk auf von den Verkehrszentralen bekannt gemachten UKW-Kanälen sowie auf UKW-Kanal 16 ansprechbar sein.

Aus den derzeit vorliegenden Unfalluntersuchungsberichten zu den Havarien der MS GLORY AMSTERDAM am 29.10.2017 und der MSC ZOE am 01.01.2020 ergeben sich keine Hinweise darauf, dass die Ausstattung mit Kommunikationsmitteln an Bord der beiden Seeschiffe unzureichend gewesen wäre. Daraus lässt sich schließen, dass die nach Kapiteln III und IV SOLAS vorgeschriebene Kommunikationsausrüstung ausreichend war.“

Die Frage, welche Konsequenzen sich aus der Entwicklung neuer digitaler Geräte ergeben, wird vom DMZ wie folgt eingeschätzt:

„Die IMO arbeitet in Unterausschüssen und Expertengruppen an der ständigen Verbesserung der Seenot- und Sicherheitsfunk-Kommunikation. Deutschland wird durch die zuständigen Behördenvertreter und Experten aus Wissenschaft und Wirtschaft in diesen Gremien vertreten. In den genannten Ausschüssen wird ständig an aktuellen Themen gearbeitet, und die Ergebnisse dieser Arbeiten werden anschließend dem IMO-Ausschuss für die Sicherheit des Seeverkehrs zur Entscheidung vorgelegt. Weiter enthält der Strategieplan der IMO (2018-2023) eine wichtige strategische Ausrichtung zur ‚Integration neuer und fortschrittlicher Technologien in den Rechtsrahmen‘. Dies beinhaltet die Abwägung der Vorteile neuer und fortschrittlicher Technologien in Bezug auf Sicherheitsbedenken, Umweltauswirkungen und die Erleichterung des internationalen Handels, die potenziellen Kosten für die Industrie und deren Auswirkungen auf das Personal an Bord wie auch an Land.

Auf Vorschlag einer Reihe von Mitgliedstaaten stimmte der IMO-Ausschuss für die Sicherheit des Seeverkehrs im Jahr 2017 zu, die Frage der autonomen Seeschiffe auf seine Tagesordnung zu setzen. Dies erfolgt in Form einer Scoping-Übung. Ziel dieser Übung ist es, zu bestimmen, wie der sichere und umweltverträgliche Betrieb maritimer autonomer Schiffe (MASS) in IMO-Instrumenten eingeführt werden kann. Der Ausschuss erkannte an, dass die IMO angesichts der raschen technologischen Entwicklungen im Zusammenhang mit der Einführung kommerziell betriebener Schiffe im autonomen Modus (Betrieb ohne Besatzung) eine proaktive und führende Rolle spielen sollte.

Der Rechts- sowie der Erleichterungsausschuss der IMO haben auch die Ausarbeitung von Vorschriften in ihre Tagesordnung für Konventionen, die in den Zuständigkeitsbereich dieser Ausschüsse fallen, aufgenommen. Die Scoping-Übung wird als Ausgangspunkt gesehen und soll eine breite Palette von Themen berühren, darunter die menschliche Komponente, Sicherheit, Haftung und Schadenersatz, Interaktionen mit Häfen und Lotsen, Reaktionen auf Zwischenfälle und Schutz der Meere.

Ziel ist es, die Scoping-Übung im Jahr 2020 abzuschließen. Erst wenn diese Arbeit abgeschlossen ist, wird es möglich sein, die Konsequenzen der technischen Entwicklungen digitaler Geräte abschätzen zu können.

Ergänzend fand ein Austausch mit dem Verband Deutscher Reeder und dem Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e. V. statt. Daraus kann festgehalten werden, dass die Erreichbarkeit der Schiffe auf der Grundlage der vorgeschriebenen Ausrüstung mit Kommunikationsmitteln in technischer Hinsicht ausreichend sichergestellt ist und auch mit Blick auf den digitalen Wandel aktuell keine Ansatzpunkte für Änderungen gesehen werden.“

Auf der Grundlage dieser Einschätzungen besteht aus Sicht der Landesregierung derzeit kein Handlungsbedarf.

Zu 9:

Das für das Schiffssicherheitsgesetz zuständige BMVI wurde um Prüfung gebeten, ob zur Verbesserung der Ladungssicherung auf Containerschiffen eine Anpassung des Schiffssicherheitsgesetzes erforderlich ist. Auf die Ausführungen zu Nummer 1 wird verwiesen.

Zu 10:

Das für die Anlaufbedingungsverordnung zuständige BMVI wurde um Prüfung gebeten, ob die Verordnung einer entsprechenden Änderung bedarf. Auf die Ausführungen zu Nummer 1 und die Vorbemerkung wird verwiesen.

Niedersachsen erwägt darüber hinaus, modifizierte Regelungen für die Containerschifffahrt in den Verkehrstrennungsgebieten „Terschelling German Bight“ sowie „German Bight Western Approach“ als Maßnahme für das von Deutschland zu aktualisierende Maßnahmenprogramm zur Umsetzung der EU-Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie einzubringen.