

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VIII

Mega-Containerschiffe: Immer größer – aber auch sicher?

Die Entwicklung zu Mega-Containerschiffen stellt zusätzliche Anforderungen an die Sicherheit von Besatzung, Schiff und Ladung, das Verkehrsmanagement und die Notfallvorsorge.

1. Es ist unerlässlich, dass alle am Transportgeschehen Beteiligten einschließlich der zuständigen Behörden Zugriff auf verlässliche Informationen über Inhalt und Gewicht der Container haben. Die hierzu international beschlossenen Änderungen zum SOLAS-Übereinkommen über Ladungs-Informationen müssen bis zum 1. Juli 2016 umgesetzt werden. Das schließt die eindeutige Klärung der behördlichen Zuständigkeiten ein. Die Verfahrensregeln der IMO/ILO/UN-ECE für das Packen von Beförderungseinheiten (CTU-Code) sollte für alle Ladungsarten rechtlich verbindlich werden. Zudem sollte ein digital vernetztes Informationssystem etabliert werden.
2. Der Verkehr zu den Häfen bedarf eines effektiven Verkehrsmanagements durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Rahmen der maritimen Sicherheitspartnerschaft von maritimer Wirtschaft, Verwaltung und Sicherheitsdienstleistern, um die Verkehrsabläufe zu optimieren und zu koordinieren. Da die Lotsen hierbei eine wichtige Komponente darstellen, muss die hohe Qualität der Lotsendienste ungeachtet aller Nachwuchsprobleme unbedingt erhalten bleiben. Für ihre Beratungstätigkeit müssen die Lotsen umfassenden Zugang zu den aktuellen hydrographischen und meteorologischen Daten sowie einen kontinuierlichen Überblick über die Verkehrssituation haben.
3. Bei den Vorschriften für Mega-Containerschiffe müssen gestiegene Anforderungen an die Notfallvorsorge, z. B. durch Sensoren zur Branddetektion, die Weiterentwicklung von stationären und mobilen Feuerlöscheinrichtungen an und unter Deck sowie die Ausstattung mit geeigneten Schleppvorrichtungen, berücksichtigt werden. Die Aus- und Fortbildung aller Beteiligten, insbesondere der Besatzung, muss mit dem Ziel gefördert werden, potenzielle Gefahren schnell zu erkennen und durch gezieltes Handeln möglichst zu vermeiden oder zu minimieren. Insbesondere im Brandfall muss gewährleistet werden, dass Spezialkräfte zur Unterstützung der Schiffsbesatzung möglichst frühzeitig eingesetzt werden. Notliegeplätze für havarierte Schiffe und die notwendigen Einrichtungen zur Entladung und Bergung müssen verfügbar sein. Es wird angeregt, dass das BMVI das vorhandene Expertenwissen bündelt.