

Verweigerung Notliegeplatz - Ein aktuelles Schiffssicherheitsproblem? -

Kapitän Dr.-Ing. Werner Müller (Advisor CONFEDERATION OF EUROPEAN SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS (CESMA), Mitglied VEREIN DER KAPITÄNE UND SCHIFFSOFFIZIERE ROSTOCK e.V.(VKS)

HINTERGRUND

Nach dem Seeunfall FLAMINIA (2012) war das Problem **Verweigerung des Zugangs zum Notliegeplatz (NLP)** sowie Verweigerung des Einlaufens in und die Durchfahrt durch das *Küstenmeer* im Blickpunkt der Öffentlichkeit, der Medien, der Politik und auch der Schifffahrt, verbunden mit der Feststellung; **Das ist ein ernstes Schiffssicherheitsproblem, das dringen gelöst werden muss.**

Dieses Problem beschäftigte auch die aktiven Kapitäne und ihre Interessenvertreter, die Kapitänsverbände, wie z.B. CONFEDERATION OF EUROPEAN SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS (CESMA) und VEREIN DER KAPITÄNE UND SCHIFFSOFFIZIERE ROSTOCK e.V. (VKS). Es bestand einerseits Klärungsbedarf, ob die Verweigerung NLP ein aktuelles Schiffssicherheitsproblem darstellt und andererseits, sind Aktivitäten der Kapitänsverbände erforderlich.

Die gleichen Fragen standen bereits nach dem Seeunfall PRESTIGE (2002) im Focus der Diskussion und lösten Aktivitäten der Kapitänsverbände aus. So wurden, ausgehend von einer Analyse der Situation *Verweigerung NLP (2000-2004)*, definierte Lösungsanforderungen an die Politik gestellt und damit ein Beitrag zur erfolgreichen Lösung, dem Erlass der zutreffenden IMO Resolutionen und EU-Direktiven, geleistet.

Aktuell wurde in Fortsetzung dieser Aktivitäten, die Analyse *Verweigerung NLP 2000-2004* ergänzt und Vorschläge für mögliche Maßnahmen nach dem Seeunfall FLAMINIA definiert. **Diese Aktivitäten sind Gegenstand der folgenden Ausführungen.** Dazu wird insbesondere die im Titel gestellte Frage aus Sicht der Seeleute beantwortet.

VERWEIGERUNG NOTLIEGEPLATZ- ENTWICKLUNGEN 1999-2004

Die **Zunahme der Verweigerung des Zugangs zum NLP** in den Jahren 2000-2004 war durch charakteristische Entwicklungen gekennzeichnet. Dazu—eine kurze Zusammenfassung.

Die **historische Ausgangslage** bestand darin, dass die Nutzung eines Notliegeplatzes ein altes traditionelles *Gewohnheitsrecht* der Schifffahrt war. Besatzung, Schiff und Ladung erhielten Hilfe und Schiffe in Notsituationen waren in den Häfen willkommen.

Gegenüber dieser Ausgangslage gab es wesentliche **Entwicklungen in Gesellschaft und Schifffahrt** mit Bezug zur Nutzung eines NLP. So hat z.B. der Anteil an Gefahrgut und Schadstoffen in der Schifffahrt zugenommen, der *Maritime Umweltschutz* hat einen hohen Stellenwert erhalten und die Bevölkerung ist sensibler gegen Umweltverschmutzung geworden. Dazu kamen zyklische Negativentwicklungen spezifischer Schiffssicherheitskomponenten (wie z.B. Mangel an qualifizierten Besatzungen, Schiffskörperversagen von Bulk- Carriern und Tankern.)

In den Jahren 2000-2004 gab es eine deutliche **Zunahme und Häufung der Verweigerung des Zugangs zum NLP**. Diese Situation wurde durch spektakuläre Seeunfälle charakterisiert. Sehr präsent in den Medien waren z.B. ERIKA (2000), TREASURE (2000), CASTOR (2000), PRESTIGE (2002). Diese Schiffe waren in den Häfen nicht willkommen. Die Küstenstaaten handelten nach s.g. NIMBY-Prinzip (NOT IN MY BACKYARD).

Die Auswertung einer Vielzahl von Seeunfällen mit Bezug zum NLP weisen wesentliche **gemeinsame Merkmale** auf, die einzeln oder zusammen zutreffend sind. Dazu folgende Anmerkung; Globale zutreffende Statistiken über Nutzung NLP sind nicht verfügbar. Die Analysen basieren auf der Auswertung von Seeunfällen mit Bezug zum NLP. Sie wurden nach dem Zufallsprinzip global erfasst. Die Ergebnisse sind aus den gemeinsamen Merkmalen abgeleitete **Tendenzen** zum Gegenstand Verweigerung NLP. Das bedeutet auch, dass Einzelfälle vom Trend abweichen können.

Die **gemeinsamen Merkmale** sind:

- Die Ereignisse fanden außerhalb der *Küstenmeere* statt.
- Die Ursache der Seeunfälle war Versagen der Schiffskörperkonstruktion in schlechtem Wetter.
- Bei Anfrage um Zugang zum NLP gab es noch keine wesentlichen strukturellen Schäden an den Lade- bzw. Brennstofftanks.
- Die Schiffe wurden in, bzw. gegen schwere See von der Küste weggeschleppt oder zur Kursänderung gezwungen. Dabei traten schwere-strukturelle Schäden auf, die zum Sinken führten.
- Dadurch kam es zu großen Umweltverschmutzungen an den Küsten. Diese wären bei Anlaufen eines vorhandenen NLP überwiegend vermeidbar gewesen.
- Die Besatzungen wurden in allen Fällen unversehrt gerettet.

Der zentrale **Grund** für die Verweigerung NLP durch die Küstenstaaten waren fehlende oder mangelhafte Notfallkonzepte der Küstenstaaten, einschließlich

Ausweisung eines NLP. Außerdem waren die Entscheidungen der Küstenstaaten vielfach willkürlich, ohne klare Begründung und Transparenz. Sie waren unter Druck von Öffentlichkeit und Medien vorwiegend politisch bzw. ökonomisch motiviert. Beigetragen haben auch die unzureichenden Haftungsbedingungen bei Ölverschmutzung.

Die Verweigerung des Zugangs zum NLP ist eng mit der Frage verbunden; *Hat ein Küstenstaat das Recht das Anlaufen eines NLP in seinen Territorialgewässern zu verweigern?* Dazu kann grundsätzlich festgestellt werden; Die Küstenstaaten haben auf der Grundlage der *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) das Recht, zu ihrem Schutz einen NLP zu verweigern. Sie haben einerseits die *Freien Schifffahrt* in den *Territorialgewässern* zu gewährleisten. Das bedeutet u. A. die *Friedliche Durchfahrt*, Einlaufen in einen Hafen, Stoppen und Ankern infolge höherer Gewalt oder zur Hilfeleistung. Andererseits haben sie ihre *Souveränität* in den *Territorialgewässern* durchzusetzen. Dazu haben sie u. A. das Recht Gesetze zum Schutz der Meeresumwelt zu erlassen und durchsetzen. Folglich ermöglicht UNCLOS dem Küstenstaat nach eigenem Ermessen zu handeln.

Aus der o.g. Situation haben die Schifffahrt und die Küstenstaaten die **Konsequenzen** gezogen und eine neue Entwicklungen eingeleitet. So hat die IMO die *Res.A.949 (23): Guidelines on Places of Refuge for ships in need for assistance. (POR) 2004* und die *Res.A.950 (23): Maritime Assistance Services (MAS) 2004 (Technische Hilfe)* erlassen. Diese verpflichten die Küstenstaaten zum Aufbau und Anwendung von Notfallkonzepten auf der Grundlage dieser Resolutionen. Analog hat die EU mit der *EU-Direktive 2009/17/EG Richtlinie über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (ergänzte Fassung von 2002/17/EG)* reagiert. Sie verpflichtet die Küstenstaaten der EU u. A., die IMO Res.A.949 und A.950 umzusetzen und verbindlich anzuwenden.

Das Fazit: Die Verweigerung NLP war im Zeitraum von 2000 bis 2004 ein ernstes Sicherheitsproblem für die Schifffahrt, verbunden Totalverluste der Schiffe und große Umweltschäden, das dringend gelöst werden musste. Die Schifffahrt, unter Mitwirkung der Kapitänsverbände, reagierte mit tiefgreifenden Maßnahmen zur Lösung des Problems; ***Der Einführung von Notfallkonzepten durch die Küstenstaaten auf einheitlicher Grundlage.*** Es war der Beginn einer neuen Ära.

NUTZUNG NOTLIEGEPLATZ- AKTUELLE SITUATION AB 2005

Wechseln wir von der Geschichte zur aktuellen Situation nach dem Seeunfall FLAMINIA. Aus Sicht der Seeleute sind die Schwerpunkte für die Bewertung der Situation, einerseits der Stand der Umsetzung der Maßnahmen durch die Küstenstaaten und andererseits deren Auswirkungen auf die Nutzung bzw. Verweigerung eines NLP.

Die Auswertung von aktuellen Seeunfällen mit Bezug zum NLP zeigt aus der Sicht der Schifffahrt, und insbesondere der Seeleute, für den Zeitraum 2005-2012 folgende auffällige **Tendenzen**:

➤ **Die Nutzung von NLP hat sich in Notfällen positiv zu einer praktikablen Routine entwickelt.** Die Gründe dafür sind:

(1) Die zügige Entwicklung und Umsetzung der Notfallkonzepte durch die Mehrheit der Küstenstaaten. Das schließt ein, die Einrichtung und Ausweisung von NLP als ein wesentliches Element, auf der Grundlage der o.g. IMO Res. und EU-Direktive.

(2) Außerdem haben sich die Zugangsverfahren zum NLP wesentlich vereinfacht, die Hilfe ist effektiver, die Entscheidungen objektiver und damit für die Kapitäne überschaubarer geworden. Es wird zunehmend das in der *IMO Res.A.949* geforderte *Decision Making Systems* (Risk Assessment) durch die Küstenstaaten angewendet. Diese sind in der Regel veröffentlicht und stehen dem Kapitän, Reeder und Berger, als wesentliche Entscheidungshilfe zur Verfügung. [1][2][3] Darüber hinaus sind die Aufgaben des Kapitäns, bzw. des Reeders oder des Bergers für das Anlaufen eines NLP in der o.g. IMO Res. eindeutig definiert, sodass die Vorbereitung zum Anlaufen eines NLP qualifizierter und zielgerichteter erfolgen kann. Diese sollten auch Bestandteil des ISM Notfallmanagement des Schiffes sein. Verantwortlich dafür ist der Reeder.

➤ **Die Verweigerung eines NLP bei Gefahr einer Umweltverschmutzung durch Öl hat sich wesentlich reduziert.** Es ist aktuell kein signifikanter Fall für diesen Zeitraum bekannt.

Die Gründe dafür sind, effektive Notfallkonzepte der Küstenstaaten zur Bekämpfung von Ölverschmutzung sowie verbesserte Haftungsbedingungen bei Ölverschmutzung durch Inkraftsetzung zutreffender Konventionen. Von großer Bedeutung ist jedoch auch, die Verbesserung der Schiffssicherheit zur Vermeidung der zutreffenden Seeunfälle durch *präventive Maßnahmen* der IMO und EU (z.B. für Tanker; Doppelhülle, Tankbegrenzung, höhere Schiffskörperfestigkeit, Verbesserung der Altersstruktur der Tanker und Bulker Flotte.) Die zutreffenden Seeunfälle sind rückläufig und die Anzahl und Menge der Oilspills hat stark abgenommen. [4]

➤ **Zunehmende Verweigerung eines NLP bei Gefahrgutunfällen (Brände, Explosion, Korrosion), insbesondere auf Containerschiffen.** Gründe dafür sind die generellen Zunahmen von Ladungsbränden, insbesondere bei Gefahrgut. [4] [5]

Diese **Zunahmen und Häufung der Seeunfälle mit Verweigerung des Zugangs zum NLP** waren ebenfalls durch spektakuläre Seeunfälle gekennzeichnet, wie z.B. HANJIN PENNSYLVANNIA (2002), HYUNDAI FORTUNE (2006), FLAMINIA (2012), AMSTERDAM BRIDGE, (2012)HANSA BRANDENBURG (2013). Sie hatten wesentliche **gemeinsame Merkmale**, die einzeln oder mehrfach zutreffend waren:

- Das Ereignis trat in den meisten Fällen auf *Hoher See* auf.
- Selbstentzündung von Gefahrgut in Containern, die zu Bränden und/ oder Explosionen führten.
- Die Ursachen waren vorwiegend Mängel in der Anwendung der internationalen Transportvorschriften (z.B. IMDG-Code, ADR) in der gesamten Transportkette. Wie u. A. falsche Deklaration des Gefahrgutes, unzureichende Stauung und Sicherung des Gefahrgutes im Container oder das Zusammenstauen unterschiedlicher Stoffe in s.g. *Begrenzten Mengen* im Container.
- Die Besatzung konnte nur selten die Bränden mit den vorhandenen Bordmittel unter Kontrolle bringen. Externe Hilfe (Berger) war in der Mehrzahl der Fälle erforderlich.
- Die Folgen der Unfälle waren; Todesfälle und schweren Verletzungen von Besatzungsmitgliedern sowie Totalverluste oder schwere Schäden an Schiff und Ladung. Darüber hinaus bestand ein unkalkulierbar hohes Risiko für die Verschmutzung der Meeresumwelt in den Küstengewässern.

Die maßgeblichen **Gründe** für die Verweigerung eines NLP waren; Die Notfallkonzepte bzw. Ressourcen der Küstenstaaten für die Bekämpfung von Gefahrgutbränden im Container waren unzureichend, die Gefahrenanalyse ergab ein zu hohes unakzeptables Risiko oder die Erstellung einer Gefahrenanalyse war nicht möglich bzw. zu unsicher, da notwendige Information von Schiff und Ladung (gem. IMO Res.) nicht zur Verfügung standen.

Für die dargestellte aktuelle Situation Verweigerung NLP (2005-2012) und der sich daraus ergebenden notwendigen Konsequenzen ist ein Vergleich mit der Situation 2000-2004 sehr aufschlussreich.

- Im Zeitraum 2000- 2004 war die Ursache der Seeunfälle mit Verweigerung eines NLP vorwiegend das *Schiffskörperversagen*. Die entscheidende Sofortmaßnahme ist in diesen Fällen, die Belastung der Schiffskörperkonstruktion wirksam zu reduzieren, um eine weitere Ausdehnung des Schadens zu verhindern. Als *Maßnahme des Ersten Augenblicks* ist das Schiff in eine „belastungsarme“ Position zur See zu legen und wenn möglich die Maschine stoppen, um Vibrationen zu vermeiden. Danach ist die bevorzugte Maßnahme, das Aufsuchen geschützter Gewässer. Dazu ist in der Regel dringend der Zugang zu einem NPL erforderlich. Die notwendigen Folgemaßnahmen, wie z.B. Öltransfer, Reparaturen, sind dann auch an diesen Plätzen realisierbar.
- Im Zeitraum 2004-2012 war die Ursache *Gefahrgutunfälle* (Brände, Explosionen). Da die Besatzung nur selten die Brände mit den an Bord vorhandenen Mittel unter Kontrolle bringen konnten, war externe Hilfe in dem meisten Fällen erforderlich. Diese muss möglichst am Unfallort realisiert werden. Das bedeutet nicht zwingend an einem NLP bzw. in geschützten Gewässern. Für die Folgemaßnahmen, wie z.B. Reparaturen, Ladungstransfer, Abgabe kontaminiertes Löschwasser, Verschrottung, sind jedoch geeignete geschützte Plätze bzw. ein NLP zu bevorzugen. In der Praxis wurde bei diesen Unfällen

durch die Küstenstaaten das Einlaufen und Durchfahren des Küstenmeeres sowie Einlaufen in einen NLP verweigert oder die Schiffe aus dem Hafen in offene See geschleppt und auf *Hoher See* abgewartet bis klare Verhältnisse vorlagen bzw. die Gefahr weitgehend beseitigt war.

Die Darstellung der aktuellen Situation sowie ihrer Entwicklung und Bewertung führt zu dem **Fazit**: Im Gegensatz zur Situation bis 2004, ist **aus Sicht der Seeleute**, in der aktuellen Situation nicht die Verweigerung des Zugangs zu einem NLP das entscheidende Problem, sondern die mangelnde Schiffssicherheit bei Gefahrguttransporten auf Containerschiffen. ***Es besteht Handlungsbedarf!***

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Ausgehend von der dargestellten Situation der Verweigerung eines NLP sind folgende grundsätzlichen Lösungen für das aktuelle Problem möglich:

- **Änderung der seerechtlicher Grundlagen; Pflicht zur Aufnahmen von in Not befindlichen Schiffen in einem Notliegeplatz.** Zurzeit nicht realisierbar, da notwendige Änderung in UNCLOS in absehbarer Zeit kaum eine Mehrheit finden werden.
- **Erweiterung und Verbesserung der materiellen, personellen und organisatorischen Bedingungen in den Küstenstaaten, um Gefahrgutunfälle auf Containerschiffen wirksam zu bekämpfen.** Regional, z.B. durch Küstenstaaten der EU unter Federführung der EMSA möglich; zielorientiert auf Kooperation und Spezialisierung. [6]
- **Als präventive Maßnahmen; Verbesserung der Schiffssicherheit zur Vermeidung der zutreffenden Seeunfälle.** Diese Maßnahme ist die Schwerpunktlösung aus Sicht der Seeleute. Die definierten Ziele dieser Lösung sind einerseits die Verbesserung des Brandschutzes und der Brandbekämpfungsmöglichkeiten an Bord von Containerschiffen und andererseits die Verbesserung der Bedingungen für die Einhaltung der Gefahrgut-Transportvorschriften (IMDG Code) für Containerschiffe in der gesamten Transportkette.

Entscheidende Gründe für die **Notwendigkeit von Lösungen** sind aus der Sicht der Seeleute:

- **Überproportionales Risiko für Leben und Gesundheit der Besatzungen.** Bei den o.g. Fällen gab es Tote und schwer verletzte Besatzungsmitglieder. Dazu stellt DNV in einer Studie fest [5], dass Todesfälle und schwere Verletzungen von Besatzungsmitgliedern bei Bränden auf Containerschiffen einen Anteil von 37% haben. (ohne Arbeitsunfälle.) Dabei ist zu beachten, dass Todesfälle von Besatzungsmitgliedern generell zunehmen, obwohl die Anzahl der Seeunfälle abnehmen. [4]

- **Hohes Schadensrisiko für Schiff und Ladung.** Hohe Kosten z.B. durch Totalverlust, Reparatur, Ladungstransfer, Beseitigung der Umweltschäden.[5]
- **Die o.g. Probleme beim Brandschutz und der Anwendung des IMDG Codes sind seit längerem bekannt, aber bisher sind noch keine wirksamen Lösungen dazu umgesetzt.** So sind z.B. praktikable technische-Lösungen für verbesserten Brandschutz und Brandbekämpfung verfügbar, aber z.Zt. nicht Sicherheitsstandard. [5] Unabhängig davon haben bereits verschiedene Reeder freiwillig ihre Containerschiffe mit zusätzlichen Mitteln für Brandschutz und Brandbekämpfung ausgerüstet.

Die Gründe für die Auswahl des Lösungsschwerpunktes zeigen deutlich, dass im **Interesse der Seeleute Handlungsbedarf besteht**. Empfehlungen für Aktivitäten sind, unabhängig von möglichen und notwendigen Maßnahmen der Küstenstaaten:

- Schifffahrt (Reeder, Berufsverbände, Schifffahrtsbehörden) sollten die Situation - *Seeunfälle auf Containerschiffe mit Gefahrgut*- weiter verfolgen und mittelfristig von der Politik die Einleitung von Maßnahmen zur Lösung des Problems einfordern.
- Diese müssen von der Politik (Regierungen) als Entscheidungsträger in den zuständigen Gremien der IMO und EU, durchgesetzt werden.

Es ist darauf hinzuweisen, dass wirksame und nachhaltige Lösungen nur auf der internationalen Ebene, in den Entscheidungsgremien der IMO und EU durch die Politik, möglich sind. Die Kapitänsverbände sind in den Gremien nur *Observer* und sollten ihren Einfluss auf die Politik ausüben, damit ihre Interessen in den Entscheidungsgremien der IMO und EU Berücksichtigung finden. Das bedeutet, Einflussnahmen der gesamten Schifffahrt ist notwendig, um Lösungen durchzusetzen. Ich hoffe, dass die von mir dargestellten Probleme einem breiten Kreis bekannt werden und die vorgeschlagenen Maßnahmen mittelfristig, im Interesse der Seeleute realisiert werden.

Quellen

[1] Guidelines for Places of Refuge Decision-Making; U.S. National Response Team.

[2] National Maritime Place of Refuge Risk Assessment Guidelines-Australia; National Plan Management Committee.

[3] National Places of Refuge Contingency Plan –Canada; Operations & Environmental Programs Marine Safety.

[4] MARITIME KNOWLEDGE CENTRE-“sharing maritime knowledge“-International Shipping Facts

[5] CARGO FIRES ON CONTAINER CARRIERS. PAPER SERIES NO. 2003-P013. OCTOBER 2003-REV.01. DET NORSKE VERITAS.

[6] GL demands emergency response overhaul after Flamina fiasco. In: Lloyds List 15.11.2012.
