

Sicherheit auf Kreuzfahrtschiffen

Häufig gestellte Fragen

Allgemeine Fragen zur Sicherheit:

Frage: Sind Kreuzfahrtschiffe sicher?

Absolut. Kreuzfahrten sind äußerst sicher und Zwischenfälle sind ausgesprochen selten. Alle Kreuzfahrtschiffe müssen in Übereinstimmung mit den strikten Vorgaben des internationalen Rechts gebaut und betrieben werden. Diese Vorschriften werden von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), einer Unter-Organisation der Vereinten Nationen, in Kooperation mit der Branche und den nationalen Regierungen erarbeitet und kontinuierlich verbessert. Hinzu kommen spezifische Vorschriften. Alle Schiffe, die die USA besuchen, müssen z. B. deren bundesrechtliche Vorschriften beachten – unabhängig davon, unter welcher Flagge sie fahren. Ebenso müssen Schiffe, die entweder unter der Flagge der Europäischen Union oder innerhalb der Gewässer der Europäischen Union fahren, zusätzliche Vorschriften berücksichtigen, die spezifisch auf die Maximierung der Sicherheit der Passagiere und der Besatzung ausgerichtet sind. Zusätzlich zu den besonderen Vorgaben in den USA und der EU überprüfen und zertifizieren weltweit viele weitere Nationen, in deren Gewässern Kreuzfahrtschiffe fahren, die Schiffe mit Blick auf deren Übereinstimmung mit höheren Standards.

Das hohe Sicherheitsniveau der Kreuzfahrtbranche zeigt sich in ihrer hervorragenden Sicherheitsstatistik, die eine extrem niedrige Anzahl von Unfällen ausweist. Seit 2005 gab es bei fast 100 Millionen beförderten Kreuzfahrtpassagieren nur 16 Todesfälle zu beklagen. Dies entspricht weniger als 0,16 Opfern pro einer Million beförderter Passagiere.

Frage: Ist es möglich, dass Kreuzfahrtschiffe zu groß und komplex geworden sind?

Nein. In Wirklichkeit hat sich im Verlauf der zurückliegenden Dekaden die Sicherheitsstatistik der Kreuzfahrtschiffe kontinuierlich verbessert, da die Schiffe mit einer moderneren Technik ausgestattet sind und bewährte Prozesse und Verfahren implementiert wurden, um die Sicherheit zu verbessern und Unfallrisiken zu minimieren. Die Zahl der Todesfälle, die heute in der Kreuzfahrtbranche zu beklagen ist, ist ausgesprochen gering – und sie ist im Vergleich zu früheren Dekaden immer weiter gesunken.

Frage: Es gibt ja auch ältere Schiffe auf dem Markt. Hat dies Auswirkungen auf die Sicherheit?

Alle Kreuzfahrtschiffe müssen in Übereinstimmung mit den strikten Vorgaben des internationalen Rechts betrieben werden. Sie müssen darüber hinaus zusätzliche Vorschriften beachten, die ganz spezifisch für die befahrenen Gewässer gelten. Insgesamt dient dies zusammen der Sicherheit von Passagieren und Besatzung. Das Alter eines Schiffes ist deshalb nicht entscheidend für die Sicherheit der Passagiere, solange das Schiff vorschriftsmäßig gewartet und betrieben wird.

Frage: Wie und durch wen werden Schiffe zugelassen und überprüft? Wie häufig?

Für die Sicherheit eines Schiffes und seiner Besatzung, die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord sowie für den Schutz der Meeresumwelt ist der Eigner bzw. Betreiber des Schiffes verantwortlich.

Internationale Vorschriften regeln, welche Standards eingehalten werden müssen. Der Flaggenstaat als „Zeugnis ausstellende Behörde“ oder eine in seinem Auftrag arbeitende anerkannte Organisation (z. B. eine Klassifikationsgesellschaft) kontrollieren, ob diese Bestimmungen eingehalten werden. Bei Neubauten prüft eine Klassifizierungsgesellschaft die Konstruktion, zertifiziert alle Baumaterialien und Komponenten und überwacht den Bau auf der Werft. Vor der Auslieferung gibt es den mehrtägigen „Sea Trial“ bei dem alle sicherheitsrelevanten Einrichtungen auf ihre Funktionstüchtigkeit hin geprüft werden. Schiffe im Betrieb unterliegen einem fünfjährigen Klasselauf mit jährlichen Besichtigungen durch technische Sachverständige der beauftragten Klassifizierungsgesellschaft. Durch die regelmäßigen technischen Überprüfungen der fahrenden Flotte und die Auswertung der Prüfberichte der beauftragten Klassifizierungsgesellschaften entsteht so ein genaues Bild über den Zustand des Schiffs.

Frage: Hat die Seeschifffahrt nichts von der Estonia oder anderen Vorfällen gelernt? Wie können solche Unfälle immer wieder vorkommen?

Die Seeschifffahrt hat sehr viel vom Unglück der Estonia, auf der 800 Menschen tragisch ums Leben kamen, gelernt. Sie hat auch von anderen Vorfällen mit Fährschiffen gelernt. Allerdings unterscheiden sich Fährschiffe in vielerlei Hinsicht von Kreuzfahrtschiffen, so dass man die Erkenntnisse nicht 1:1 übertragen kann. Auch in Folge des Unglücks der Costa Concordia wird die Seeschifffahrt weitere wichtige Erkenntnisse für die Sicherheit auf See gewinnen. Die

Branche und die Regierungen arbeiten in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) eng zusammen, um die gewonnenen Erfahrungen zu analysieren und entsprechende verbesserte Standards zu entwickeln und umzusetzen. Sobald alle Fakten vollständig zur Verfügung stehen, erwarten wir, dass alle Lernerfahrungen, die wir aus diesem Vorfall ziehen können, genutzt werden, um die Sicherheit von Kreuzfahrtschiffen kontinuierlich zu verbessern.

Frage: Was tut die Branche, um sicherzustellen, dass die Schiffe sicher und deren Besatzungen angemessen ausgebildet sind?

Alle Branchenverbände und deren Mitglieder sowie die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO), die Flaggenstaaten, die Klassifizierungsgesellschaften, die Konstruktions- und Prüfungsexperten sowie die nationalen Umsetzungsbehörden arbeiten eng zusammen in Bezug auf alle Fragen der Evakuierung, der Ausrüstung, der Planung und der Prozesse auf den Schiffen. Dadurch werden gemachte Erfahrungen gemeinsam analysiert und in Standards umgesetzt. Alle genannten Akteure werden auch weiterhin zusammenarbeiten und Informationen austauschen; dies mit dem Ziel, die Sicherheit von Passagieren und der Besatzung zu gewährleisten.

Frage: Ist es nicht an der Zeit, die „IMO Methode“ aufzugeben und stattdessen strikte nationale oder regionale Vorschriften zu erlassen?

Mit Blick auf den internationalen Schiffsverkehr, einschließlich der Kreuzfahrtschiffahrt, sind einseitige nationale oder regionale Vorschriften selten der effektivste Mechanismus, um die Sicherheit auf See zu verbessern. Es ist wichtig, dass die maritimen Standards einheitlich und miteinander vergleichbar sind. Die IMO ist sehr erfolgreich in der Verabschiedung solcher Standards. Sie bringt die weltweit besten Experten der maritimen Gemeinschaft zusammen und hat immer wieder ihre Fähigkeit bewiesen, Fragen der Sicherheit nicht nur vorherzusehen, sondern sie auch kompetent zu beantworten. Nationale Regierungen profitieren enorm, wenn sie die Arbeit der IMO und die Expertise, die die IMO in ihrem Forum zusammenbringt, unterstützen und nutzen.

Frage: Geht der Wettbewerb zwischen den Kreuzfahrtanbietern zu Lasten der Sicherheit?

Davon ist nicht auszugehen, da die Sicherheitsvorkehrungen international für alle Branchenteilnehmer zwingend vorgeschrieben sind und regelmäßig überprüft werden.

Die Allgemeinen Sicherheitsvorschriften

Frage: Sind alle Kreuzfahrtschiffe zur Einhaltung der gleichen Sicherheits- und Evakuierungsstandards verpflichtet

Die Kreuzfahrtbranche ist eine stark regulierte Branche. Eine Organisation der Vereinten Nationen, die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO), gibt globale Standards für die Sicherheit und den Betrieb von Kreuzfahrtschiffen vor. Dies geschieht über die Verabschiedung von Abkommen, Verordnungen und Resolutionen. Der wichtigste dieser Verträge ist das sogenannte SOLAS-Abkommen (zum Schutz des menschlichen Lebens auf See), das von den USA, den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den meisten anderen Nationen verabschiedet wurde. Das SOLAS-Abkommen enthält umfassende Vorgaben zur top-down Verteilung der Pflichten des Kreuzfahrtunternehmens sowie zu allen sicherheitsrelevanten Funktionen, Standards und Abläufen an Bord ihrer Schiffe.

Nach dem 11. September 2001 wurde der Internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) als Zusatz zum SOLAS-Abkommen verabschiedet und von den USA als Teil ihres nationalen Rechts sowie auch von der Europäischen Union verabschiedet. Er enthält ebenfalls eine umfassende Zusammenstellung von Sicherheitsvorschriften für Schiffe und Hafenanlagen.

Darüber hinaus wurde 1993 der sogenannte ISM-Code (International Safety Management Code) durch die IMO verabschiedet. Dieser ist seit 1998 Pflicht für alle Schiffe in der internationalen Seefahrt. Er ist als Anhang Teil des SOLAS-Abkommens. Eine Anforderung aus dem ISM-Code ist, dass Kreuzfahrtunternehmen in der Lage sein müssen, potenzielle Gefahrensituationen an Bord zu identifizieren und zu beschreiben, um dann entsprechende Verfahren einzurichten, die es ihnen erlauben, ganz spezifisch auf diese Gefahren zu reagieren. Darüber hinaus müssen Übungs- und Trainingsprogramme eingerichtet werden, um so auf Notfallaktionen vorbereitet zu sein. Es ist außerdem vorgeschrieben, dass Kreuzfahrtunternehmen jederzeit in der Lage sein müssen, auf Unfälle und Notfallsituationen, in die ihre Schiffe verwickelt werden könnten, zu reagieren.

Die Vorschriften des weltweit geltenden SOLAS-Abkommens finden auf zivile Schiffe mit mehr als zwölf Passagieren auf internationalen Routen Anwendung. Die Hauptzuständigkeit für die Umsetzung hat der Flaggenstaat des jeweiligen Schiffs. In zweiter Linie können die Hafenstaaten, die das Schiff anläuft, dafür sorgen, dass den Anforderungen des SOLAS-Abkommens entsprochen wird.

Die USA und die Küstenstaaten der Europäischen Union sind solche Hafenstaaten und sie

haben sehr wirkungsvolle Hafenstaatenkontrollprogramme für Fahrgastschiffe etabliert. Sie können z. B. ein Schiff daran zu hindern, mit Passagieren an Bord abzulegen, wenn sie nicht von der Kompetenz der Besatzung oder den durchgeführten Übungen bzw. anderen Fähigkeitsnachweisen überzeugt sind.

Aus vergangenen Vorfällen in den USA, der Europäischen Union und anderen Regionen der Welt haben die Branche und die relevanten Institutionen Konsequenzen gezogen. Über die Jahre haben die IMO, die USA, die Europäische Union und andere Gesetzgeber die Sicherheitsbestimmungen auf verschiedene Weise aufgewertet und verbessert. Dies umfasst: Verbesserungen der Navigationsausrüstung, die Einführung von Sicherheitsmanagementsystemen an Bord, die Verbesserung der Rettungsausrüstung, Standards für die sichere Rückkehr zum Hafen, überarbeitete Standards für Training und Zertifizierung, etc.

Frage: Wie funktionieren diese Hafenkontrollprogramme?

In den meisten EU-Mitgliedstaaten wird im Rahmen der Hafenkontrollprogramme ein staatlicher Kontrollbesuch an Bord des Schiffes normalerweise mit der Prüfung der Dokumente begonnen.

Zusätzlich werden allgemeine Untersuchungen in Bezug auf mehrere Bereiche an Bord durchgeführt, um zu überprüfen, ob der grundsätzliche Zustand des Schiffes mit den Anforderungen der verschiedenen Zertifikate übereinstimmt.

Wenn ein Schiff diesen Anforderungen entspricht, stellt die Hafenstaatkontrolle einen „sauberen“ Untersuchungsbericht (Form A) an den Kapitän des Schiffes aus. Sollten Defizite festgestellt worden sein, wird der Untersuchungsbericht diese aufführen (Form B) und dabei auch die notwendigen Maßnahmen zur Behebung dieser Defizite nennen. Anschließend werden die Daten des Schiffes und das Untersuchungsergebnis in eine zentrale elektronische Datenbank, die in Lissabon (Portugal) geführt wird, aufgenommen.

Des Weiteren kann die „Überprüfung der Beachtung bestehender betrieblicher Anforderungen“ zum Teil der Kontrollverfahren gemacht werden, vor allem dann, wenn die Hafenstaatkontrolle Grund zu der Annahme hat, dass die Besatzung nicht ausreichend kompetent in dieser Frage ist.

In den USA führt die US-Küstenwache jährlich eine Kontroll-Verifizierungs-Prüfung (mit quartalsweisen Nachkontrollen) zusätzlich zu den angekündigten und nicht-angekündigten Sicherheitsüberprüfungen für jedes Kreuzfahrtschiff in den US-amerikanischen Häfen durch. Diese Kontrollen fokussieren sich auf den strukturellen Brandschutz und das einwandfreie

Funktionieren von Sicherheitssystemen und Ausrüstung. Dies schließt Brandschutzsysteme, Rettungs- und andere Sicherheitsausrüstungen wie z. B. Rettungsboote, Rettungsflöße und Rettungswesten ein. Diese Prüfungen erfolgen zusätzlich zur Prüfung der Trainingsmaßnahmen und der generellen Befähigung der Besatzung.

Wenn die US-Küstenwache zu dem Ergebnis kommt, dass ein Kreuzfahrtschiff den geltenden Vorschriften nicht nachkommt oder der Auffassung ist, dass das Schiff in irgendeiner Weise nicht ausreichend sicher ist, hat der lokale Kapitän der Küstenwache des Hafens die Befugnis und die Verantwortung, die Passagiere am Betreten des Schiffs zu hindern, oder die Abfahrt des Schiffs aus dem US-Hafen mit Passagieren an Bord zu unterbinden, bis die bestehenden Defizite behoben worden sind.

Frage: Folgen manche Kreuzfahrtunternehmen strikteren Sicherheits-Protokollen als andere?

Kreuzfahrtunternehmen haben die Freiheit, über das geltende Recht hinaus sich eigene zusätzliche Vorschriften zu geben und sie tun dies auch häufig.

Frage: Gibt es auch Sicherheitsvorschriften in Bezug auf die Konstruktion der Schiffe?

Jedes neu gebaute Kreuzfahrtschiff muss in der Lage sein, nach einem Brand oder Wassereintritt an Bord bis zu einem bestimmten Schweregrad der Beschädigung noch sicher einen Hafen anzulaufen. Dem Prinzip folgend, dass das Schiff sein eigenes Rettungsboot sein soll, müssen für die Passagiere in diesen Fällen an Bord sichere Bereiche zur Verfügung stehen.

Die Vorschrift für die sichere Rückkehr ist verankert im weltweit geltenden sogenannten SOLAS-Abkommen (zum Schutz des menschlichen Lebens auf See). Sie bezieht sich auf kleinere Unfälle, die nur Teile des Schiffs in Mitleidenschaft ziehen, z. B. einen Kabinenbereich oder ein Deck in einem vertikalen Hauptabschnitt. Bei einem Großbrand an Bord oder einer ähnlichen Katastrophe muss das Schiff in der Regel evakuiert werden. Grundsätzlich ist es jedoch besser, die Passagiere, wenn irgend möglich, an Bord zu behalten, statt die Rettungsboote zu benutzen. Schiffe, die die neue Vorschrift erfüllen, werden in der Lage sein, mit vielen Vorfällen ohne Evakuierung fertig zu werden.

Frage: Ist es für den Passagier erkennbar, ob es sich um ein sicheres Schiff handelt?

Die Beurteilung der Sicherheit eines Schiffs liegt bei den dafür zuständigen Behörden. Alle Schiffe sind gezwungen, die geltenden Sicherheitsvorschriften zu erfüllen. Die Hauptzuständigkeit für die Umsetzung der internationalen Vorgaben haben der Flaggenstaat des jeweiligen Schiffs und in zweiter Linie die Hafenstaaten, die das Schiff anläuft. Die Küstenstaaten der Europäischen Union und die USA haben dafür z. B. Hafenstaatenkontrollprogramme für Fahrgastschiffe etabliert. Diese geben den örtlichen Behörden das Recht, ein Schiff daran hindern, mit Passagieren an Bord abzulegen, wenn sie Zweifel an der Sicherheit des Schiffes oder an der Befähigung der Besatzung, die Sicherheit der Passagiere zu gewährleisten, haben.

Frage: Unterscheiden sich die Sicherheitsvorkehrungen von Kreuzfahrtschiffen von denen anderer Fahrgastschiffe (z. B. Fähren)?

Die Vorschriften des SOLAS-Abkommens (zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) gelten genauso für Fähren im internationalen zivilen Schiffsverkehr. Allerdings unterscheiden sich der Betrieb und die Risiken, die mit dem Transport von Fahrzeugen in Verbindung stehen, in erheblichem Maße von denen der Kreuzfahrtschiffe.

Frage: Welche zusätzlichen Maßnahmen ergreifen Kreuzfahrtunternehmen, um vor dem Hintergrund des aktuellen Vorfalles die Sicherheit zu gewährleisten?

Diese Art von Unfällen ist sehr selten. Die Kreuzfahrtunternehmen überprüfen laufend die Sicherheit ihrer Schiffe und wenden im Falle solcher Ereignisse sehr viel Zeit und Energie auf, um die Gründe, die zu diesem Vorfall geführt haben, zu ergründen und zu prüfen, wie sie derartige Risiken für die Zukunft minimieren können. Die Branche wird alle Aspekte dieses Vorfalles genau untersuchen und die Schlussfolgerungen, die daraus gezogen werden können, für weitere Verbesserungen der Sicherheit nutzen.

Fragen zur Besatzung

Frage: Wie werden Kapitäne ausgebildet?

Es gibt in Deutschland keine Ausbildung und kein Studium zum Kapitän. Zum Kapitän beruft ausschließlich die Reederei. Der Weg zur Führungskraft an Bord geht über Praxis und Erfahrung. In der Regel durchlaufen Seeleute verschiedene Positionen an Bord eines Schiffs, bevor sie sich zum Kapitän qualifizieren. Am Anfang steht in der Regel ein Praktikum. Anschließend wird oft eine duale Ausbildung zum Schiffsmechaniker absolviert. Viele Schiffsmechaniker gehen für zwei Jahre auf die Seefahrtschule oder drei Jahre auf die Fachhochschule und wählen zwischen technischer und nautischer Fachrichtung. Wer die Fachhochschulreife besitzt, kann auch ein vierjähriges Hochschulstudium inklusive zweier Praxissemester belegen. Dies ist der schnellste Weg zum Befähigungszeugnis „nautischer oder technischer Wachoffizier“. Auf das Studium folgt die Praxis in verantwortungsvoller Position. Nach zwölf Monaten Seefahrtzeit als Wachoffizier kann das Befähigungszeugnis „Erster Offizier“ erworben werden. Wer sich mindestens weitere zwölf Monate auf hoher See als Erster Offizier bewährt hat, kann zum Kapitän ernannt werden. International unterliegen alle Kapitäne den Anforderungen der so genannten Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW).

Frage: Wie viel von dem, was im Zuge der Reaktion auf eine Krise passiert, hängt von dem persönlichen Urteil des Kapitäns im Vergleich zum vorgegebenen Notfallplan ab?

Die Entscheidung, einen Notfallplan umzusetzen, obliegt allein dem Kapitän. Allerdings haben alle Mitglieder der Besatzung die gesetzliche Pflicht, bestimmte Aufgaben, die ihnen im Vorfeld zugewiesen wurden und die sich in der Praxis ergeben, zu erfüllen, sobald diese Entscheidung getroffen ist. Die Besatzungsmitglieder müssen für die Erfüllung ihrer Aufgaben ausgebildet und sich ihrer Pflichten vollauf bewusst sein.

Frage: Kann die Crew eigenmächtig handeln, wenn der Kapitän nicht mehr entscheiden kann?

Der 1. Offizier übernimmt die Verantwortung falls der Kapitän ausfällt.

Frage: Welche Nationalität haben die meisten Kreuzfahrtskapitäne?

Kapitäne von Kreuzfahrtschiffen kommen aus einer Vielzahl von Nationen, die etablierte Ausbildungsprogramme für die Seefahrt haben und oft eine lange Seefahrertradition aufweisen. Darüber hinaus unterliegen alle Kapitäne den international geltenden Anforderungen der so genannten Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW). Daher ist diese Frage in Bezug auf die Qualität der Ausbildung oder Fähigkeiten der Kapitäne nicht relevant.

Frage: Wie werden die Crewmitarbeiter geschult?

Alle Besatzungsmitglieder werden entsprechend Ihrer Rolle in der "Musterliste", welche von der Flaggenstaatsverwaltung genehmigt wird, geschult. Sobald Besatzungsmitglieder neu an Bord kommen, werden diese in ihre Aufgaben eingewiesen und mit dem Schiff und den an Bord vorhandenen Prozeduren gemäß ISM-Code (International Safety Management Code) vertraut gemacht.

Frage: Gibt es genug Besatzung an Bord?

Die minimale Anzahl der Besatzung für Kreuzfahrtschiffe wird vom Flaggenstaat für jedes Schiff festgelegt. Sie ist dem Schiffsbesatzungszeugnis zu entnehmen und darüber hinaus auch vom SOLAS-Abkommen (zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) vorgeschrieben. In vielen Fällen werden auf Kreuzfahrtschiffen diese Vorschriften zur minimalen Anzahl der Besatzung überschritten.

Frage: Werden Mitarbeiter jetzt noch einmal speziell geschult? Wenn ja, wie?

Die Untersuchung der Hintergründe und Ursachen, die zu dem Unfall der Costa Concordia geführt haben, werden zurzeit noch untersucht. Sobald die Ergebnisse dieser Analyse vorliegen, wird die Branche im Detail prüfen, ob die Sicherheit der Kreuzfahrtschiffe durch zukünftige Änderungen der Vorschriften verbessert werden kann. Sollte sich herausstellen, dass korrigierende Maßnahmen notwendig sind, wird die Branche mit den jeweiligen Regierungen und Gesetzgebern zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die empfohlenen Maßnahmen ergriffen werden. Dies kann auch die Schulung und Befähigung der Besatzung an Bord betreffen.

Navigation

Frage: Welche Navigationsausrüstung haben die Kreuzfahrtschiffe, um sie vor Unfällen zu schützen? Gibt es dafür auch ein Back-up?

Für alle modernen Kreuzfahrtschiffe ist es verpflichtend vorgeschrieben, dass sie mit einer Reihe von elektronischen Navigationsinstrumenten ausgerüstet sein müssen, die die korrekte Steuerung des Schiffs unterstützen. Die Minimalanforderungen für diese Ausrüstung sind im Kapitel V des SOLAS-Abkommens zu finden. Die meisten Kreuzfahrtschiffe überschreiten die bestehenden Vorschriften in dieser Hinsicht erheblich.

Frage: Bestehen Unterschiede in der Art der Navigation am Tag im Vergleich zur Nacht?

Die Nautischen Offiziere müssen sich in der Nacht stärker auf die elektronischen Instrumente stützen, da die Möglichkeiten zur visuellen Navigation im Vergleich zum Tag eingeschränkt sind. Allerdings nutzen das Schiff und seine Nautischen Offiziere mehrere elektronische Instrumente der gleichen Art, um die Position des Schiffs am Tag oder in der Nacht festzulegen.

Frage: Wie viele Kapitäne / Besatzungsmitglieder an Bord sind in der Lage, das Schiff zu navigieren? Arbeiten sie in Schichten?

Jedes Schiff muss mehrere Offiziere an Bord haben, die qualifiziert sind, das Schiff zu navigieren. Darüber hinaus gibt es in jeder Wachmannschaft weiteres Personal, das dem Nautischen Offizier assistiert. Diese Teams arbeiten üblicherweise in vier-Stunden-Schichten auf ihrer „Wache“.

Frage: Was hat es mit den Seekarten auf sich?

Auf Kreuzfahrtschiffen wird über eine elektronische Seekarte der Kurs abgesteckt. Die aktuelle Position wird per GPS ermittelt und in der elektronischen Seekarte (ECDIS) geplottet. Ein integriertes Navigations-System (INS) koordiniert die Kommunikation der Geräte untereinander. Mit der Einführung automatischer Identifikationssysteme (Aussendung der eigenen Positionsdaten für andere Schiffe in der Umgebung) kann der Routenverlauf online verfolgt werden. Die verpflichtende Einführung von ECDIS wurde international 2009 beschlossen. Sie beginnt am 1. Juli 2012 und muss bis spätestens 2019 abgeschlossen sein. ECDIS warnt vor

Unterwasserhindernissen und schlägt bei der Routenplanung unter Berücksichtigung des Tiefgangs sofort Alarm.

Frage: Steuert das Schiff nicht nach Radar?

Die Brückeneinrichtung eines Kreuzfahrtschiffes besteht in der Regel aus zwei bis vier Radarmonitoren, zwei elektronischen Seekartensystemen, GPS und dem Autopiloten. Moderne Brücken erlauben es dem wachhabenden Offizier, alle navigatorisch relevanten Daten von seinem Arbeitsplatz aus zu überblicken. Radar wird immer eingesetzt.

Frage: Wie wird sichergestellt, dass immer die neuesten Seekarten an Bord sind und wer gibt diese heraus?

Dafür sorgt die Reederei. Seekarten werden von den jeweils nationalen Kartenämtern aktualisiert. In Deutschland ist das Amt für Seeschifffahrt und Hydrographie dafür zuständig.

Frage: Was passiert mit den Seekarten, wenn es z. B. an Bord brennt oder der Computer ausfällt?

Schiffe, die per elektronischer Seekarte (ECDIS) navigiert werden, müssen vorschriftsmäßig aktuelle und gedruckte Seekarten mitführen. Wenn es auf der Brücke brennen sollte, stehen Brandbekämpfungsmaßnahmen im Vordergrund.

Evakuierung

Frage: Wie wird die Entscheidung, das Schiff zu evakuieren, getroffen?

Die Entscheidung, das Schiff zu evakuieren, wird nicht leichtfertig getroffen. Die Evakuierung aller Personen an Bord in einer Notsituation ist mit Risiken für die Passagiere und für die Besatzung verbunden. Der erste Schritt ist üblicherweise das Schiff in einen Hafen zu navigieren, um dem Risiko, das mit einer Not-Evakuierung verbunden ist, zu entgehen.

Frage: Wie wird die Entscheidung, das Schiff zu evakuieren, der Besatzung und den Passagieren mitgeteilt?

Jedes Schiff hat vorbereitete Notsignale und Lautsprecherdurchsagen, über die die Entscheidung, das Schiff zu evakuieren, den Passagieren und der Besatzung mitgeteilt wird.

Frage: Was ist das Rettungsboot-Einsatz-Protokoll?

Die Entscheidung, die Rettungsboote oder andere Rettungsvorrichtungen einzusetzen, wird typischerweise zusammen mit der Feststellung des Kapitäns, dass das Schiff sich in unmittelbarer Gefahr befindet, getroffen.

Frage: Sind Kreuzfahrtschiffe verpflichtet, Sicherheitsübungen mit den Passagieren auf jedem Schiff durchzuführen, um die Notfallpläne zu überprüfen?

Ja, innerhalb von 24 Stunden nach dem Ablegen des Schiffs. Dies ist eine Vorschrift des SOLAS-Abkommen. Diese Übungen helfen dabei sicherzustellen, dass die Passagiere mit den notwendigen Verfahren zum Verlassen des Schiffes und den Notfallplänen vertraut sind, dass sie üben, eine Rettungsweste anzulegen und andere Abläufe für den Notfall zu beachten. Alle Passagiere sind verpflichtet, an diesen Übungen teilzunehmen. Die Besatzung hat streng darauf zu achten, dass alle Passagiere an den Übungen teilnehmen.

Frage: Welche Rolle kommt der Besatzung bei der Evakuierung zu?

Bei einer Evakuierung haben alle Besatzungsmitglieder eine klar zugewiesene und definierte Rolle. Küchen-, Hotel- und Kabinenpersonal müssen beispielsweise bei der Einweisung der Passagiere helfen und befinden sich auf Positionen am Ende der Gänge und Treppenhäuser, um den Passagieren den Weg zu den Decks mit den Rettungsbooten zu weisen. Die eigentliche Schiffsbesatzung ist in der Regel mit der Aktivierung der Rettungsmaßnahmen betraut. Sie koordiniert die Rettungsmaßnahmen an Deck, lässt die Rettungsboote ins Wasser oder aktiviert die Rettungsflöße. Darüber hinaus organisiert sie in regelmäßigen Abständen die Feuer- und Rettungsbootübungen.

Frage: Wie lang dauert die Evakuierung durchschnittlich?

Das SOLAS-Abkommen legt fest, dass die Rettungsboote auch in unterschiedlichsten Situationen in der Lage sein müssen, innerhalb von 30 Minuten nach dem Signal des Kapitäns, das Schiff zu verlassen, die Passagiere aufzunehmen, zu Wasser gelassen und vom Schiff wegmanövriert zu werden.

Seit 2002 legt man im Konstruktionsstadium von Kreuzfahrtschiffen ein Leistungsziel von weniger als 80 Minuten als Standard für die vollständige Evakuierung des Schiffs ab dem Zeitpunkt an, zu dem das Notfallsignal abgegeben wurde.

Frage: Gilt diese Zeit auch für die ganz großen Schiffe?

Die Vorschriften gelten selbstverständlich auch für die ganz großen Schiffe. Es gibt keine Zwei-Klassen-Vorschriften.

Frage: Wie wird sichergestellt, dass tatsächlich alle Passagiere an Bord eines Rettungsbootes sind? Wird dies protokolliert?

Jeder Passagier bekommt in Abhängigkeit davon, wo sich seine Kabine an Bord befindet, ein Rettungsboot zugewiesen. Die Mitglieder der Besatzung, die jedem Rettungsboot zugewiesen sind, müssen die Passagiere gezielt anleiten im Zuge der Evakuierung. Entsprechend lässt sich nachprüfen, ob alle dem Rettungsboot zugewiesenen Passagiere an Bord sind. Im Rahmen der Sicherheitsübung, die verpflichtend bis maximal 24 Stunden nach Ablegen des Schiffes mit den Passagieren durchzuführen ist, wird sichergestellt, dass die Passagiere mit den Abläufen und Notfallplänen vertraut sind. In einem Fall wie der Costa Concordia, wo nicht alle Passagiere über die Rettungsboote evakuiert wurden (es kamen zusätzlich Fähren, Hafenschiffe und Helikopter zum Einsatz), entsteht jedoch zwangsläufig Verwirrung, zumal sich nicht alle Passagiere anschließend bei einer der Sammelstellen an Land zurückmeldeten.

Frage: Wie legt die Besatzung die Reihenfolge fest, in der die Passagiere in die Rettungsboote aufgenommen werden?

Jeder Passagier wird einem bestimmten Rettungsboot zugeteilt, in Abhängigkeit davon, wo sich seine Kabine auf dem Schiff befindet. Jenseits des Grundsatzes, nach Treu und Glauben und mit der gebotenen Vorsicht zu handeln, gibt es keine rechtlich vorgeschriebene Priorität, mit der

die Passagiere in die Rettungsboote aufgenommen werden. Eine Ausnahme bilden jene Passagiere, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Diese müssen einem Rettungsboot zugewiesen werden, das ihren besonderen Bedürfnissen gerecht wird. Die Mitglieder der Besatzung, die jedem Rettungsboot zugewiesen werden, müssen die Passagiere gezielt anleiten im Zuge einer Evakuierung.

Frage: Wenn plötzlich die Hälfte der Rettungsboote wegfällt, können trotzdem noch alle Gäste mit Hilfe der übrigen Rettungsboote bzw. Rettungsflößen evakuiert werden?

Die Sicherheitseinrichtungen an Bord sind redundant ausgelegt. In der Regel besteht eine doppelte Redundanz. Für jeden Passagier gibt es eine Schwimmweste sowie einen Platz im Rettungsboot bzw. in einem Rettungsfloß.

Frage: Welche Sprachen werden während eines Notfalls gesprochen?

Es wird Englisch gesprochen, sowie die Schiffssprache, die sich nach der Reederei richtet, bzw. die Sprache, die von der Mehrzahl der Gäste an Bord verstanden wird.

Küstenwache / Krisenreaktionsteams

Frage: Nach einer Rettungsaktion, welches sind die Verfahren, um die Anzahl der geretteten und vermissten Personen zu ermitteln bzw. letztere zu identifizieren?

Im Zuge einer Evakuierung wie im Fall der Costa Concordia, wo nicht alle Personen über die Rettungsboote evakuiert wurden (es kamen zusätzlich Fähren, Hafenschiffe und Helikopter zum Einsatz), entsteht zwangsläufig Verwirrung. Viele der Evakuierten des Schiffs wurden aufgrund der besonderen Umstände dieses Unglücks an unterschiedlichen Orten in Sicherheit gebracht. Einige kehrten zu ihren Heimorten zurück, ohne sich vorher bei einer der Sammelstellen zu melden.

Frage: Zu welchem Zeitpunkt schickt der Kapitän der Küstenwache einen Funkspruch mit der Bitte um Hilfe?

Der Kapitän wird normalerweise sofort die Küstenwache warnen. Eine Bitte um Unterstützung kann später folgen, je nachdem wie sich der Vorfall entwickelt.

Umwelt

Frage: Welches sind die Umweltauswirkungen? Wie verhindern Schiffe das Auslaufen von Treibstoff?

Je nachdem wo der Schaden entstanden ist, können die Treibstofftanks bei auf Grund laufen des Schiffes, beschädigt sein. Sollte dies der Fall sein, ist der Austritt von Treibstoff wahrscheinlich. Viele Tanks sind jedoch in geschützten Bereichen des Schiffes untergebracht, um dieses Risiko zu minimieren. Darüber hinaus gibt es internationale Vorschriften, die derartige geschützte Bereiche für die Treibstofftanks für neuere Schiffe zur Pflicht machen.

Wirtschaftliche Auswirkungen

Frage: Welche Auswirkungen auf die Buchungssituation sind zu erwarten?

Die Kreuzfahrtbranche bietet ihren Gästen herausragende Urlaubserlebnisse und hat in den letzten Jahren ein beachtliches Wachstum erlebt. Kreuzfahrten sind gleichzeitig eine der sichersten Reiseformen, und sie sind international geltenden und umfassenden Standards unterworfen. Alle Lernerfahrungen, die die Branche aus diesem Vorfall ziehen kann, wird sie nutzen, um die Sicherheit und die Risikominimierung an Bord der Kreuzfahrtschiffe weiter zu verbessern. Daher wird die Kreuzfahrt eine der sichersten Urlaubsentscheidungen bleiben.

Dieser Fragen-&-Antworten-Katalog basiert auf entsprechenden Dokumenten und Anmerkungen des European Cruise Council (ECC), der Cruise Line International Association (CLIA), Herrn Dr. Olaf Mager vom Germanischen Lloyd sowie Herrn Prof. Dr. Sander Limant vom Institut für Nautik und Maritime Technologie der Fachhochschule Flensburg. Wir danken allen Beteiligten für Ihre Unterstützung.