



Dienststelle Schiffssicherheit BG Verkehr

ISM-Rundschreiben Nr.: 01/2013

Betreff: Notfallplanung von Schiffen in Offshore-Windparks

Referenz: ISM-Code Element 8, SOLAS V, Reg. 34-1, MARPOL Anlage I, Reg. 37, Schiffssicherheitsgesetz, Arbeitsschutzgesetz

Anmerkung: Die Mitführung des Rundschreibens an Bord von betroffenen Schiffen wird empfohlen.

Datum: 05.02.2013

Ermessen des Kapitäns

Der Eigentümer, der Charterer oder das Unternehmen, welches das Schiff betreibt, oder eine andere Person darf den Kapitän nicht daran hindern oder darin einschränken, eine Entscheidung zu treffen oder auszuführen, die nach dem fachlichen Urteil des Kapitäns für den Schutz des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt erforderlich ist. (SOLAS V, Regel 34-1)

Pflicht zur Notfallvorbereitung

Wer ein Schiff einsetzt, hat für dessen sicheren Betrieb zu sorgen. Zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs gehört auch die Organisation von schiffsspezifischen Notfallmaßnahmen, die im Rahmen der Gefährdungsanalyse zu erstellen und laufend auf die gegebenen Verhältnisse und Anforderungen anzupassen ist.

Die Verpflichtung ergibt sich sowohl aus nationalen Vorschriften (Arbeitsschutzgesetz, Schiffssicherheitsgesetz) als auch aus internationalen Regeln (SOLAS, insbesondere ISM-Code, MARPOL) und gilt somit für jegliche Art von Schiffen auf allen Reisen.

Für die Organisation der Notfallmaßnahmen an Bord von Schiffen sind die von der IMO empfohlenen Leitlinien zu berücksichtigen (Resolution A.852(20) GUIDELINES FOR A STRUCTURE OF AN INTEGRATED SYSTEM OF CONTINGENCY PLANNING FOR SHIPBOARD EMERGENCIES). Die Notfallplanung auf Schiffen, die dem ISM-Code unterliegen, ist ein wesentliches Element des Sicherheitsmanagementsystems und wird im Rahmen von regelmäßigen ISM-Audits überprüft.

Im Planfeststellungsverfahren für Offshore-Windparks hat der Betreiber des Windparks gemäß Seeanlagenverordnung ein Schutz- und Sicherheitskonzept vorzulegen, welches auch Konzepte für die Notfallplanung im Bereich des Offshore-Windparks enthält.

Wird ein Schiff in einem Bereich eingesetzt, für den ein gesondertes Notfallkonzept besteht, so ist zu prüfen, ob dieses Notfallkonzept in das eigene einbezogen werden kann. Ziel muss es sein, Synergien zu nutzen und eine bestmögliche Notfallplanung zu erreichen. Verwirrungen, die aufgrund von unterschiedlichen Maßnahmen, Meldekettens und ähnlichem entstehen können, sind unbedingt zu vermeiden.

Die jeweilige Schiffsführung trägt auch im Bereich des Windparks die Verantwortung für die Sicherheit des Schiffes, der Personen an Bord und den Umweltschutz. Insofern kann der Schiffsführung nicht abgenommen werden, verantwortlich nach bestem fachlichen Sachverstand, sowie gemäß der bordeigenen Notfallpläne vorzugehen und nationalen und internationalen Anforderungen nachzukommen (dies bezieht sich nicht nur auf Meldungen an das zuständige MRCC, sondern auch an BSU, Havariekommando etc. falls erforderlich). Insbesondere im Hinblick auf die Errichterschiffe (Jack-ups) spielt es dabei auch keine Rolle, in welchem Betriebszustand sich das Schiff befindet, da diese sowohl im schwimmenden als auch im stationär aufgejackten Zustand als Seeschiffe mit

gültigen nach schiffssicherheitsrechtlichen und seearbeitsrechtlichen Bestimmungen ausgestellten Zeugnissen anzusehen sind.

Weiterhin liegt es in der Natur der Sache, dass Schiffe sich nicht nur innerhalb eines fest eingegrenzten Bereiches aufhalten, für den ein gesondertes Notfallkonzept besteht. Gegebenenfalls sind Schiffe auch in verschiedenen Windparks eingebunden.

Aus diesen Gründen können die Notfallkonzepte für den jeweiligen Windpark nicht die schiffseigene Notfallplanung ersetzen.

Ebenfalls ist zu beachten, dass jedes Schiff in die Organisation des Such- und Rettungsdienstes (SAR) eingebunden ist. Entsprechend muss eine Kommunikation mit dem vom jeweiligen Küstenstaat eingerichteten RCC gewährleistet sein und in der Meldekette für Notfälle berücksichtigt werden. Dieses gilt auch für den Aufenthalt des Schiffes im Windpark, sofern dieser eine eigene Leitstelle für Notfälle eingerichtet hat. Im Notfall sollte daher immer eine vorrangige Meldung an das für den Küstenstaat zuständige RCC abgegeben werden.

In Deutschland wurde der für die Vorsorge für den Seenotfall erforderliche Rettungsdienst der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) übertragen.

"Im Falle eines Notfalls sieht die Meldekette, die im Rahmen der Schutz- und Sicherheitskonzepte [der Betreiber der Offshore-Windparks, *Anm. d. Verf.*] festgeschrieben ist, vor, dass die Seenotleitstelle der DGzRS, informiert wird." (Zitat aus Drucksache 17/5441 des Deutschen Bundestages vom 11.04.2011, Punkt 7, 3. Absatz).

Zusammenfassend gilt:

- Der Kapitän hat die übergeordnete Entscheidungsbefugnis in Fragen der Schiffssicherheit und des Meeresumweltschutzes.
- Jedes Schiff muß vorbereitet sein, auf Notfälle geplant reagieren zu können.
- Die Notfallpläne des Schiffes sind, sofern es zweckmäßig ist, auf die Notfallpläne des Offshore-Windparks abzustimmen. Die Umsetzung sollte in Form einer Ergänzung (zusätzliche Meldepunkte, zusätzliche Optionen der Hilfeleistung und Ressourcen) der Notfallorganisation des Schiffes erfolgen.
- Die Notfallkonzepte des Windparks dürfen die spezifische Notfallplanung der Schiffe nicht einschränken
- In der Meldekette für Notfälle sind die für den Küstenstaat zuständigen RCCs vorrangig zu berücksichtigen.

Durchzuführende Maßnahmen:

Die betreffenden Reedereien werden gebeten, das Rundschreiben bei der Organisation von Notfallmaßnahmen an Bord von Schiffen, die im Bereich von Offshore-Windparks tätig sind, zu berücksichtigen.

Kopien des Rundschreibens sind auf unserer Homepage zu finden:

<http://www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit/ism/uebersicht-ism-rundschreiben-und-ism-info-mails>

Kontakt:

Dienststelle Schiffssicherheit

BG-Verkehr

Referat ISM/ILO

Telefon: 040 / 36 137-213

Telefax: 040 / 36 137-295

Email: ism@bg-verkehr.de

www.dienststelle-schiffssicherheit.de