

DEUTSCHER BUNDESTAG  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN BUNDESTAGSFRAKTION

FACHGESPRÄCH

# KREUZFAHRTEN - SICHER UND ÖKO?

*Helge H. Grammerstorf*  
*Director*  
*CLIA Deutschland*

Berlin, 4. Mai 2015





One Industry.  
**One Voice.**

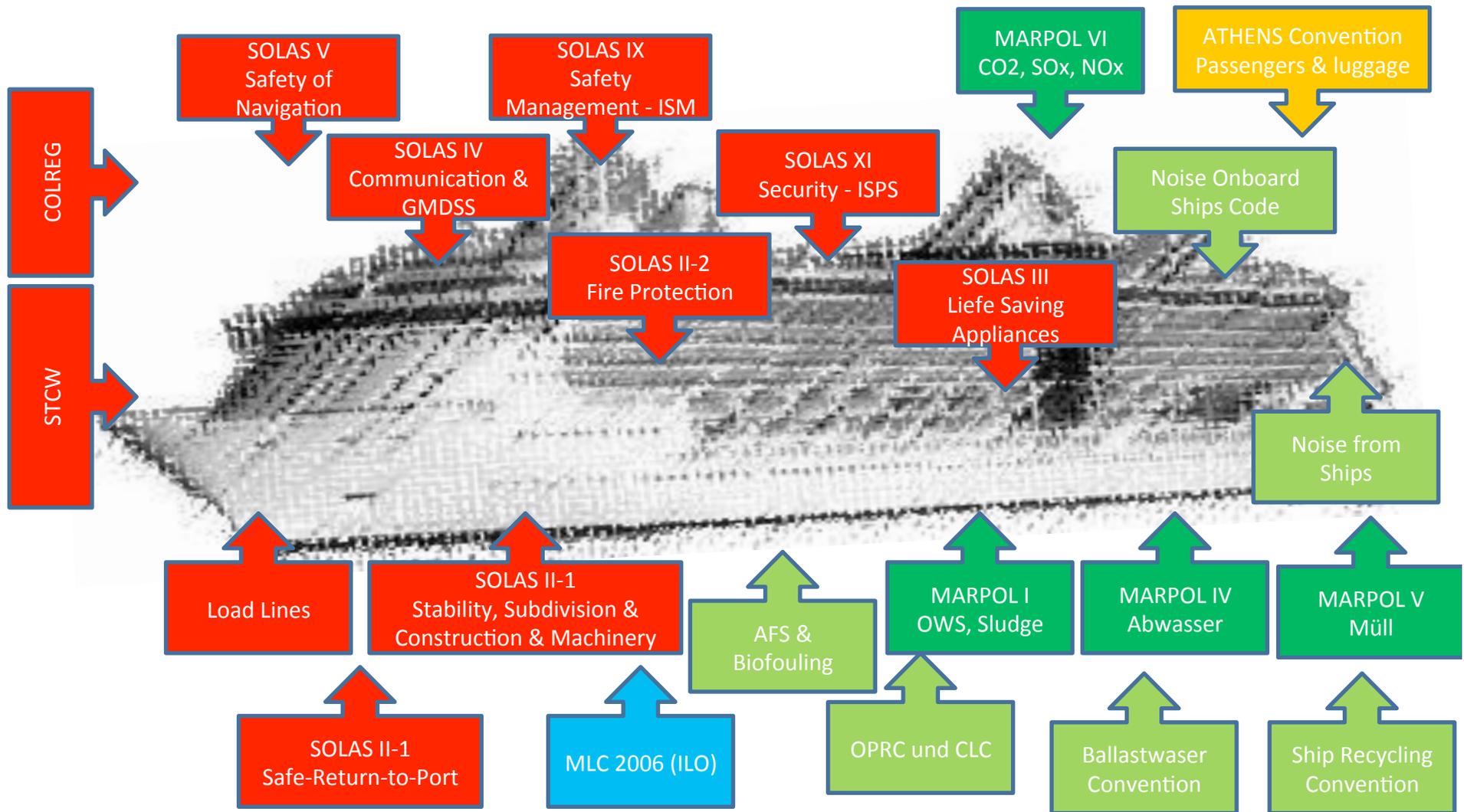
- 62 Reedereien
- 278 Hochsee- + 133 Flusskreuzfahrtschiffe
- 22 Millionen Hochsee-Passagiere weltweit (2014)
- 1,77 Mio. Hochsee-Passagiere aus Deutschland (2014)
- Global: CLIA Global, Washington DC
- Regional: CLIA Europe, Brüssel
- National: CLIA Deutschland, Hamburg



# Regularien & Kontrolle



# Internationale Regularien



# IMO, SOLAS, MARPOL, ISPS, MLC, etc.

Die Kreuzfahrt ist eine der am meisten regulierten Branchen.

- Sicherheit hat für die Kreuzfahrtreedereien höchste Priorität
- Vorschriften werden vor allem durch die IMO (International Maritime Organization einer Unterabteilung der UN) erlassen.
- Das Zusammenspiel tausender von Vorschriften machen moderne Kreuzfahrtschiffe zu den sichersten Passagierschiffen in Bezug auf Stabilität, Baumaterialien, elektrische Anlagen, Brandschutz und Rettungssystemen.
- Internationale Vorschriften werden häufig durch nationales Recht adaptiert.
- Entscheidend ist jedoch eine weltweit einheitliche Regelung in Bezug auf Sicherheits- und Umweltvorschriften.
- CLIA erarbeitet branchenweit anwendbare Handlungsleitlinien (Best-Practise-Empfehlungen) und übermittelt diese als Empfehlung an die IMO.
- Die eigenen Standards werden für die CLIA Mitgliedsreedereien verbindlich eingeführt und gehen häufig über das gesetzlich geforderte Maß hinaus.



Quelle: CLIA (2015) Cruise Forward, Safety at Sea

# IMO, SOLAS - Bauvorschriften

- Bau- und Materialvorschriften
  - Festigkeit
  - Verarbeitung
  - Laufende Bauüberwachung durch Klassifikationsgesellschaften
- Unterteilung des Schiffskörpers in vertikale und horizontale Abschnitte
  - Brandabschnitte
    - Feuerfeste Türen mit automatischer Auslösung
  - Leckabteilungen
    - Wasserdichte Schotten mit hydraulischem Antrieb und zentraler Auslösung
- Schwer entflammbare Materialien
  - Dekostoffe, Möbel, Wände, etc.
- Umfangreiche Inspektionen vor und nach der Ablieferung
- Regelmäßige und unangekündigte Kontrollen

# Feuerlöschausstattung eines Muster-Kreuzfahrtschiffes

2.700 Passagiere und 800 Crew-Mitglieder

- 4.000 Rauchmelder
- 500 Feuerlöscher
- 26 km Sprinkler-Leitungen
- 5.000 Sprinklerdüsen
- ca. 10 km Feuerlöschschläuche
- Ausgebildete Feuerlöschtrupps

# CLIA's Operational Safety Review

Verbindliche Vorgaben für CLIA Mitgliedsreedereien – 10-Punkte-Katalog

1. Durchführung von Rettungsübungen: Grundsätzlich vor dem ersten Auslaufen
2. Routenplanung: Erweiterung der IMO-Leitlinien
3. Zutritt zur Kommandobrücke: Besatzungsmitglieder mit operativer Verantwortung
4. Anzahl Rettungswesten: zusätzlich zu gesetzlichen Vorschriften mindestens für alle Personen im am dichtesten besetzten Hauptbrandabschnitt
5. Aufbewahrungsorte der Rettungswesten: Reserve und alternative Plätze
6. Erfassung der Staatsangehörigkeit: Unterstützung von Such- und Rettungsaktionen
7. Einheitliche Vorgaben für die Durchführung von Rettungsübungen und Notfallanweisungen
8. Beladung von Rettungsbooten: Crewmitglieder simulieren Vollbesetzung der Boote
9. Angleichung der Betriebsabläufe: Standardisierung von Abläufen auf der Brücke
10. Sicherung schwerer Objekte: Vermeidung von Unfällen bei schwerem Wetter



Quelle: CLIA (2015) Cruise Forward, Safety at Sea

# Freiwillige Fahrgastrechte der CLIA Mitgliedsreedereien

Die Mitglieder der Cruise Lines International Association haben sich dem Komfort und der Betreuung aller Passagiere auf Hochseekreuzfahrten in der ganzen Welt verschrieben. Um diese Verpflichtung zu erfüllen, haben unsere Mitglieder vereinbart, folgende Fahrgastrechte zu übernehmen:

1. Das Recht, ein im Hafen liegendes Schiff zu verlassen, wenn grundlegende Vorkehrungen wie Nahrung, Wasser, Sanitäranlagen sowie eine (angemessene) medizinische Versorgung an Bord nicht angemessen bereitgestellt werden können. Diese Versorgung darf nur durch die Fürsorgepflicht des Kapitäns zum Schutze der Passagiersicherheit und aufgrund von Zoll- und Grenzkontrollvorschriften des Hafens eingeschränkt werden.
2. Das Recht auf die volle Rückerstattung der Reisekosten, wenn die Reise aufgrund technischer Ausfälle storniert wird, bzw. auf eine teilweise Rückerstattung bei Reisen, die aufgrund solcher Ausfälle frühzeitig abgebrochen werden.
3. Das Recht, an Bord von Schiffen, die außerhalb von Flüssen und Küstengewässern in Betrieb sind, jederzeit über professionelle medizinische Notfallversorgung zu verfügen, u. U. so lange, bis die medizinische Versorgung an Land gewährleistet werden kann.
4. Das Recht, frühzeitig informiert zu werden, falls die Route des Schiffs aufgrund eines technischen Ausfalls oder eines Notfalls geändert wird, sowie das Recht auf zeitnahe Informationen zum Stand der Arbeiten, welche Fortschritte die Lösung des technischen Problems macht.
5. Das Recht durch eine gut ausgebildete Schiffsbesatzung betreut zu werden, die ordnungsgemäß für Notfall- und Evakuierungsmaßnahmen trainiert wurde.
6. Das Recht auf eine Notstromanlage für den Fall, dass der Hauptgenerator ausfällt.
7. Das Recht auf die Beförderung zum vorgesehenen Ausschiffungshafen oder die Heimatstadt des Passagiers, falls eine Kreuzfahrt frühzeitig aufgrund von technischen Ausfällen abgebrochen wird.
8. Das Recht auf eine Unterkunft, wenn Ausschiffung und Übernachtung in einem außerplanmäßigen Hafen erforderlich sind, da die Kreuzfahrt aufgrund technischer Ausfälle frühzeitig abgebrochen wurde.
9. Das Recht, auf jeder Website einer Kreuzfahrtgesellschaft eine gebührenfreie Telefonnummer vorzufinden, die für Fragen und Informationen zu allen Aspekten der Betriebsabläufe an Bord verwendet werden kann. \*\*
10. Das Recht darauf, dass diese *Fahrgastrechte für Kreuzfahrtpassagiere* auf der Website der jeweiligen Kreuzfahrtgesellschaft veröffentlicht sind.

\*\* Wo verfügbar und möglich für alle Länder in einer Region mit Zugang zur Website



Quelle: CLIA (2013)

# Rettungsmittelausstattung eines Muster-Kreuzfahrtschiffes

2.700 Passagiere und 800 Crew-Mitglieder

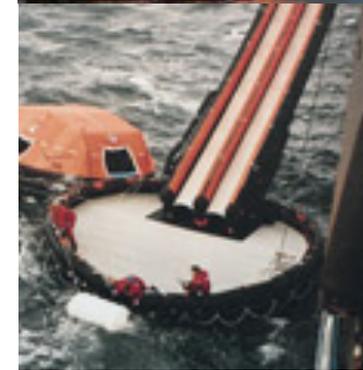
- Rettungswesten in den Kabinen und zusätzlich an den Rettungsboots-/Musterstationen
- Rettungsboote und Rettungsinseln für mindestens 125% der an Bord maximal befindlichen Personen (Passagiere und Crew)
- Maximale Evakuierungszeit 80 Minuten
- Besetzung der Rettungsmittel innerhalb 30 Minuten
- Bereitschaftsrettungsboote mit dedizierter Notfallbesatzung

# Beispiel Evakuierungssimulation („Nachtfall“)



# Innovative Rettungssysteme

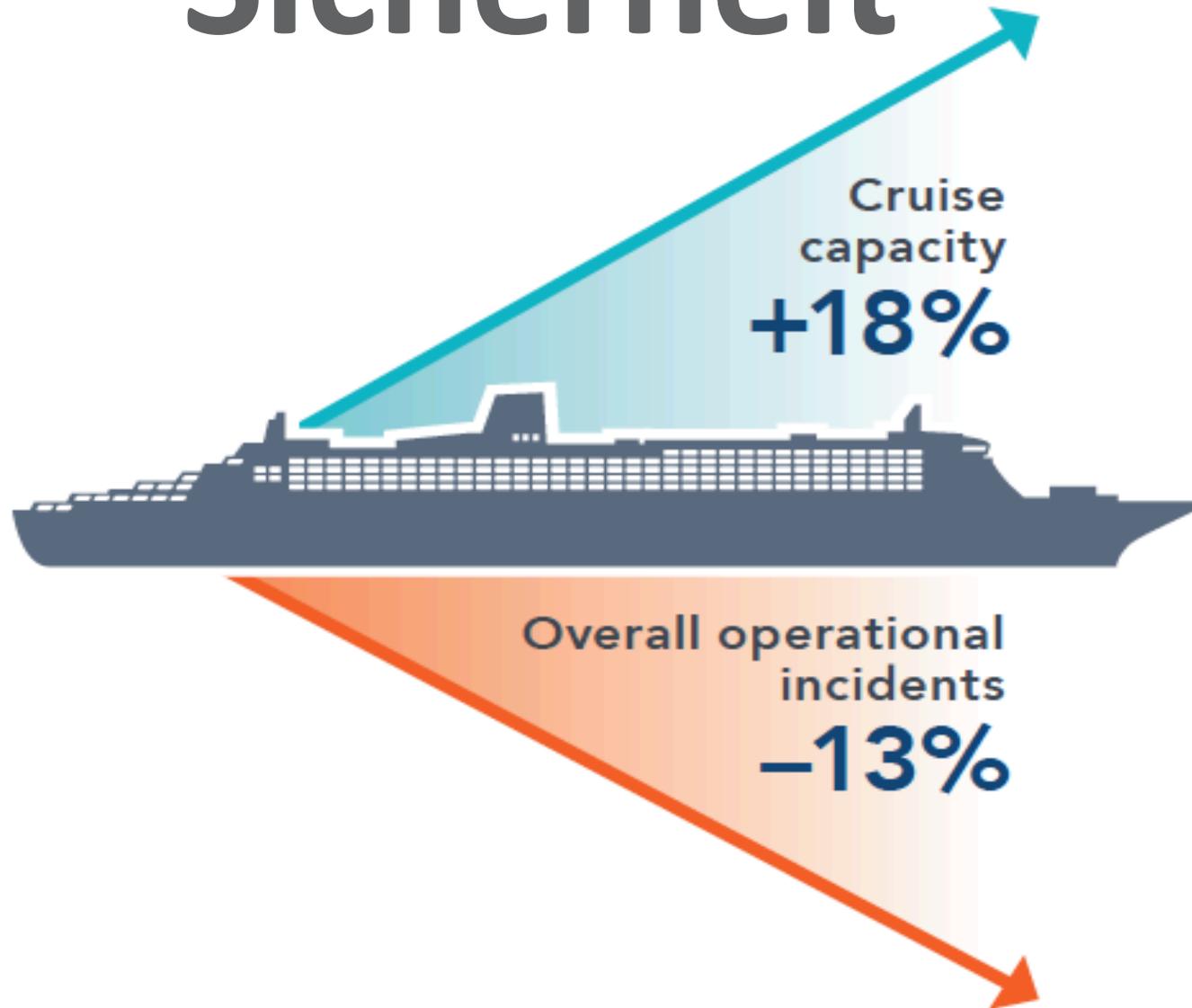
- Weiterentwicklung von kombinierten Evakuierungs- und Rettungssystemen
- Unterstützung von Forschung und Entwicklung sowie Zulassung von Prototypen
- Rettungsboote



# Safe Return to Port

- Annahme: „Das Schiff selbst ist das beste Rettungsboot“.
- IMO definiert Betriebsanforderungen für schiffswichtige Systeme unter bestimmten Unfallszenarien und Grenzwerten.
- Sicherstellung von Grundversorgung für Personen an Bord und Aufenthalt in „safe areas“.
- Gültig für Schiffe, welche ab dem 1. Juli 2010 in Dienst gestellt wurden, > 120m lang sind und über mehr als zwei vertikale Zonen verfügen.

# Sicherheit



# Fazit

- Sicherheit hat jederzeit oberste Priorität
- Umfangreiche interne und externe Kontrollen
- Hoher Ausbildungsstand der Besatzung
- Hohe Anforderungen an Brandschutz- und Rettungseinrichtungen
- Abnehmende Anzahl an Zwischenfällen bei gleichzeitiger Zunahme des Verkehrsaufkommens
- Reedereien unterstützen aktiv die Fortentwicklung des Sicherheitsstandards

# VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

*Helge H. Grammerstorf*  
*Director*  
*CLIA Deutschland*

Berlin, 4. Mai 2015

