

Themastudie zur Brandsicherheit von Binnenfahrgastschiffen

Den Haag, juni 2008

Berichten des Untersuchst Rat für Sicherheit sind öffentlich.
Aller berichten sind auch zur Verfügung stehend am website www.onderzoeksraad.nl

DER UNTERSUCHST RAT FÜR SICHERHEIT

Vorsitzender:	Untersuchst rat für Sicherheit Pieter van Vollenhoven J.A. Hulsenbek A.H. Brouwer Korf F.J.H. Mertens J.P. Visser	Vorsitzender:	Kommission Schifffahrt mr. A Brouwer-Korf (bis 01-01-2008) P.M.J. Kreuze Jhr. mr. B.C. De Savornin Lohman mr. D.M. Dragt M.J. Torpstra prof. ir. A. Aalbers H.J.G. Walenkamp L.P.A. de Winter
Allgemeiner Sekretär:	M. Visser		
Projektleiter:	A.A.W. van der Hoeven (bis 01-07-2007) G.T. Koning (bis 01-05-2008)		
Besucheradresse:	Anna van Saksenlaan 50 2593 HT Den Haag	Postadresse:	Postbus 95404 2509 CK Den Haag
Telefon:	+31 (0)70 333 7000	Telefax:	+31 (0)70 333 7077
Internet:	www.onderzoeksraad.nl		

ZUSAMMENFASSUNG UND ERWÄGUNGEN

Am 18. August 2001 brach auf dem Amsterdam-Rhein-Kanal auf einem Fahrgastschiff ein Brand aus. An Bord dieses umgebauten, 89 Jahre alten Lastschiffes befanden sich 12 Passagiere und 16 Besatzungsmitglieder. Das Unglück verursachte vor allem erhebliche materielle Schäden. Vier Passagiere wurden bei der Evakuierung leicht verletzt. Der relativ glimpfliche Ablauf war eher zufälligen Umständen zu verdanken als den Sicherheitskehrungen und -verfahren. Die geringe Fahrgastzahl erleichterte die Evakuierung. Bei voller Belegung mit 82 Passagieren wäre diese wesentlich schwieriger gewesen. Die Untersuchung des Vorfalls durch den Holländischer Rat für Sicherheit, aus der sich Vermutungen über strukturelle Sicherheitsprobleme ergaben, war der Anlass für diese Themastudie zur Brandgefahr auf Fahrgastschiffen.

Aufgrund der Ergebnisse der Themastudie, die sich auf die Untersuchungen einzelner Vorfällen und auf Bordbesuche von in Betrieb befindlichen Binnenfahrgastschiffen stützt, ist der Rat über die Brandsicherheit an Bord besorgt. Fahrgastschiffe sind oft mit relativ vielen körperlich eher schwachen oder sogar behinderten Fahrgästen an Bord unterwegs. Im Falle eines Brandes können sie sich nicht selbst in Sicherheit bringen und sind auf Hilfe von außen angewiesen. Wenn dann auf dem Wasser zur Evakuierung übergegangen werden muss, ist diese wegen der begrenzten Möglichkeiten risikvoll und nicht leicht durchführbar. Insbesondere bei Bränden auf Fahrgastschiffen muss angesichts des Alters (eines Teils) der Passagiere mit erheblichen Komplikationen gerechnet werden. In einer solchen Situation ist es nicht realistisch, auf schnelle externe Hilfe zu hoffen. Man muss mit den eigenen Mitarbeitern auskommen. Aus der Studie geht hervor, dass sich Eigner, Schiffer und Besatzungen nicht in ausreichendem Maße der eventuell eingeschränkten Selbsthilfemöglichkeiten der Passagiere bewusst sind. In diesem Wirtschaftszweig steht ein angenehmer und komfortabler Aufenthalt der Fahrgäste an Bord im Vordergrund. Der Brandsicherheit wird oft nicht die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt. Angesichts der großen potenziellen Gefahren hält es der Rat für erforderlich, nachdrücklich auf die strukturellen Sicherheitsprobleme beim Brandschutz in diesem Wirtschaftszweig hinzuweisen.

Die Sicherheitsanforderungen auf und im Zusammenhang mit Fahrgastschiffen sind in mehreren Gesetzen und Vorschriften geregelt. Während für Arbeitgeber die Fragen der Arbeitnehmersicherheit im Arbeitsschutzgesetz geregelt sind, sind die Verantwortlichkeiten für Brandschutz, Brandbekämpfung und Sicherheitsorganisation auf Fahrgastschiffen und für den Schutz der Passagiere im Schifffahrtsrecht niedergelegt. Wegen des internationalen Aspekts der Fahrgastschiffahrt sind dabei insbesondere die und die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung on Bedeutung.

Die genannten gesetzlichen Regelungen weisen dem Schiffseigner, dem Schiffer und dem Arbeitgeber der Schiffsbesatzung jeweils eigene Aufgaben- und Verantwortungsbereiche zu. Die Gefahren bei Fahrten mit vielen Fahrgästen an Bord liegen auf der Hand. Von allen drei Parteien darf erwartet werden, dass sie ihrer Verantwortung für die Risikobeherrschung an Bord nachkommen. Der Gedanke der Eigenverantwortung bei der Gefahrenbeherrschung läuft wie ein roter Faden durch das hier anzuwendende Recht. Dabei ist u.a. hinzuweisen auf die in die RheinSchUO aufgenommene Verpflichtung der Eigner bzw. Schiffer zur Schaffung einer so genannten Sicherheitsorganisation, auf die in der RheinSchPV enthaltene Bestimmung, dass ein Schiff so gebaut und ausgerüstet sein muss, dass die Sicherheit gewährleistet ist, ferner auf die nach RheinSchPV von Schiffen verlangte „gute Seemannschaft“ und schließlich auf die Verpflichtung des Arbeitsschutzgesetzes zur Risikoinventarisierung und –evaluierung, an die sich die Arbeitgeber zwecks Gewährleistung der Arbeitnehmersicherheit zu halten haben. Die Studie hat jedoch gezeigt, dass - abgesehen von einigen Ausnahmen – die Schiffer und Eigner in der Fahrgastschiffahrt wenig auf Brandschutz achten und sich um die speziellen Probleme einer Fahrgästeevakuierung im Allgemeinen und von behinderten Personen im Besonderen selten kümmern.

Prüfzertifikat

Bevor ein (Fahrgast-)Schiff betrieben werden darf, müssen sowohl das Schiff als auch die Organisation an Bord einer Reihe von Anforderungen genügen. Die Anforderungen betreffen nicht nur technische Aspekte des Schiffes (abhängig vom Alter des Schiffes), sondern auch die Organisation der Sicherheit. Letzteres gilt völlig unabhängig vom Baujahr eines Schiffes. Wenn diese Anforderungen erfüllt sind, stellt die niederländische Aufsichtsbehörde, die Verkehrsinspektion (IVW) ein Prüfzertifikat aus (CVO). Die IVW führt die Prüfungen zur Erteilung eines CVO sowohl bei Indienststellung des Schiffes als auch bei der Verlängerung des Zertifikats durch. Diese Zulassungsprüfungen vermitteln jedoch kein vollständiges Bild, weil nicht das gesamte Schiff inspiziert wird. Die Durchführung der Prüfungen hängt von den gesetzten

Prüfungsschwerpunkten und von deren individueller Handhabung durch den Inspektor und den betreffenden Eigner ab. Einheitliche Prüfnormen fehlen. Dadurch besteht die Gefahr, dass nicht erkannt wird, ob ein Schiff tatsächlich alle geltenden Anforderungen erfüllt. Das ist umso problematischer, als sich die Verkehrsinspektion gegenwärtig in vielen Fällen einseitig auf die technischen Anforderungen konzentriert und die Sicherheitsorganisation oft ungenügend kontrolliert. Dessen ungeachtet betrachten die Eigner und Schiffer der Fahrgastschiffahrt das CVO als Nachweis dafür, dass sie alle Anforderungen erfüllt haben, also auch die organisatorischen Sicherheitsaspekte. Somit wird einem entscheidenden Aspekt der Risikobeherrschung unzureichend Rechnung getragen.

Übergangsregelung und Eigenverantwortung

Die europäische Richtlinie 2006/87/EG enthält technische Vorschriften für Binnenschiffe, die bei der Erteilung eines Zertifikats erfüllt sein müssen. In dieser Richtlinie sind auch Übergangsbestimmungen für schon in Betrieb befindliche Schiffe aufgenommen. Die Vorschriften und Übergangsregelungen wurden in die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) übernommen.

Die Übergangsregelungen sind an das Baujahr eines Schiffes gekoppelt. Dadurch sind die Brandschutzbestimmungen nicht einheitlich. Solange alte Schiffe nicht umfassend umgebaut werden, brauchen sie die Anforderungen auf dem Gebiet der Brandprävention, denen beispielsweise neue Schiffe genügen müssen, nicht zu erfüllen.

Wegen der genannten Übergangsregelung für alte Schiffe, die bestimmte Schiffe langfristig vom Einbau bzw. Vorhandensein notwendiger Brandschutzvorrichtungen freistellt, ist die Umsetzung der nichttechnischen Anforderungen – wie die Organisation der Sicherheit – von desto größerer Bedeutung. Von Eignern und Schiffern, die unter die Übergangsregelung fallen, darf erwartet werden, dass sie flankierende Maßnahmen ergreifen, um die mit der Übergangsregelung verbundenen erhöhten Risiken möglichst abzufangen. In einer solchen Situation ist die geringere Beachtung der Sicherheitsorganisation, die aus der Studie hervorgeht, umso weniger am Platze. Eine ständig erhöhte Aufmerksamkeit für diesen Punkt ist daher besonders dringlich.

Die operativen Anforderungen, die an die Sicherheitsorganisation bei Bränden auf Schiffen gestellt werden, umfassen die Beherrschung der Aufgaben, die u.a. in der RheinSchUO beschrieben werden. Dazu gehören u.a. Schulung, Instruierung und Notfallübungen sowie Brandbekämpfung, Hilfeleistung und Evakuierung. Neben der Vorbereitung auf einen Notfall muss es – unbeschränkt zugängliche - Fluchtwege geben, die ständig frei gehalten werden, und es müssen (ausreichende) Räume vorhanden sein, in denen sich die Passagiere sammeln können. Darüber hinaus müssen die Wartung der Brandschutz- und Brandbekämpfungsmittel, die ordnungsgemäße Lagerung feuergefährlicher Stoffen, aber auch die ordnungsgemäße Lagerung (brennbarer) Abfälle gewährleistet sein.

Einige Beispiele

Dass diese Eigenverantwortung kaum beachtet wird, lässt sich anhand entsprechender Beispiele, die während der Untersuchungen aufgedeckt wurden, untermauern.

- a) Wie aus den Untersuchungsergebnissen hervorgeht, können Fahrgastschiffe bei einem Unfall nicht immer rechtzeitig an einem Kai festmachen, wodurch es zu großen Schwierigkeiten bei der Evakuierung der Fahrgäste kommen kann. Bei der Fahrt über offene Gewässer gibt es keinerlei Anlegemöglichkeiten. Auch auf Flüssen ist es durch Untiefen und aufgrund der Bauweise der Ufer- und Kaianlagen nicht immer möglich, (rechtzeitig) anzulegen. Diese Gefahr wird oft nicht erkannt.
- b) Die Untersuchungen haben auch gezeigt, dass es für die Passagiere auf Binnenfahrgastschiffen keine adäquaten Sammelstellen gibt, an denen sie sich bei einem Brand einige Zeit sicher aufhalten können. Zu einem Teil ist dies die Folge von Einteilung, Einrichtung, Bauweise und Aufbau der Schiffe. Wegen der fehlenden Sammelplätze an Bord ist im Falle eines Brandes bei einem nicht festgemachten Schiff eine Evakuierung die beste Lösung. In den vorhandenen Evakuierungsplänen werden in einem solchen Fall die Probleme, die bei der Ausschiffung beschränkt mobiler Passagiere auftreten können, ungenügend berücksichtigt. Dieser Aspekt betrifft vor allem Schiffe, auf denen Passagiere auch übernachten. Auf ihnen werden diese Probleme ebenfalls oft nicht rechtzeitig erkannt.
- c) An Bord von Hotelschiffen (mit Ausnahme von Rundfahrtschiffen für Tagesfahrten) sind Rettungswesten zwar vorhanden, sie befinden sich aber meist in den Kajüten der Besatzungsmitglieder und Passagiere. Eine zentrale Lagerung der Rettungswesten an

Sammelstellen (wie in der Seefahrt vorgeschrieben) gibt es nicht. Das Problem wird akut, wenn die Westen im Notfall (Evakuierung) erst aus den Kajüten geholt werden müssen. Dabei kann kostbare Zeit verloren gehen und verringert sich die Wahrscheinlichkeit, dass Personen im Evakuierungsfall tatsächlich rechtzeitig über Rettungswesten verfügen. Das ist insbesondere gefährlich, wenn die Kajüten durch Brand und Rauchentwicklung nicht erreichbar sind.

- d) Gruppenrettungsmittel wie Rettungsflöße sind nur für Gewässer der Zone 2 (große Gewässer) vorgeschrieben. Binnengewässer mit einer niedrigeren Klassifizierung können jedoch ebenfalls sehr breit und manchmal für Hilfsdienste unerreichbar sein, wodurch faktisch eine vergleichbare Situation wie bei offiziellen Gewässern der Zone 2 vorliegt. Für niedriger klassifizierte Binnengewässer sind jedoch keine Gruppenrettungsmittel vorgeschrieben, d.h. auch hier werden die bei einem Unfall auftretenden Probleme nicht erkannt.

Studie

Für die Studie wurden die Akten von zehn Fahrgastschiffen untersucht, auf denen ein Brand ausgebrochen war, um gemeinsame Aspekte dieser Vorfälle zu ermitteln. Außerdem wurden rund vierzig willkürlich ausgewählte Fahrgastschiffe auf Brandsicherheit untersucht.

Aus den Befunden der Untersuchungen geht hervor, dass Schiffer und Eigner sich der Gefahren der Rauchentwicklung bei Bränden unzureichend bewusst sind. Die größte Gefahr bei einem Brand ist oft nicht der Brandherd, sondern die damit verbundene Rauchentwicklung. Sie verursacht die meisten Opfer. Rauch enthält giftige Stoffe wie Kohlenmonoxid. Dieses Gas wirkt betäubend und kann zu Bewusstlosigkeit und letztendlich zum Tod führen. Der bei einem Brand entstehende Rauch kann in alle Teile des Schiffes eindringen und die Evakuierung der Passagiere und Besatzungsmitglieder stark erschweren. Außerdem sind bei heftiger Rauchentwicklung die Lokalisierung des Brandherds und die Brandbekämpfung nicht ohne Sauerstoffmasken möglich.

Da häufig dieselben Mängel festgestellt wurden, muss von einer Reihe struktureller Sicherheitsprobleme in der Binnenfahrgastschiffahrt gesprochen werden. Es geht um

1. Konstruktionsmängel der Schiffe, insbesondere um Verstöße gegen die Anforderungen an die Abschottung, um falsches Anbringen bzw. Ausführen von Kabeldurchführungen und Leitungen, um die Einrichtung der Räume und um die Materialwahl
2. unzureichende Ausbildung und Schulung des Personals
3. fehlende Vorsorgemaßnahmen wie Vorkkehrungen für den Brandfall und für die Evakuierung.

Im Falle eines Brandes oder einer Evakuierung werden die konstatierten Probleme akut. Mit Sicherheit eskalieren die Probleme bei der Evakuierung von mehr oder weniger behinderten und älteren Personen, die oft beschränkt physisch mobil sind.

Aufsicht und Brandsicherheit

Aufsichtsbehörde für die Schifffahrt ist formell die Verkehrsinspektion (IVW). Die IVW führt die Prüfungen zur Erteilung des Prüfzertifikats (CVO) bei Indienstnahme des Schiffes oder bei der Verlängerung des Zertifikats durch. Bei der Prüfung für das CVO kontrolliert IVW auch explizit die Brandsicherheit. Auf dem Land fällt diese Aufgabe – im Rahmen der Erteilung von Baugenehmigungen und der Ausstellung von Benutzungserlaubnissen für Gebäude mit starkem Publikumsverkehr – in die Zuständigkeit der Feuerwehr.

Die IVW stützt sich auf die im Binnenschiffrechts festgelegten Anforderungen, kontrolliert dementsprechend alle Schiffsneubauten und nimmt alle vier Jahre bei der Verlängerung des Zertifikats (CVO) eine Wiederholungsprüfung der Schiffe vor. Die Brandsicherheit an Bord von Fahrgastschiffen bezeichnet die IVW in ihrer Stellungnahme zum Konzept der Endfassung der Studie als nicht bedenklich.

Die Untersuchungen des Rates haben nachgewiesen, dass die Beaufsichtigung der Brandschutzvorschriften an Bord von Fahrgastschiffen durch die IVW im Allgemeinen als zu begrenzt zu charakterisieren ist. Die IVW greift nicht oder kaum auf die Expertise zurück, die die Feuerwehr beispielsweise auf dem Gebiet der Brandprävention besitzt

Nach Meinung des Rates liegt es auf der Hand, dass die IVW besseren Gebrauch vom Wissen der Feuerwehr machen müsste. Der Rat macht sich übrigens nicht nur über Fahrgastschiffe Sorgen,

d.h. über „fahrende Hotels“, sondern auch über Rundfahrtschiffe für Tagesfahrten, die für Partys oder House-Veranstaltungen angemietet werden.

Ein zusätzlicher Vorteil bei der Einbeziehung der Feuerwehr in die Inspektionen wäre, dass die dabei gesammelten Erfahrungen auch bei der Brandbekämpfung und bei Hilfeleistungen der Rettungsdienste nützlich sein können.

Schließlich hat neben der IVW auch die Gewerbeaufsicht (*Arbeidsinspectie – AI*) in der Binnenschifffahrt Aufsichtsaufgaben. Von den Schiffern und Eignern wird erwartet, dass sie im Hinblick auf die Sicherheit ihrer Arbeitnehmer Risikoinventarisierungen und -evaluierungen (RI&E) durchführen (lassen) und dass sie durch Verbesserungen möglichen Gefahren vorgreifen. Außer im Falle gezielter Projekte kontrolliert aber die AI die laut Arbeitsschutzgesetz obligatorischen RI&E nur dann, wenn es einen Grund dafür gibt, d.h. nach einem schweren Unfall oder bei einer planmäßigen Kontrolle.

Schlussfolgerungen

Die Studie hat aufgezeigt, dass in Bezug auf Brandschutzvorrichtungen allgemein große Unterschiede zwischen den Fahrgastschiffen bestehen, die unter die alten Vorschriften einschließlich Übergangsregelungen fallen, und den Fahrgastschiffen, die unter die neuesten Vorschriften für die Rheinschifffahrt fallen. Die Schiffe, die nach den alten Vorschriften gebaut wurden, sind durchgängig weniger brandsicher, weil sie aufgrund ihres Baujahrs nicht allen gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen nachkommen müssen. Es handelt sich dabei um einige hundert Schiffe bei einer Fahrgastflotte von fast 1000 Schiffen. Die älteren Schiffe werden infolge der Übergangsregelungen auch dann zugelassen, wenn sie nicht allen an neue Schiffe gestellten Brandschutzvorschriften genügen. Das ist der Grund dafür, dass diese Fahrgastschiffe mit suboptimalen bzw. relativ schlechten Vorrichtungen betrieben werden. Hinzu kommt, dass an Bord dieser Schiffe von einer allgemein schlechten Sicherheitsorganisation gesprochen werden muss.

Die Situation an Bord von Fahrgastschiffen ähnelt in wichtigen Punkten der Problematik, die in dem im September 2006 vom Rat veröffentlichten Bericht über den Brand im Zellenkomplex Schiphol beschrieben wurde. Ein erheblicher Teil der Schiffe ist feuergefährlich gebaut und hat unzureichende bzw. nicht konsequent durchgeführte Abschottungen. Auf vielen Schiffen wurden außerdem keine brandwehrenden oder brandverzögernden Materialien verwendet. Die Passagiere sind in hohem Maße von den Besatzungsmitgliedern abhängig, die aber nicht ausreichend für ihre Brandschutzaufgaben geeignet bzw. geschult sind.

Das Zentralbüro für die Rhein- und Binnenschifffahrt (*CBRB*) hat in seiner Reaktion auf das Konzept der Endfassung gesagt, dass bestimmte Feststellungen der Studie überholt wären. Die Mitglieder des CBRB betreiben über 200 Fahrgastschiffe, ein Fünftel der gesamten Fahrgastflotte der Niederlande. Daraus folgt, dass nicht alle Eigner und Schiffer Branchenverbänden angeschlossen sind. Deshalb müssen – obwohl sich die Empfehlungen aus praktischen Erwägungen an die Branchenverbände wenden – auch die diesen nicht angeschlossenen Eigner und Schiffer aus den Schlussfolgerungen und Empfehlungen dieser Studie entsprechende Konsequenzen ziehen.

Es wurde auch festgestellt, dass sich ein Teil der Reiseveranstalter der Risiken bewusst ist und daher bestimmte Anforderungen an die Betreiber der Hotelschiffe stellt, u.a. die Durchführung von Evakuierungsübungen. Der Rat hält dies für eine positive Entwicklung und erwartet von den Reiseveranstaltern und Branchenverbänden, insbesondere aber auch von den Versicherern eine Stimulierung neuer Initiativen zur Erhöhung der Sicherheit.

In Deutschland wurde beispielsweise im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern ein Gütesiegel für Fahrgastschiffe eingeführt, sodass die Verbraucher einen Eindruck vom Qualitäts- und Sicherheitsstandard eines Schiffes erhalten.

Empfehlungen

Aufgrund der Thema Studie zur Brandsicherheit von Binnenfahrgastschiffen spricht der Rat für Sicherheit folgende Empfehlungen aus:

1. Der Rat empfiehlt den beiden Branchenverbänden - dem Zentralbüro für die Rhein- und Binnenschifffahrt und dem Königlichen Schiffferverband „Schuttevaer“ –
 - a. die (Brand-)Sicherheit auf Fahrgastschiffen so zu verbessern, dass dort eventuelle Vorfälle selbst unter Kontrolle gebracht werden können, und
 - b. ein zertifiziertes Güte- bzw. Sicherheitssiegel¹ einzuführen, das den Reiseveranstaltern und vor allem den Passagieren Einblick in den aktuellen Standard der Brandschutz- und Sicherheitsvorkehrungen sowie der Sicherheitsorganisation an Bord gestattet.

2. Der Rat empfiehlt dem Minister für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten,
 - a. unter Einbeziehung der Sicherheitsorganisation einheitliche Kriterien für die Inspizierungen zu entwickeln, die zur Erteilung des Prüfzertifikats (CVO) für Fahrgastschiffe führen, und
 - b. in Abstimmung mit dem Niederländischen Feuerwehr- und Katastrophenschutzverband die Beurteilung der Brandschutzaspekte zu einem festen Bestandteil seiner Standardkriterien zu machen.

Den Haag, Juni 2008

Pieter van Vollenhoven
Vorsitzender des Rates für Sicherheit

M. Visser
Allgemeiner Sekretär

¹ Vergleichbar beispielsweise in den Niederlanden mit der Stiftung Gütesiegel für Busreiseveranstalter (*Stichting keurmerk touringcarbedrijf*) oder in Deutschland mit dem Sicherheitszertifikat des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern.

1 SCHLUSSFOLGERUNGEN

1.1 ERKENNTNISSE

Aus den Untersuchungen ging hervor, dass sich auf Fahrgastschiffen öfter Brände ereignet haben. Diese konnten offenbar häufig von den Besatzungsmitgliedern nicht ohne fremde Hilfe gelöscht werden. Durch die Bauweise der Fahrgastschiffe blieben die Brände oft lange Zeit unentdeckt, sodass sich Feuer und Rauch unbemerkt im Schiff ausbreiten konnten.

Die Untersuchungen ergaben des Weiteren, dass viele Schiffe – auch Schiffe, für die die Übergangsregelung nicht gilt – nicht den (gesetzlichen) Anforderungen an die Brandsicherheit genügen und dass an Bord (oft) nicht die (gesetzlichen) Anforderungen an die Sicherheitsorganisation erfüllt sind.

1.2 BRANDSCHUTZVORRICHTUNGEN

Fehlende Vorrichtungen

Bei den Untersuchungen wurde festgestellt, dass die für Schiffe gesetzlich vorgeschriebenen Vorrichtungen oft nicht vorhanden waren. Der Umsetzung der Brandschutzvorschriften wird in der Praxis nicht die erforderliche Aufmerksamkeit geschenkt.

Beispiele dafür sind die obligatorischen bautechnischen Maßnahmen auf nach dem 1. April 1976 gebauten Schiffen zur Eingrenzung und Verzögerung der Feuer- und Rauchausbreitung. In der Praxis sind Schottdurchführungen für Kabel und Leitungen nicht immer brandverzögernd oder brandhemmend ausgeführt, sodass sich Brände dennoch ausbreiten können.

Falscher Gebrauch der vorhandenen Vorrichtungen

Außerdem wurde konstatiert, dass die vorhandenen Brandschutzvorrichtungen durch falschen Gebrauch manchmal wirkungslos sind.

So wurden Brandschutztüren angetroffen, die mit einem Haken dauerhaft geöffnet waren. Im Brandfall können sich dann Feuer und Rauch ungehindert im Schiff ausbreiten.

Nicht angebrachte Vorrichtungen infolge der Übergangsregelung

Aufgrund der Übergangsregelungen müssen nicht alle in Betrieb befindlichen Schiffe ohne Weiteres den neuesten gesetzlichen Brandschutzvorschriften genügen. Die Folge davon ist, dass ältere Schiffe nicht gemäß dem aktuellen Erkenntnisstand des Brandschutzes ausgerüstet und daher weniger brandsicher sind. Die Übergangsregelungen stimulieren somit Fortschritte bei der Brandsicherheit älterer Schiffe nicht.

Beispielsweise ist seit 1. April 2002 eine Sprinkleranlage vorgeschrieben, für die es aber eine Übergangsfrist gibt. Für Schiffe mit einem vor dem 1. April 2002 erteilten Prüfzertifikat gilt, dass die Sprinkleranlage erst zum 1. Januar 2035 eingebaut sein muss. Obwohl der Eigner selbst beschließen kann, eine solche Anlage eher einzubauen, wurde eine solche auf keinem der untersuchten Schiffe angetroffen.

Beaufsichtigung der Brandschutzvorrichtungen

Die festgestellten Mängel bleiben bestehen, wenn die gegenwärtige Form der Inspizierung und Beaufsichtigung der Brandsicherheit an Bord von Schiffen fortgeführt wird.

Die Brandsicherheitsprüfung der Schiffe fällt in die Zuständigkeit der Aufsichtsbehörde, der Verkehrsinspektion. Die Inspizierung und Kontrolle der Brandsicherheit auf Schiffen ist für die Inspektoren der Aufsichtsbehörde nur ein Teil ihres Aufgabenpakets. Im Gegensatz dazu ist die Brandsicherheit von Gebäuden eine Kernaufgabe der Feuerwehr.

Der Rat kommt aufgrund der Untersuchung zu dem Ergebnis, dass die Verkehrsinspektion in mehreren Fällen das Prüfzertifikat zu Unrecht erteilt hat, da die Schiffe nicht die zu diesem Zeitpunkt geltenden Anforderungen erfüllten.

1.3 EVAKUIERUNG

Die gesetzlichen Bestimmungen berücksichtigen nicht in ausreichendem Maße die speziellen Merkmale bestimmter Gruppen, etwa von Personen mit eingeschränkter Mobilität. Dadurch kann es sowohl auf alten als auch neueren Schiffen während der Fahrt auf offenem Wasser zu Problemen bei der Brandbekämpfung und bei der Evakuierung der Fahrgäste kommen.

Die Gefahren bei Feuer sind am größten auf großen Gewässern, aber auch in Gewässerbereichen, die für die Feuerwehr schwer erreichbar sind, etwa auf großen Flüssen mit Flussauen. In diesen Fällen sind die Schiffe von den Hilfsdiensten kaum rechtzeitig erreichbar, sodass eine Evakuierung notwendig werden kann. Besatzung und Passagiere sind dann bei Brand geraume Zeit oder ganz auf sich angewiesen. Sowohl die Branche als auch der Gesetzgeber berücksichtigen bisher kaum oder gar nicht eventuell notwendig werdende Evakuierungen bestimmter Passagiergruppen. Bei Unfällen auf den Schiffen liegt der Akzent auf *Selbsthilfe*.

In der Praxis ist die Fähigkeit zur Selbsthilfe sowohl für Besatzung als auch Passagiere stark beschränkt. Das ist einerseits die Folge der besonderen Umstände, in die ein Schiff geraten kann (u.a. schlechte Erreichbarkeit für Hilfsdienste bzw. keine Anlegemöglichkeit), andererseits der Evakuierungsprobleme, die infolge der manchmal großen Fahrgästelzahl und der Zusammensetzung dieser Gruppe entstehen können. Da nur wenige Besatzungsmitglieder für Unfälle ausgebildet sind und da von diesen zudem erwartet wird, sowohl die Evakuierung zu leiten als auch das Feuer an Bord zu löschen, verringern sich die Chancen, die Zeitspanne, in der die Menschen an Bord auf Selbsthilfe angewiesen sind, erfolgreich zu durchstehen. Im Vergleich zur Seeschifffahrt und in Anbetracht der Faktoren, die für den Hotel- oder Gaststättenbetrieb im Vordergrund stehen, lässt sich die Brandsicherheit der Fahrgastschifffahrt auf Binnengewässern noch erheblich verbessern.

Seit dem am 1. Januar 2006 in Kraft getretenen Veränderungen des Schifffahrtsrechts (RheinSchUO) ist an Bord von Fahrgastschiffen eine Sicherheitsorganisation mit fachkundigem Personal vorgeschrieben. Dieses Personal muss eine spezielle Ausbildung und Schulung zu Brandprävention, Brandbekämpfung und Evakuierung absolviert haben. Die Lage soll mithilfe der gemäß den neuen Vorschriften obligatorischen Sicherheitsorganisation, durch Ausbildung und Zertifizierung und durch den Einsatz von in Brandschutz- und Sicherheitsfragen fachkundigem Personal verbessert werden.

1.4 RISIKOINVENTARISIERUNG

Die Studie ergab auch, dass die Schiffer, Eigner und Besatzungen der besuchten Schiffe (auch der Schiffe, die nach Inkrafttreten der neuen Auflagen ab 1. Januar 2006 besucht wurden) trotz der gemäß Arbeitsschutzgesetz bestehenden Pflicht zur Risikoinventarisierung und -evaluierung (RI&E) nichts wussten. Deshalb werden u.a. die Gefahren, die es bei Evakuierung und Brandbekämpfung gibt, nicht erkannt und kommt es nicht zu Verbesserungen.

Verantwortlich für den Zustand eines Schiffes und die Sicherheit von Fahrgästen und Besatzung sind Schiffer und Eigner. Damit diese ihre Eigenverantwortung auch wahrnehmen können, ist es besonders wichtig, dass sie ausreichende Kenntnisse der für Fahrgäste und Besatzung bestehenden Risiken besitzen. Risikoinventarisierungen können (falls sie sorgfältig ausgeführt und die Ergebnisse ernst genommen werden) wichtige Informationen über Gefahren liefern, die beispielsweise trotz Erfüllung der gesetzlichen Brandschutzvorschriften bestehen bleiben. Das durch die RI&E gewonnene Wissen ist für die Durchführung passender oder ergänzender Maßnahmen zu nutzen, etwa für (über die Vorschriften hinausgehende) Maßnahmen wie vorgezogene Umbauten, zusätzliche Vorrichtungen oder ergänzende organisatorische Maßnahmen wie Schulungen für die Mitglieder der Sicherheitsorganisation. Aufgrund der Arbeitsschutzgesetzgebung waren Risikoinventarisierung und -evaluierung (RI&E) auch bisher schon vorgeschrieben. Auf keinem der untersuchten Schiffe war der Besatzung die RI&E bekannt.

Abgesehen von einigen Ausnahmen schenken Schiffer und Eigner der Brandsicherheit an Bord wenig Aufmerksamkeit. Für Schiffer und Eignern geht es in vielen Fällen vor allem um den Erwerb des Prüfzertifikats (IVW) und daher lediglich um Erfüllung der gesetzlichen (Minimal-) Anforderungen.

1.5 VERANTWORTLICHKEIT FÜR BRANDSICHERHEIT

Die Erkenntnis, dass den Passagieren mit Erfüllung der gesetzlichen (Minimal-)Anforderungen nicht automatisch eine sichere Schiffsreise garantiert wird, ist in der Branche nicht weit verbreitet. In der Regel halten die Schiffseigner die Brandsicherheit an Bord nicht für einen Problembereich, dem zusätzliche Aufmerksamkeit geschenkt werden müsste oder für den ergänzende Maßnahmen notwendig wären.

Da alle Schiffe über ein Prüfzertifikat verfügen, entsteht der Eindruck, dass sie formell alle Vorschriften erfüllen. Diese Vorschriften können aber infolge der Übergangsregelungen von Schiff zu Schiff unterschiedlich ausfallen, sodass u.a. die Qualität der Brandschutzvorrichtungen recht uneinheitlich ist. Die Passagiere an Bord von Fahrgastschiffen können den aktuellen Zustand des Schiffes in Bezug auf die Brandsicherheit nicht selbst erkennen. Die Passagiere können auch die Qualität der Sicherheitsorganisation an Bord nicht beurteilen. Es ist somit für sie unmöglich, sich aus Brandschutzerwägungen bewusst für oder gegen ein bestimmtes Schiff oder eine Reederei zu entscheiden. Die Verantwortlichkeit für die Sicherheit der Passagiere liegt in erster Linie bei den Schiffen und Eignern, in zweiter Linie bei der Aufsichtsbehörde, der Verkehrsinspektion.

1.6 STRUKTURELLE SICHERHEITSMÄNGEL

Die Untersuchungen zeigten, dass viele Schiffe – obwohl sie das Prüfzertifikat (CVO) besitzen – nicht allen Anforderungen an die Brandsicherheit genügen, sogar dann nicht, wenn sie dazu verpflichtet sind. Außerdem genügt die Sicherheitsorganisation (oft) nicht den Anforderungen.

Obwohl die Verkehrsinspektion einschätzt, dass sich die Brandsicherheit in den letzten Jahren verbessert hat, muss der Rat aufgrund seiner Untersuchungen strukturelle Mängel konstatieren.

Wie bereits oben erwähnt, sind für das Wohlergehen von Besatzung und Passagieren primär Schiffer und Eigner verantwortlich. Ihnen obliegt die Umsetzung der gesetzlichen Vorschriften. Sie haben auch den Anforderungen, die an sie in Bezug auf ihre Eigenverantwortung für die Sicherheit von Passagieren und Besatzung gestellt werden, nachzukommen.

Aber daneben trägt nach Meinung des Rates auch die Verkehrsinspektion einen Teil der Verantwortung.

Der Rat kommt somit zu folgenden Schlussfolgerungen hinsichtlich der Brandsicherheit von Fahrgastschiffen:

1. Die Schiffer und Eigner kommen den gesetzlichen Vorschriften nicht nach. Abgesehen von Unterlassungen in Bezug auf technische Anforderungen werden die Risiken auf dem Gebiet der Brandsicherheit unzureichend erkannt und beherrscht. Außerdem werden zu diesem Zweck nicht die obligatorischen Sicherheitsorganisationen geschaffen.
2. Die Schiffer und Eigner informieren Arbeitnehmer und die Passagiere ungenügend über die Qualität der Sicherheitsorganisationen an Bord und den Zustand ihrer Fahrgastschiffe in Bezug auf Brandsicherheit.
3. In mehreren Fällen hat die Verkehrsinspektion zu Unrecht ein Prüfzertifikat ausgestellt.

2 EMPFEHLUNGEN

Aufgrund der Thema Studie zur Brandsicherheit von Binnenfahrgastschiffen spricht der Rat für Sicherheit folgende Empfehlungen aus:

3. Der Rat empfiehlt den beiden Branchenverbänden - dem Zentralbüro für die Rhein- und Binnenschifffahrt und dem Königlichen Schifferverband „Schuttevaer“ –
 - a. die (Brand-)Sicherheit auf Fahrgastschiffen so zu verbessern, dass dort eventuelle Vorfälle selbst unter Kontrolle gebracht werden können, und
 - b. ein zertifiziertes Güte- bzw. Sicherheitssiegel² einzuführen, das den Reiseveranstaltern und vor allem den Passagieren Einblick in den aktuellen Standard der Brandschutz- und Sicherheitsvorkehrungen sowie der Sicherheitsorganisation an Bord gestattet.
4. Der Rat empfiehlt dem Minister für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten,
 - a. unter Einbeziehung der Sicherheitsorganisation einheitliche Kriterien für die Inspizierungen zu entwickeln, die zur Erteilung_des Prüfzertifikats (CVO) für Fahrgastschiffe führen, und
 - b. in Abstimmung mit dem Niederländische Feuerwehr- und Katastrophenschutzverband die Beurteilung der Brandschutzaspekte zu einem festen Bestandteil seiner Standardkriterien zu machen.

Die Behörden, auf die sich Empfehlungen beziehen, müssen innerhalb eines halben Jahres nach Veröffentlichung dieser Studie dem zuständigen Minister gegenüber dazu Stellung nehmen. Die nichtstaatlichen Organisationen und Einzelpersonen, auf die sich die Empfehlungen beziehen, müssen innerhalb eines Jahres dem zuständigen Minister erklären, ob sie den Empfehlungen nachkommen wollen. Eine Kopie der jeweiligen Stellungnahme ist parallel dazu dem Vorsitzenden des Rates für Sicherheit und dem Minister für Inneres und Königreichsbeziehungen zuzustellen.

² Vergleichbar beispielsweise in den Niederlanden mit der Stiftung Gütesiegel für Busreiseveranstalter oder in Deutschland mit dem Sicherheitszertifikat des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern.

ANLAGE 1: BEGRÜNDUNG DER UNTERSUCHUNGSMETHODE

1 Allgemeines

Am 18. August 2001 brach auf einem Hotelschiff ein Brand aus. Das Feuer war im Maschinenraum entstanden, breitete sich in kurzer Zeit über das gesamte rückseitige Unterdeck aus, auf dem sich die Kajüten der Besatzung befanden, und griff danach auf das Mitteldeck mit den Kajüten der Passagiere über. Die 12 Passagiere und 16 Besatzungsmitglieder, die zum Zeitpunkt des Brandes an Bord waren, konnten das Schiff rechtzeitig verlassen. Letztendlich gab es dennoch zwei Leichtverletzte unter den Passagieren und zwei leicht verletzte Besatzungsmitglieder. Das Achterschiff brannte völlig aus. Aus der nach dem Unglück durchgeführten Untersuchung ging schon bald hervor, dass der relativ glimpfliche Ablauf eher zufälligen Umständen zu verdanken war, weniger funktionierenden Sicherheitsvorkehrungen und -maßnahmen an Bord. Der Rat³ kam aufgrund seiner Ermittlungen zu der Einschätzung, dass bei kompletter Belegung des Fahrgastschiffes – d.h. mit etwa 80 Passagieren – oder dann, wenn dem Schiff nicht wie in diesem Fall ein rechtzeitiges Anlegen möglich gewesen wäre, es zu einem viel schlechteren Ablauf hätte kommen können.

Bei erster Durchsicht der Unfalldatei des Rates zeigte sich, dass der Brand an Bord dieses Fahrgastschiffes kein Einzelfall in der Binnenschifffahrt war. Vor diesem Brand waren dem Rat im Zeitraum 1999-2001 bereits zwei weitere Brände auf Fahrgastschiffen gemeldet worden, die anschließend auch untersucht wurden. Auch bei diesen früheren Unfällen galt, dass sie durch günstige Umstände – wenige Passagiere im Augenblick des Brandes an Bord, ein zufällig passierendes anderes Schiff, das rechtzeitig Hilfe leisten konnte – nicht zu Situationen geführt haben, bei denen Tote und Schwerverletzte zu beklagen waren. Bisher waren die Schäden somit überwiegend materieller Art.

Die Befunde aus der Untersuchung des oben genannten Fahrgastschiffes und aus den früheren Untersuchungen von Bränden auf anderen Fahrgastschiffen waren jedoch für den Rat Anlass zu der Vermutung, dass es hier um strukturelle Sicherheitsprobleme auf dem Gebiet der Brandsicherheit in der Binnenfahrgastschifffahrt geht.

Angesichts einer möglichen großen Personenzahl an Bord solcher Schiffe hielt der Rat die Gefahren für so groß, dass er den Auftrag zur Durchführung einer gezielten Studie zur Brandsicherheit an Bord von Binnenfahrgastschiffen (Hotelschiffen, Rundfahrtschiffen und Fähren) erteilte. Die für die Sicherheitsstudie benötigten Daten und Informationen wurden auf zweierlei Wegen beschafft. Zum einen wurden die Unfallakten, über die der Rat aufgrund eigener Untersuchungen verfügte, geordnet, integriert und analysiert. In der Datensammelphase für die Studie (bis Ende 2004) wurden die Akten um sieben „neue“ Fälle von Bränden auf Fahrgastschiffen ergänzt, die sich in dieser Zeit ereignet hatten. Der Rat hat auch noch mehrere Vorfälle zur Kenntnis genommen, die sich nach 2004 ereigneten.

Zum anderen wurden Informationen und Daten über den Sicherheitszustand von Fahrgastschiffen durch gezielte Untersuchungen an Bord von Schiffen gewonnen, auf denen es bisher keinen Unfall oder Brand gegeben hatte. Diese Schiffe stellten eine repräsentative Stichprobe dar.

Der Rat für Sicherheit hat auch die Entwicklungen im Bereich der Hilfsdienste zur Kenntnis genommen, d.h. bei der Brandbekämpfung. In diesem Zusammenhang hat sich der Rat über das Projekt "Wasserrand" (*Waterrand*) und die Bildung von Sicherheitsregionen informiert. Weil es bei der vorliegenden Studie um die Brandsicherheit auf Fahrgastschiffen und die damit verbundene Eigenverantwortung geht, wird hier nicht weiter auf die Aufgaben der Hilfsdienste (u.a. die Rolle der Feuerwehr) eingegangen.

³ Die Studie wurde vom Verkehrssicherheitsrat (*RvTV*) begonnen. 2005 wurden die Aufgaben und die Zuständigkeit für die Untersuchung dem Rat für Sicherheit übertragen.

2 Von der Studie zu beantwortende Fragen

Für die Studie zum Zustand der Brandsicherheit an Bord von Binnenfahrgastschiffen wurden mehrere Fragen formuliert. Die zu beantwortenden Fragen waren:

1. Wie ist es in der Praxis um die Brandschutzmaßnahmen auf Fahrgastschiffen bestellt?
2. Wie ist der Brandschutz geregelt? Wie kommen Eigenverantwortung und staatliche Regulierung zum Tragen?

3. Informationsquellen und Untersuchungsmethoden

Die Ergebnisse der Themastudie beruhen auf Untersuchungen an Bord von insgesamt 50 Fahrgastschiffen. Auf 10 der Schiffe hatte es einen Brand gegeben. Hinzu kamen ergänzende Untersuchungen an Bord von 40 Fahrgastschiffen unter normalen Betriebsbedingungen (nicht anlässlich eines Unfalls, Brands o.Ä.). Insgesamt handelte es sich also um

- Untersuchungen zum Verlauf der Brände auf den 10 Fahrgastschiffen, auf denen es dazu gekommen war
- Untersuchungen auf 10 Fahrgastschiffen zur allgemeinen Brandsicherheit an Bord
- Untersuchungen auf 16 Fahrgastschiffen durch TNO zu den bautechnischen (Brandschutz, Brandbekämpfung und Brandsicherheit), schiffbaulichen und konstruktiven Anforderungen
- Untersuchungen auf 14 Fahrgastschiffen im Auftrag des Rates für Sicherheit durch das TNO-Institut Verteidigung und Sicherheit zu den menschlichen Aspekten (Evakuierung und Verhalten der Passagiere, Ausbildung und Schulung von Besatzung und Bedienungspersonal).

Außer aufgrund der vorstehend genannten Schwerpunktaktivitäten wurden Informationen ferner gewonnen durch

- Auswertung der relevanten Schiffsunterlagen
- Auswertung der Dokumentationen der Verkehrsinspektion
- Analyse der gesetzlichen Bestimmungen (Entstehungsgeschichte, geltende und künftige nationale und internationale Vorschriften)
- Gespräche mit Passagieren und Besatzungsmitgliedern an Bord der untersuchten Schiffe
- Gespräche mit Beamten des Ministeriums für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten und des Ministeriums für Soziales und Arbeit.

4. Analysetechniken

Interviews

Für die Studie zur Brandsicherheit von Fahrgastschiffen wurden Dutzende von Interviews geführt – sowohl von Mitarbeitern des Rates als auch von TNO-Mitarbeitern. Interviewt wurden Besatzungsmitglieder von Fahrgastschiffen und an Bord befindliche Passagiere. Außerdem wurden mit leitenden Beamten der zuständigen Ministerien und auch mit Beamten der Aufsichtsbehörden gesprochen. Von den am Bau von Fahrgastschiffen beteiligten Unternehmen wurden Informationen über die Bauweise und zur Zertifizierung der verwendeten Materialien eingeholt.

Technische Untersuchungen

An Bord der Fahrgastschiffe wurden auch technische Aspekte beurteilt. Die Untersuchungen nach der Brandsicherheit auf den Fahrgastschiffen wurden im Auftrag des Rates vom Zentrum für Brandsicherheit des TNO-Instituts Bau und Boden durchgeführt.

Humanwissenschaftliche Untersuchungen

Die menschlichen Aspekte beim Betrieb von Fahrgastschiffen hat das TNO-Institut Verteidigung und Sicherheit im Auftrag des Rates untersucht. Schwerpunkte dabei waren u.a. die Passagiere (physisches Vermögen, Kenntnisse über das Verhalten bei einem Brand, Auswirkungen von Property Binding), die physische Umgebung (Komplexität des Schiffes, Beschilderung, Rettungsmittel) und die Besatzung (ist sie für das Verhalten bei Brand geschult). Gesprochen wurde mit den Besatzungsmitgliedern und Passagieren über ihr vermutliches Verhalten im Falle eines Feuers an Bord.

Unfallanalyse

Untersucht wurde der Verlauf der Brände auf den Fahrgastschiffen, auf denen es kurz vorher Brände gegeben hatte. Außerdem wurden verschiedene Untersuchungen zum technischen Zustand an Bord von Fahrgastschiffen durchgeführt, technische Checklisten durchgearbeitet und eigene Beobachtungen festgehalten.

Unterlagenanalyse

Es wurden vergleichende Untersuchungen nach den relevanten schiffahrtsrechtlichen Vorschriften durchgeführt, aber auch nach den in vergleichbaren Branchen bzw. für ähnliche Fälle geltenden Vorschriften. In die Untersuchungen einbezogen wurden sowohl die gegenwärtig geltenden als auch zukünftig geltenden gesetzlichen Regelungen.

Konzepte

Das Konzept der Endfassung der Studie (ohne Zusammenfassung und Erwägungen bzw. Empfehlungen) wurde zur Beseitigung sachlicher Unrichtigkeiten den Beteiligten vorgelegt. Der Rat für Sicherheit hat die eingegangenen Antworten – soweit sie relevant waren – in die Endfassung eingearbeitet. Das Ministerium für Inneres und Königreichsangelegenheiten teilte mit, keine Anmerkungen zum Konzept der Studie zu haben.

Der Niederländische Feuerwehr- und Katastrophenschutzverband enthielt sich eines Kommentars zu der Studie.

Die Verkehrsinspektion schrieb in ihrer Stellungnahme zu der Studie, dass in der Vergangenheit bereits einmal eine Zusammenarbeit mit der Feuerwehr angestrebt worden sei, aber wegen der speziellen schiffahrtsrechtlichen Bestimmungen als wenig sinnvoll eingeschätzt wurde. Außerdem meint die Inspektion, dass die durchgeführten Prüfungen ausreichend dokumentiert worden sind.

Die Gewerbeaufsicht (AI) gab zu der Studie mehrere wertvolle Hinweise. Der wichtigste war der über die Vorschrift, dass Schiffe an Bord geschulte Mitarbeiter für die betriebliche Notfallhilfe haben müssen. Darauf wird im Anschluss eingegangen.

Das Zentralbüro für die Rhein- und Binnenschifffahrt (CBRB) hat ausführlich auf die Studie reagiert. Die Mitglieder des CBRB betreiben über 200 Fahrgastschiffe. Das ist etwa ein Viertel der gesamten Fahrgastflotte der Niederlande. In der Stellungnahme wird darauf hingewiesen, dass sich die Vorfälle vor mehreren Jahren ereignet haben, und zwar vor 2004. Bestimmte Folgerungen in der Studie seien somit 2008 überholt. Formulierungen wie „Mängel“, „unzureichend“ oder „strukturelle Sicherheitsmängel“ seien unnötig negativ und tendenziös. Die Studie würde zudem völlig ignorieren, dass viele Passagierreedereien die Sicherheitsfragen ernst nehmen. Das CBRB hat den Rat in seiner Stellungnahme auf mehrere unrichtige Interpretationen hingewiesen, worauf die Studie entsprechend angepasst wurde. Ferner schließt sich das CBRB der Feststellung des Rates an, dass für einige technische Anpassungen die Übergangsfrist lang sei. Die vom Rat in der Studie konstatierten technischen Unvollkommenheiten würde die Branche in Angriff nehmen.

In derselben Stellungnahme sagt das CBRB, dass es über die BHV an Bord der Fahrgastschiffe viele Unklarheiten gegeben habe. Weder die Gewerbeaufsicht noch die Schifffahrtsinspektion hätten sich in der fraglichen Zeit festlegen wollen, ob diese Verpflichtung nun für die Schiffe gelte oder nicht. Der Rat hat der Stellungnahme der Gewerbeaufsicht zu dieser Studie entnehmen können, dass die BHV auch schon unter den alten gesetzlichen Bestimmungen für die Fahrgastschifffahrt obligatorisch war. Der Rat findet es nach wie vor bedenklich, dass nur das Schifffahrtspersonal an solchen Schulungen teilnimmt und das Bedienungspersonal – u.a. wegen Teilzeitbeschäftigung – davon ausgeschlossen ist.

Der Rat sagt in seiner Studie u.a., dass die Risikoinventarisierung und -evaluierung (RI&E) den Besatzungen auf keinem der Schiffe bekannt war. Das CBRB ist hingegen davon überzeugt, dass schon jahrelang an Bord derjenigen Schiffe, die von Verbandsmitgliedern betrieben werden, die RI&E vorliegen.

5. Das Projektteam

Projektleiter: A.A.W. van der Hoeven / G.Th. Koning MSHE (Erstellungsphase der Studie)

Verfasser: I.C. Elias
S.H. Akbar
G.Th. Koning MSHE

Durchführung
der Untersuchungen: W. Boutkan
P. H. Verheijen
A.J. van Utrecht
A. Korporaal
P. van Middelkoop

Projektsekretär: H.J.A. Zieverink

Jurist: Dr. B.J. van de Griend

Untersuchungsmanager: R.Smits MSHE (> 1. März 2008)