

IMO ARBEITET WEITER AM POLARCODE

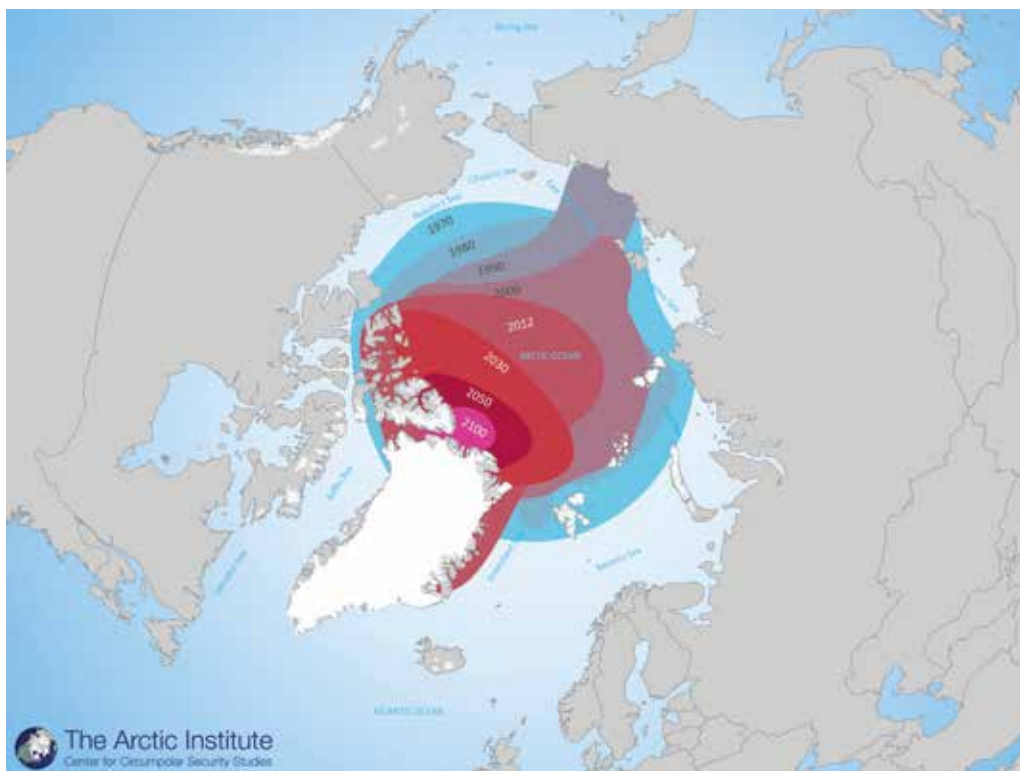
MINIMUMSTANDARD FÜR DAS BEFAHREN POLARER GEWÄSSER VERMUTLICH AB 2017 IN KRAFT

Andreas Knudsen

Der – Dank des tauenden Eises des Arktischen Meeres – steigende Schiffsverkehr in diesem Seegebiet erfordert einen international verbindlichen Regelsatz, der einen Minimumstandard für die Konstruktion und Ausrüstung eines Schiffes und der Ausbildung seiner Besatzung festlegt. Nationale Gesetzgebungen sollen nicht den Wettbewerb zwischen Reedereien behindern, während die barschen Klimabedingungen jedoch Regeln, die von allen Reedern eingehalten werden müssen, verlangen. Der Polarcode ist ein Instrument zur Risikosteuerung in Gewässern, die besondere Anforderungen stellen, und soll bisher existierende Lücken in international geltenden Regeln füllen. Deshalb bekam der Code nicht den Status eines eigenständigen Dokuments, das einen Ratifizierungsprozess der interessierten Staaten notwendig machen würde. Bereits 2009 verabschiedete die IMO-Generalversammlung eine Richtlinie für das Befahren von Fahrwassern unter Eisbedingungen, deren Einhaltung jedoch auf Freiwilligkeit basierte.

Die Erarbeitung des sogenannten Polarcode begann 2009 auf Wunsch der arktischen Anrainerstaaten und wurde später auf Bitte der Unterzeichner des Antarktisvertrages von 1959 auch auf diese Gewässer ausgedehnt. Dies führte zu Verzögerungen bei der Erarbeitung der Standards, da weitere international verbindliche Verträge mit einbezogen werden mussten, um keine Festlegungen zu treffen, die geltendes Recht verletzen würden. Darüber hinaus mussten Rücksichten genommen werden auf bestehende Festlegungen der arktischen Küstenstaaten.

Die technischen Regeln des Polarcode wurden im Mai 2014 durch das Maritime Safety Committee (MSC) sowie des Marine Environment Protection Committee (MEPC) in seinen Grundsätzen bestätigt. Die IMO-Generalversammlung im November wird ihn endgültig beschließen. In Kraft tritt der Polarcode wahrscheinlich ab Anfang 2017 und wird in der ersten Phase für SOLAS (Safety of Life at Sea International Convention)-Handels- und Passagierschiffe über 500 BRT in internationaler Fahrt gelten. 2016 werden die Regeln festgelegt, für welche weiteren Schiffstypen der



Tatsächliche und vermutete Eisentwicklung der Arktis im Zeitraum 1970 bis 2100
(Grafik: Arctic Institute Malte Humpert)

Polarcode gelten soll und in welchen Umfang. Die lang währende Einführungsphase wird von unabhängigen Experten kritisiert, da in dieser Zeit weiterhin Schiffe und Besatzungen Gewässer befahren können, auf die sie nicht vorbereitet sind.

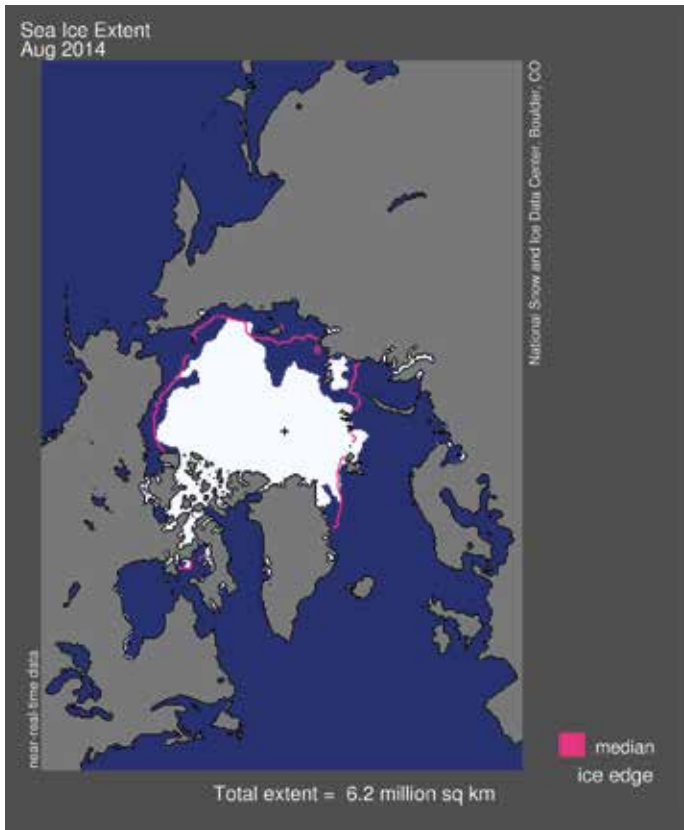
Der Geltungsbereich für die antarktischen Gewässer wird südlich von 60° Süd sein, während es noch keine klare Abgrenzung für das Arktische Meer gibt. Wie erwartet teilt sich der Polarcode in einen verbindlichen Regelsatz sowie Empfehlungen. Die Bestimmungen des Polarcode werden in die Regelungen von SOLAS als Kapitel XIV und in MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) eingearbeitet.

Was ist neu?

Schiffe, die eine Reise teilweise oder ausschließlich in polaren Gewässern durchführen, müssen die Bestimmungen des Polarcode einhalten. Je nach geplantem Einsatzgebiet und -raum werden Schiffe

eingeteilt in die Kategorien A (für polare Gewässer mit Minimumeignung mittleres einjähriges Eis mit eingeschlossenem älteren Eis), B (für polare Gewässer mit Minimumeignung einjähriges Eis und C (für offenes Wasser mit Eisbedeckung, aber nicht in polaren Gewässern). Diese sollen die bisherigen Definitionen der Eisklasse der Länder bzw. Versicherer ersetzen. An einem „Übersetzungsschlüssel“ wird gegenwärtig noch gearbeitet. Jedes Schiff, das polare Gewässer befahren will, muss vorher einer Bewertung unterzogen werden, welche Tauglichkeit es für die erwarteten Verhältnisse hat. Problematisch kann die Einschränkung auf SOLAS-Schiffe sein, da die verwendete Definition nicht Schiffe in Fahrt in heimischen Gewässern betrifft. Dies könnte eine Hintertür öffnen für Schiffe mit ungenügender Eisklasse, die nicht auf plötzliche verschärfte Eisbedingungen vorbereitet sind.

Darüber hinaus muss jedes Polarschiff ein Handbuch mit sich führen, das dem Eigner, Operateur, der Schiffsführung so-



Eisausbreitung im August 2014

wie der Besatzung ausreichend Information gibt, welche operativen und konstruktionsmäßigen Fähigkeiten und welche Begrenzungen das Schiff hat. Das Handbuch soll ein Hilfsmittel sein im Entscheidungsprozess. Die einzelnen Kapitel des Polarcode beschäftigen sich mit der Schiffskonstruktion, Stabilität, Schotteneinteilung, Wasserdichtigkeit, Dichtheit unter allen Wetterbedingungen, Maschineneinrichtung, Feuerschutz, Rettungseinrichtungen, Manövrierfähigkeit, Kommunikationseinrichtungen, Reiseplanung, Bemannung und Mannschaftstraining, der Verhinderung von Öl-, Chemikalien-, Abwasser- und Abfallaustritt sowie operationelle Sicherheit. Der Polarcode bezieht nicht Stellung zum Ausstoß von „Black Carbon“ und der Anwendung von HFO (Heavy Fuel Oil) in der Arktis, die beide als wesentliche Verschmutzungsquellen gelten. Zur Vorbereitung des Polarcode mussten umfangreiche Abstimmungen zu den technischen Forderungen der einzelnen Länder vorgenommen werden, um auf Minimumforderungen zu kommen, die eine Rechtsgrundlage für „One size fits all“ ermöglichten.

Der Polarcode muss als Kompromiss gesehen werden, um einerseits einen verbindlichen Standard zu schaffen, andererseits aber auch nicht die Erwartungen auf einen kommenden Boom in der arktischen Schifffahrt schon im Ansatz zerstört. Insbesondere Russland knüpft große Erwartungen an steigende Schiffszahlen und damit Transiteinnahmen in der Nordost-

passage. Von aktiven wie ehemaligen EisNavigatoren wird der Polarcode in seiner jetzigen Form insbesondere für die fehlenden konkreten Forderungen an die Fähigkeiten der Schiffsführung kritisiert, was deren Erfahrungen in der Eisnavigation betrifft. An den Polarcode ist gegenwärtig kein Trainingsprogramm oder geforderter Erfahrungskatalog geknüpft, um ein offizieller anerkannter „Ice-pilot“ zu sein, wie es beispielsweise Kanada und Russland für deren Fahrwasser verlangen. Kritiker weisen

auch darauf hin, dass die Schiffsbewertungen eine falsche Sicherheit geben können, da Eisverhältnisse in gleichen Fahrwassern schwanken und unerwartet Bedingungen eintreten können, für die die Fahrzeuge nicht konstruiert worden sind.

Interessantes, risikovolles Fahrwasser

In den nächsten Jahrzehnten werden die Nordost- und Nordwestpassage und vielleicht die „Arktische Brücke“ zwischen Churchill in der Hudsonbucht und Murmansk zunehmend an Bedeutung gewinnen. Neben Gütern für die Versorgung der Bergwerksindustrie und der Bevölkerung insbesondere in Nordsibirien wird erwartet, dass der Transport von Öl, LNG und Mineralien den bedeutendsten Anteil am Frachtaufkommen haben wird.

Die typischen Gefahren eisbedeckter Meere werden aber weiter bestehen, auch wenn die Eisdecke schrumpfend ist. Zudem wird die Schifffahrt mit neuen Gefahren, wie höheren Wellen als bisher normal war, konfrontiert. Eine Untersuchung zur Beaufort-See dazu sagt in dem früher eisbedeckten Gebiet Wellen von bis zu vier Metern voraus. Das stellt Anforderungen an die Schiffskonstruktion und erhöht die Kollisionsgefahr mit Treibeisinseln.

Russland verfügt über die größte Eisbrecherflotte und hat ein Neubauprogramm in Auftrag gegeben, das zwischen 2017 und 2021 realisiert werden soll. Die Reederei Rosatom setzt damit ein deutliches Si-

gnal, dass nach Ansicht einer der erfahrensten arktischen Reedereien Eisbrecher und somit auch eisverstärkte Schiffe in überschaubarer Zukunft eine unabdingbare Notwendigkeit sein werden. Für die Schifffahrtssaison 2014 wurden durch die russischen Behörden nur 36 von 584 eingereichten Anträgen zur Nutzung der Nordostpassage bestätigt.

Alle arktischen Anrainerstaaten haben in den letzten Jahren SAR-Übungen abgehalten. In der Regel wurden die Nachbarn dazu eingeladen, um gemeinsame Standards zu entwickeln, Fähigkeiten und Ressourcen des anderen zu kennen und im Notfall über den kurzen Dienstweg Absprachen treffen zu können. Eine Reihe von Forschungseinrichtungen in Europa und Nordamerika arbeiten an besseren Methoden, die Abschmelzung des Packeises zu berechnen und vorauszusehen. Damit werden die theoretischen Grundlagen für eine bessere Routenberatung und Wettervorhersage für Schifffahrt und Offshoreindustrie in arktischen Gewässern verbessert.

Auch die Versicherungsunternehmen bereiten sich auf ein höheres Aktivitätsniveau vor. Richtlinien und Risikoprofile für die Schifffahrt und Rohstoffindustrie in der Arktis sind von ihnen erarbeitet worden. Generell gilt, dass den Versicherern die besonderen Herausforderungen der Arktis – Entfernung, Eisgefahr, Polarnacht, lange Abstände zu SAR-Einrichtungen, unzureichende Satellitennavigation, die großen Abweichungen der Magnetkompassse sowie extremes Wetter – wohl bewusst sind und weiterhin erhebliche Risikoprämien verlangen. Für die vorläufig wichtigste Route, die Nordostpassage, wird erwartet, dass Russland die Einhaltung der Nairobi-Konvention (Entfernung von Wracks über 300 BRT) für die Nordostpassage verlangen wird. Da die Versicherung die Kosten für eventuelle Rettungsaktionen zu tragen hätten, stellen sie hohe Forderungen an die Eistauglichkeit der Schiffe, die Fähigkeiten der Besatzungen und die Ausrüstung der Schiffe mit zusätzlichen Ersatzteilen.

Ausblick

Es kann erwartet werden, dass der Umfang der arktischen Schifffahrt in den nächsten Jahren stetig, aber verhältnismäßig langsam ansteigen wird. Die Annahme des Polarcode ist ein Schritt in die richtige Richtung, die Sicherheit zur See für Besatzungen, Schiffe und Umwelt zu verbessern. Genauso wichtig ist jedoch auch das Signal an die maritime Welt wie an die verantwortlichen Politiker, die Herausforderungen arktischer Bedingungen nicht zu unterschätzen und in jeder Hinsicht gute Seemannschaft walten zu lassen – an Land wie zu Wasser. 