



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Thomas Rother (SPD)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Sicherheitsvorschriften im grenzüberschreitenden Schifffahrtsverkehr

1. Worin bestehen die Unterschiede in den Sicherheitsbestimmungen – insbesondere auf die technische Ausstattung die Qualifikation des eingesetzten Personals - für Seeschiffe im innerdeutschen und im grenzüberschreitenden Verkehr?
2. Welche Differenzierungen bestehen zwischen Fahrgast-, Fähr- und Frachtschiffen?

Antwort zu Frage 1 und 2:

Für innerdeutsche Schiffsverkehre gelten, soweit dem nicht europäische Regelungen entgegenstehen, nationale Schiffssicherheitsanforderungen nach der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) vom 29. September 1998.

Für grenzüberschreitende Verkehre wird die Sicherheit auf See durch eine Vielzahl internationaler Abkommen gewährleistet. Internationale Vereinbarungen und Vorschriften bestehen u. a. in folgenden Bereichen:

- Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS – Safety of life at sea)
- Internationales Freibordübereinkommen (ILLC – International Load Line Certificate)
- Verhütung und Bekämpfung von Umweltverschmutzungen (MARPOL – Marine Pollution)

- Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW – International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)
- Anforderungen an Gefahrguttransporte und Öltankschiffe
- Haftung nach Unfällen
- Hafenstaatkontrolle (Kontrolle zur Einhaltung der Bestimmungen zur Sicherheit und des Umweltschutzes an Bord von Seeschiffen)
- Qualitätssicherungssysteme an Bord (ISM – International Safety Management Code)
- Internationaler Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code – International Ship and Port Facility Security Code)

Eine detaillierte Aufstellung der Unterschiede in den Bauvorschriften, der Ausrüstung der Schiffe, den Sicherheitseinrichtungen und Sicherheitsbestimmungen, die zum Teil schiffsspezifisch bzw. abhängig von den Fahrtgebieten sind, würde den Rahmen der Beantwortung einer Kleinen Anfrage überschreiten.

3. Welche Differenzierungen bestehen zwischen See- und Binnenschiffen?

Siehe Antwort zu Frage 1 und 2.

4. Welche besonderen Bestimmungen gibt es im Seeverkehr zwischen EU-Staaten?

Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft im Seeverkehr zur einheitlichen Umsetzung internationaler Übereinkommen im grenzüberschreitenden Seeverkehr und zur Festlegung einheitlicher Sicherheitsnormen für bestimmte inländische Seeverkehre sind z. B. die Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und –normen für Fahrgastschiffe - Fahrgastschiffsrichtlinie - und die Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/75/EG der Kommission vom 02. September 2002.

Regelungen zur Schiffssicherheit sind, wenn sie nicht EU - Regelungen unterliegen, in den Anlagen zur Schiffssicherheitsverordnung festgelegt.

5. Welche besonderen Bestimmungen gelten für die Fahrt im Wattenmeer?

- a. Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und –normen für Fahrgastschiffe (Fahrgastschiffsrichtlinie)
- b. Richtlinie für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Fahrgastschiffen in der Wattfahrt (Wattfahrtrichtlinie) vom 08. November 2006.
- c. Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) vom 29. September 1998

6. Wie beurteilt die Landesregierung die niederländische Regelung für die Wattenfahrt, das heißt die Definition des dortigen Wattenmeers als Binnengewässer und wirkt sich dieses in Bezug auf Sicherheitsfragen aus?

Mit der Zuordnung des niederländischen Wattenmeeres und den Zugängen zur Nordsee als Binnengewässer (Zone 2 gem. der Richtlinie 82/714/EWG vom 04. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe) hat die niederländische Regierung die Möglichkeit für den Einsatz von Binnenschiffen im Wattenmeer geschaffen. Die dort verkehrenden Binnenschiffe müssen für dieses Revier zusätzliche technische Anforderungen und Sicherheitsvorschriften erfüllen. Damit soll sichergestellt werden, dass die dort verkehrenden Binnenschiffe einen den Seeschiffen vergleichbaren Sicherheitsstandard erreichen. Für Seeschiffe in diesem Fahrtgebiet gilt die Richtlinie 98/18 EG (Fahrgastschiffsrichtlinie).

7. Gibt es Initiativen der Landesregierung, dass deutsche Wattenmeer ebenfalls zu einem Binnengewässer umzuwidmen?
8. Sind solche Initiativen aus anderen Bundesländern beziehungsweise seitens der Bundesregierung bekannt?

Antwort zu Frage 7 und 8:

Die Zuordnung der Wattenmeerschifffahrt zur Binnenschifffahrt ist nach geltendem deutschen Recht nicht möglich. Die „Grenzen der Seefahrt“ sind durch den Bund im Schiffssicherheitsgesetz bzw. in der Flaggenrechtsverordnung (§1 Flaggenrechtsverordnung – FIRV – vom 04. Juli 1990 in der z. Zt. gültigen Fassung) bestimmt. Danach wird die Schifffahrt zu den Inseln und Halligen der Nordsee nach deutschem Recht der „Seefahrt“ zugeordnet.

Schiffe in der Fahrt seewärts dieser Grenzen müssen in Anbetracht der besonderen Gefahren der See wie Wellenhöhe und Strömungsverhältnissen sowie den damit verbundenen höheren nautischen Anforderungen höheren Sicherheitsvorschriften genügen als Binnenschiffe, die innerhalb der „Grenzen der Seefahrt“ verkehren. Mit der Wattenfahrtrichtlinie sind bestimmte Erleichterungen bezüglich der Notwendigkeit, verschiedene internationale Vorschriften zu erfüllen, eingeführt worden. So ist z. B. seit dem 01. April 2006 eine vereinfachte Version des Voyage Data Recorders - VDR - (Black Box) - an Bord zugelassen.

Vor diesem Hintergrund gibt es keine Initiativen der Landesregierung, das deutsche Küstenmeer zu einem Binnengewässer umzuwidmen. Auch aus anderen Bundesländern bzw. seitens der Bundesregierung sind derartige Initiativen nicht bekannt.