

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Faße, Daubertshäuser, Antretter, Bamberg, Bulmahn, Duve, Ewen, Gansel, Haar, Hasenfratz, Ibrügger, Kastning, Kretkowski, Kuhlwein, Dr. Niese, Odendahl, Pauli, Rixe, Weisskirchen (Wiesloch), Dr. Vogel und der Fraktion der SPD

Verschlechterung der seemännischen Ausbildung

Die Bundesregierung beabsichtigt, die bewährte seemännische Ausbildung in der Bundesrepublik Deutschland auf die internationalen Mindestnormen zu reduzieren. Das wird dazu führen, daß die Qualifikation des Schiffsführungspersonals sinkt. Dies hat vielfältige negative Folgen, beispielsweise auch für die Schiffssicherheit. Ebenfalls würden mittelfristig in den Häfen die Landarbeitsplätze verlorengehen, die eine hohe seemännische Qualifikation erfordern. Dies könnte dann in einem weiteren Schritt dazu führen, daß die internationale Seeschifffahrt teilweise wechselt aus den deutschen Seehäfen in solche europäischen Seehäfen, die diese Leistungen auf einem hohen Niveau anbieten. Eine solche Entwicklung würde die Chancen der deutschen Seehafenwirtschaft weiter verschlechtern.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung, die Befugnisstruktur in der deutschen Seeschifffahrt zu ändern, welche Ziele verfolgt sie damit und welche Gründe sind dabei maßgebend?
2. Wodurch ist ein Seemann qualifiziert, Schiffe bis 1 600 BRT (4 000 BRT Volldecker-Vermessung) in allen Fahrgebieten als Kapitän zu führen, wenn er nur für den Erwerb des Befähigungszeugnisses AK zur Führung eines Frachtschiffes bis zu einem Rauminhalt von 500 BRT (1 000 BRT Volldecker-Vermessung) in der kleinen Fahrt ausgebildet ist?
3. Inwieweit soll es zukünftig möglich sein, mit einer Fachschulausbildung von vier Semestern (AM) die gleiche Qualifikation zu erwerben wie mit einer Fachhochschulausbildung von sechs Semestern (AG)?
4. Welche Risiken sieht die Bundesregierung für die Fachhochschulausbildung bei einer Befugniserweiterung für das Mittel-

patent, und von welchem Bewerberkreis erwartet sie künftig noch Interesse an einer Fachhochschulausbildung?

5. Wie ist der beabsichtigte Qualifikationsabbau mit der Forderung nach hochqualifizierten Seeleuten zu vereinbaren?
6. Wie ist der beabsichtigte Qualifikationsabbau mit der Forderung nach vorbeugendem Umweltschutz vereinbar – insbesondere im Hinblick darauf, daß das Gefahrenpotential durch den Transport von gefährlicher Ladung ständig zunimmt?
7. Inwieweit wird durch die beabsichtigte Änderung der Befähigungsstruktur der Umtausch von außerhalb der EG erworbenen Befähigungszeugnissen in deutsche Befähigungszeugnisse erleichtert?
8. Inwieweit trifft es zu, daß Nicht-EG-Seeleute, die ihr Befähigungszeugnis in einem Land außerhalb der EG erworben und dann in ein deutsches Befähigungszeugnis umgetauscht haben, alle Positionen – mit Ausnahme der Kapitänsposition – einnehmen können, für die lt. Schiffsbesetzungsverordnung deutsche Befähigungszeugnisse vorgeschrieben sind?
9. Inwieweit ist dies zu vereinbaren mit der EntschlieÙung des Deutschen Bundestages vom 7. Dezember 1988, in der die Bundesregierung aufgefordert worden ist, durch eine Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung umgehend sicherzustellen, daß der überwiegende Anteil der Arbeitsplätze des Führungspersonals und der für die Qualifizierung notwendigen Ausbildungsplätze an Bord der im internationalen Seeschiffregister eingetragenen Schiffe für deutsche Seeleute bleibt?
10. Sieht die Bundesregierung das von ihr bereits 1982 ratifizierte internationale Übereinkommen von 1978 über die Ausbildung, die Befähigung und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) künftig als Richtschnur für Signatarstaaten mit einem höheren Qualifikationsniveau als dem vom Übereinkommen zu sichernden Mindeststandard?

Bonn, den 21. Juni 1990

**FaÙe
Daubertshäuser
Antretter
Bamberg
Bulmahn
Duve
Ewen
Gansel
Haar
Hasenfratz**

**Ibrügger
Kastning
Kretkowski
Kuhlwein
Dr. Niese
Odendahl
Pauli
Rixe
Weisskirchen (Wiesloch)
Dr. Vogel und Fraktion**