

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gisela Altmann (Aurich) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/64 —

Veränderung der Lotsenverordnung

Im Juli 1994 ist die neue Lotsenverordnung in Kraft getreten. Danach dürfen leere Tanker mit einer Länge von bis zu 250 Metern ohne Lotsenbegleitung bis zur Wesermündung fahren, ehe sie dort einen Lotsen an Bord nehmen müssen.

1. a) Warum hat die Bundesregierung die bisherige Lotsenregelung aufgehoben?
- b) Welche Kriterien waren im einzelnen dafür entscheidend?

Die neue Lotsverordnung für den Bereich Weser/Jade vom 15. Juni 1994 (siehe BAnz. vom 13. Juli 1994, S. 7129) ist von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest/Aurich als der nach dem Seelotsgesetz zuständigen Aufsichtsbehörde für das Seelotswesen erlassen worden.

Anlaß für die neue Lotsverordnung war die Umstellung des Bemessungskriteriums für die Lotsenannahmepflicht vom bisherigen Schiffsraummaß BRT auf Länge, Breite und Tiefgang (BRZ). Bei dieser Gelegenheit wurde auf das Verwaltungsverfahren der Beantragung und Genehmigung bei der Lotsbefreiung für bestimmte leere Tankschiffe auf der Fahrtstrecke zwischen Feuer-schiff Deutsche Bucht (GB) und der Weser/Jade-Ansteuerung verzichtet. Es handelt sich dabei um leere Tankschiffe unterhalb einer Länge von 250 m und einer Breite von 40 m, die voll gereinigt und entgast bzw. vollständig inertisiert (reaktionsunfähig) sind. Solche Tankschiffe sind bereits nach der alten Lotsverordnung im Wege der Genehmigung regelmäßig von der Lotsen-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 22. Dezember 1994 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

annahmepflicht für diese Strecke befreit worden, da aufgrund bisheriger Erfahrungen von diesen Schiffen keine besonderen Gefahren ausgingen. Sie dürfen daher im Rahmen der Gleichbehandlung bei der Lotsenannahmepflicht nicht schlechter gestellt werden als beispielsweise Tankschiffe, die Süßöl oder Melasse befördern oder andere See- und Massengutschiffe, von denen ebenfalls keine besondere Gefahren ausgehen und die bis zu einer Länge von 250 m und einer Breite bis zu 40 m nicht lotsenannahmepflichtig sind. Der Sicherheitsstandard in der Deutschen Bucht wird durch diese Maßnahme nicht gefährdet.

Im übrigen wird der Meinungsaustausch zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und der Bundeslotsenkammer über die Erfahrungen mit der Neuregelung fortgesetzt.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß viele ausländische Schiffe von den Seefunkleitstellen nur schwer einzuweisen sind, weil die Besatzungen unzulänglich Deutsch oder Englisch sprechen?

In der International Maritime Organisation (IMO) werden derzeit „Standard Marine Communication Phrases“ erarbeitet, um in dieser Frage, die nicht nur die Tankschiffahrt betrifft, weltweit Abhilfe zu schaffen.

3. Wie viele Lotsen sind von dieser Regelung betroffen?

Nach Angabe der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade sind von den 24 Revierlotsen rechnerisch ca. 2,3 Lotsen betroffen.

4. Wie schätzt die Bundesregierung die Gefahren für den Nationalpark Wattenmeer ein, die dadurch entstehen, daß von der Lotsenpflicht befreite leere Tanker mit beladenen Schiffen zusammenstoßen können, und welche Schutzmaßnahmen werden in solchen Fällen vorgenommen?

Leere Tankschiffe haben mit Ausnahme der Bunker- und Schmieröle keine umweltgefährdenden Stoffe an Bord, insofern unterscheidet sich ihr Gefährdungspotential nicht von sonstigen Seeschiffen. Die Gefahren für die Meeresumwelt erhöhen sich demnach durch die Novellierung der Revierlotsverordnungen in keiner Weise.

5. Ist das Risiko eines solchen Unfalls aus Sicht der Bundesregierung gestiegen?
 - a) Falls nein, warum nicht?
 - b) Falls ja, welche zusätzlichen Anstrengungen plant die Bundesregierung, um die sicherheitsrelevanten Einschränkungen durch die neue Lotsenverordnung auszugleichen?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

6. Wie viele Kollisionen hat es im Jahr 1993 und bis Juli 1994 in diesem Bereich gegeben?
 - a) Welcher Schiffstyp mit welchen Schiffsladungen war daran beteiligt?

Im Jahr 1993 bis Juli 1994 hat es im Versetzbereich der Außenposition des Lotsenstationsschiffes im Bereich der Leuchttonne „Weser 1/Jade 2“ zwei Kollisionen gegeben.

1. Der Trocken-/Massengutfrachter „Charalambos“; BRT/BRZ: 14 986, kollidierte am 29. Januar 1994 mit dem Stückgut-/Containerschiff „Star Evviva“; BRT/BRZ: 21 293; Ladung: Container.
2. Das Stückgut-/Containerschiff „Caraibe“; BRT/BRZ: 28 176; Ladung: Stückgut und Container, kollidierte am 10. Mai 1994 mit dem Trocken-/Massengutfrachter „Polis“; BRT/BRZ: 12 964.

7. Wie viele Beinahe-Kollisionen hat es im Jahr 1993 und bis Juli 1994 in diesem Bereich gegeben?
 - a) Welche Schiffe mit welchen Schiffsladungen waren daran beteiligt?

Beinahe-Kollisionen sind der Aufsichtsbehörde für die Zeit 1993 bis Juli 1994 bei der Lotsenversetzposition des Lotsenstationsschiffes im Bereich der Leuchttonne „Weser 1/Jade 2“ nicht bekannt geworden.

8. Wie viele Kollisionen hat es nach Inkrafttreten der neuen Lotsenverordnung gegeben?
 - a) Welche Schiffe mit welchen Schiffsladungen waren daran beteiligt?

Seit dem Inkrafttreten der neuen Lotsverordnung Weser/Jade hat es in deren Geltungsbereich keine Kollisionen gegeben.

9. Wie viele Beinahe-Kollisionen hat es nach Inkrafttreten der neuen Lotsenverordnung gegeben?
 - a) Welche Schiffe mit welchen Schiffsladungen waren daran beteiligt?

Seit dem Inkrafttreten der neuen Lotsverordnung Weser/Jade sind der Aufsichtsbehörde keine Beinahe-Kollisionen bekannt geworden.

10. Für wie viele Schiffsbewegungen trifft die Befreiung von der Lotsenpflicht zu?

In der Zeit vom 15. Juli bis 30. Oktober 1994 wurde ausweislich der Lotsbescheinigungen bei 41 Schiffsbewegungen von der

neuen Regelung Gebrauch gemacht. 33 Schiffe haben hierbei den Seelotsen einkommend bei „Weser 1/Jade 2“ genommen. Ausgehend haben acht Schiffe dort den Seelotsen ausholen lassen.

Daneben ist anzumerken, daß seit Jahren Lotsen bei großen Bulk-Carriern, die in ihrem Manövrierverhalten ähnlich den Tankschiffen sind, ohne Beanstandungen der Lotsen bei „Weser 1/Jade 2“ versetzt oder ausgeholt werden. Im Zeitraum von Juli 1993 bis Oktober 1994 sind dies 24 große Bulker gewesen.

11. Welche externen Experten/Expertinnen wurden vor der Entscheidung gehört, welche Gutachten wurden in Auftrag gegeben oder von dritter Seite zugesandt, welche Stellungnahmen wurden eingeholt?

Die Lotsverordnungen für den Bereich Nordsee wurden in der Frage der Behandlung von Tankschiffen der seit über zehn Jahre geltenden, von Schifffahrt und Lotsen anerkannten zentralen Vorschrift des § 30 Abs. 1 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (Fahrbeschränkungen und Fahrverbote für bestimmte Tankschiffe) angepaßt. Dieser Vorschrift liegen Gutachten der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) vom 4. November 1980 und 23. März 1982 und der Physikalisch-technischen Bundesanstalt vom 22. Februar 1982 zugrunde. Die BAM hat im Rahmen des Verordnungsgebungsverfahrens für die neuen Revierlotsverordnungen ihre damaligen Gutachten mit Schreiben vom 5. Juli 1994 voll aufrechterhalten.

Des weiteren wurde eine Stellungnahme des Germanischen Lloyds zusätzlich eingeholt.