

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Markus Tressel, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/8656 –**

Sicherheit auf Passagierschiffen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Kreuzschifffahrt hat in den letzten Jahren weltweit einen erheblichen Boom erlebt. 2010 waren mit fast 1,7 Millionen Reisenden mehr als viermal so viele Deutsche auf Kreuzfahrtschiffen unterwegs wie im Jahr 2000 (379 200 Passagiere)*. Gleichzeitig geht der Trend zu immer größeren Schiffen mit mehr als 8 000 Passagieren an Bord.

Die Fährschifffahrt stellt auch in Deutschland wichtige Verbindungen im Inselverkehr sowie zwischen Deutschland und den skandinavischen Ländern bzw. dem Baltikum her. Mit regelmäßigen Verbindungen ist die Fährschifffahrt ein fester Bestandteil des maritimen Tourismus sowie der wirtschaftlichen Beziehungen in dem Ostseeraum.

Durch die Havarie des Kreuzfahrtschiffes „Costa Concordia“ stellt sich erneut die Frage nach der Sicherheit von Passagierschiffen.

1. Welche Reedereien bieten Kreuzfahrten in Deutschland an, und wie viele Schiffe mit welcher maximalen Passagierzahl fahren unter welcher Flagge (bitte tabellarische Aufstellung)?

Der Bundesregierung liegen hierzu lediglich Erkenntnisse über die in Deutschland bereederten Schiffe vor. Die Reedereien, die Anzahl der Schiffe und die Flagge sind in der anliegenden Tabelle genannt. Über die maximale Passagierzahl der jeweiligen Schiffe liegen keine Erkenntnisse vor.

* DRV/FVW: TrendTopic Tourismus (Februar 2011)

2. a) Welche Fährreedereien bieten Schifffahrt von deutschen Häfen aus an?
- b) Welche deutschen Reedereien bieten Fährverkehr im Ausland an?
- c) Welche Flagge führen diese Fährschiffe jeweils, bei welcher maximalen Passagieranzahl?

Hierzu liegen keine Erkenntnisse vor.

3. Welche Schiffe welcher Größe werden dabei in der Flotte deutscher Reiseveranstalter bzw. Fährgesellschaften eingesetzt (Bruttoraumzahl – BRZ, Tragfähigkeit, Tiefgang), und welche Sicherheitsausstattung ist dabei jeweils vorgeschrieben?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, über welche Flotte deutsche Reiseveranstalter verfügen. Zu Schiffen unter deutscher Flagge wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Die erforderliche Sicherheitsausstattung von Fähren oder Fahrgastschiffen wird u. a. entsprechend dem völkerrechtlich verbindlichen SOLAS-Übereinkommen (SOLAS: Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) bemessen.

4. Nach welchen internationalen Abkommen bzw. Vorschriften werden die Sicherheitskonzepte an seegängigen Passagierschiffen angewandt?

Die technischen und betrieblichen Sicherheitskonzepte und Anforderungen für Fahrgastschiffe in der internationalen Seeschifffahrt ergeben sich u. a. aus dem völkerrechtlich verbindlichen SOLAS-Übereinkommen. Dieses wird bei der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) ständig fortgeschrieben.

5. Wer prüft und klassifiziert die Schiffe gemäß der Frage 4 in welchem Umfang, und in welchem zeitlichen Rhythmus?

Der technische Zustand von Seeschiffen, die internationalen Übereinkommen, z. B. SOLAS, unterliegen, wird regelmäßig durch Gutachter von anerkannten Organisationen, den sog. Klassifikationsgesellschaften, untersucht und überwacht. Diese überprüfen die Schiffe auf ihre Seetüchtigkeit entsprechend den internationalen Vorschriften sowie nach den durch die Klassifikationsgesellschaften festgelegten Standards, etwa für Schiffskörper, Maschinen, Ausrüstung und das Sicherheitsmanagement. Das auf Grundlage dieses Sachverständigen-gutachtens gemäß den internationalen Übereinkommen durch den jeweiligen Flaggenstaat ausgestellte Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe hat eine Geltungsdauer von einem Jahr.

6. Inwiefern sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, die Sicherheitsanforderungen zur Zulassung und zum Betrieb von Kreuzfahrtschiffen infolge der Havarie des Kreuzfahrtschiffes „Costa Concordia“ zu überprüfen?

Folgerungen aus dem Schiffsunfall „Costa Concordia“ können erst gezogen werden, wenn die Unfalluntersuchung durch die zuständigen italienischen Behörden abgeschlossen ist.

7. Gibt es nach Auffassung der Bundesregierung erkennbare Lücken bei der Sicherheit von deutschen bzw. europäischen seegängigen Passagierschiffen, und wenn ja, welche?

Nein, hierüber liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

8. Inwiefern werden die Sicherheitskonzepte von Kreuzfahrtschiffen bzw. Fährschiffen regelmäßig überprüft, und wie wird sichergestellt, dass die Besatzungen jederzeit ausreichende fachliche und sprachliche Fähigkeiten besitzen, um die Sicherheit der Passagiere zu gewährleisten?

Im Rahmen von ISM-Audits, die mindestens zweimal innerhalb von fünf Jahren nach dem ISM-Code (Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs) auf jedem Schiff und einmal jährlich in dem für den Betrieb des Schiffes verantwortlichen Unternehmen zu erfolgen haben, wird z. B. auch überprüft, ob die Besatzungen ausreichende fachliche und sprachliche Fähigkeiten besitzen, um die Sicherheit der Passagiere zu gewährleisten.

Ein Unternehmen, welches ein Passagierschiff betreibt, hat durch die Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems (SMS) unter anderem sicherzustellen, dass das Schiff mit ausreichend qualifiziertem Personal besetzt ist und die Mitarbeiter an Bord sich zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Rahmen des SMS richtig verständigen können.

Bevor Besatzungsmitglieder ihren Dienst an Bord beginnen, müssen diese entsprechend ihren Aufgaben an Bord vorgeschriebene Kurse nach dem STCW-Übereinkommen (Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten) erfolgreich durchlaufen.

Im Rahmen von regelmäßigen Hafenstaatenkontrollen wird u. a. auch geprüft, ob Nachweise der erforderlichen Ausbildung vorhanden sind. Zusätzlich wird überprüft, ob die nach SOLAS vorgeschriebenen Übungen mit den an Bord vorhandenen Sicherheitseinrichtungen durchgeführt worden sind. Gegebenenfalls kann auch ein Sicherheitsmanöver gefordert werden, um die Fähigkeiten und Fertigkeiten der Besatzungsmitglieder beim Umgang mit den an Bord vorhandenen Ausrüstungen zu überprüfen.

Auf Passagierfährschiffen, die zwischen europäischen Häfen eingesetzt sind, werden auf Basis der Richtlinie 1999/35/EG (Richtlinie über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro/Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr) zusätzliche Überprüfungen durch Besichtigter der jeweiligen Flaggenstaatsverwaltungen der angelaufenen Häfen durchgeführt.

9. Gibt es in Deutschland bei den Reedereien Sicherheitskonzepte, die über die Anforderungen aus der Frage 4 hinausgehen?

Neben den Fahrgastschiffen und Ro/Ro-Fahrgastschiffen in der internationalen Fahrt unterliegen gemäß Verordnung 336/2006/EG auch alle Ro/Ro-Fahrgastschiffe und bestimmte Fahrgastschiffe in der Inlandfahrt dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code). Danach hat das Unternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem (SMS) auszuarbeiten und im Unternehmen sowie auf den von ihm betriebenen Schiffen einzuführen und aufrechtzuerhalten, welches die Art der Unternehmensstruktur sowie die jeweiligen betrieblichen Besonderheiten der von ihm betriebenen Schiffe berücksichtigt.

10. Wie wird das Personal auf Kreuzfahrtschiffen bzw. Fährschiffen bezüglich Seenotrettungsmaßnahmen geschult, und wie wird die Qualität dieser Schulungen geprüft bzw. sichergestellt?

Das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) ist die weltweit verbindliche Grundlage für die Ausbildung von Seeleuten. Nach dessen Regel V/2 müssen Kapitäne, Leiter der Maschinenanlage, Erste Offiziere, Zweite Technische Offiziere und alle sonstigen Personen, die für die Sicherheit der Fahrgäste an Bord von Fahrgastschiffen in Notfällen unmittelbare Verantwortung tragen, eine zugelassene Sicherheitsausbildung sowie eine Ausbildung in Krisenbewältigung und der Kenntnis menschlicher Verhaltensformen abgeschlossen haben. Diese zugelassenen Ausbildungen müssen entsprechend der jeweiligen Verantwortung abgeschlossen sein, bevor den Seeleuten Aufgaben im Sicherheitsdienst an Bord von Fahrgastschiffen zugewiesen werden dürfen.

Zuständige deutsche Stelle für die Zulassung und Überwachung der vorgenannten Ausbildungskurse ist die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft. Die Qualitätssicherung erfolgt über ein Qualitätsmanagementsystem nach den Bestimmungen der Regel I/8 des STCW-Übereinkommens.

11. Inwiefern sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, die Sicherheitsausbildung von Schiffsbesatzungen zu verändern?

Durch die grundlegende Überarbeitung des STCW-Übereinkommens im Jahr 2010 wurden auch die Ausbildungsnormen für Seeleute an Bord von Fahrgastschiffen geändert. Die Übergangsfrist nach Regel I/15 des STCW-Übereinkommens sieht vor, dass unter anderem die zugelassenen Ausbildungskurse spätestens ab dem 1. Juli 2013 den neuen Anforderungen entsprechen müssen.

In Deutschland arbeiten die zuständigen Stellen derzeit intensiv an den erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung der geänderten STCW-Anforderungen. Sie werden fristgemäß abgeschlossen sein.

12. Inwiefern wird die Funktionsfähigkeit der vorgeschriebenen sogenannten Blackbox überprüft?

Die „Blackbox“, die aus der Luftfahrt bekannt ist, unterscheidet sich in der Funktionalität von dem in der Seeschifffahrt verwendeten „Voyage Data Recorder“ (VDR). Der VDR unterliegt zunächst wie andere Navigationsgeräte einer Zulassungspflicht nach SOLAS, Kapitel V und Richtlinie 96/98/EG. Diese Zulassung umfasst die Betrachtung der Funktion und der Einhaltung bestimmter Qualitätsstandards bei der Fertigung. Bei einem neuen Schiff findet eine Funktionsprüfung im Rahmen der Erstbesichtigung (initial survey) und Zeugnisausstellung statt. Gemäß SOLAS Kapitel V ist danach eine jährliche Überprüfung (annual survey) gefordert.

13. Welche Funktionssicherheit haben Navigationsgeräte (Echolot, Satelliten- bzw. Seekarten) an Bord von Schiffen, und welche Maßnahmen werden bei einem Ausfall getroffen?

Navigations- und Funkgeräte unterliegen einer Zulassungspflicht nach SOLAS Kapitel V (Funkgeräte, Kapitel IV) und Richtlinie 96/98/EG; sie müssen danach international festgelegte Mindeststandards erfüllen. Diese Zulassung umfasst

die Betrachtung der Funktion, der Robustheit im Seeinsatz und die Einhaltung bestimmter Qualitätsstandards bei der Fertigung. Bei einem neuen Schiff findet eine Funktionsprüfung im Rahmen der Erstbesichtigung (initial survey) und bei der Zeugnisausstellung statt.

Für die Funkausrüstung ist eine jährliche Überprüfung (annual survey) gefordert. Für AIS – wie bereits auch für den VDR – wird nach SOLAS V/18 ab dem 1. Juli 2012 eine jährliche Überprüfung (annual survey) gefordert. Die übrige Navigationsausrüstung wird alle fünf Jahre im Zusammenhang mit der Zeugniserteilung geprüft.

Für bestimmte Anlagen (elektronische Seekarte ECDIS, RADAR, Funkanlagen) ist darüber hinaus nach SOLAS eine redundante Ausführung vorgeschrieben. Fällt ein Navigationssystem aus, erfolgt eine möglichst umgehende Instandsetzung. Wird ein solcher Mangel z. B. im Rahmen der Zeugniserteilung oder bei der Hafenstaatkontrolle (Port State Control) erkannt, kann einem Schiff die Weiterfahrt verweigert oder unter Auflagen gestattet werden.

14. Sieht die Bundesregierung mit der jetzigen Form der dezentralen Organisation der Küstenwache (inkl. Havariekommando des Bundes und der Länder) die Einsatzbereitschaft und Durchführung von Hilfsmaßnahmen auch im Falle einer schweren Havarie sichergestellt?

Wenn ja, aus welchen Gründen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Abarbeitung der Havarie der „Lisco Gloria“ (ein sehr schwerer Seeunfall gemäß § 1a Nummer 2 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes) hat die Richtigkeit des Konzepts Havariekommando bestätigt. Die Beteiligten aus Bund und Ländern haben mit höchster Einsatzbereitschaft erfolgreich zusammengearbeitet.

15. a) Zu welchen Ergebnissen führte die Untersuchung der Havarie des Fährschiffes „Lisco Gloria“ im Jahr 2010 bei der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU)?

Die BSU hat gemeinsam mit der zuständigen Behörde des Flaggenstaates Litauen den Unfall untersucht und dabei die Federführung übernommen. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse wurden in dem Untersuchungsbericht 445/10 vom 1. Februar 2012 dargestellt und zur Verhütung künftiger Unfälle Sicherheitsempfehlungen formuliert.

- b) Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung daraus gezogen?

Die im Jahr 2002 durch das Seesicherheitsuntersuchungsgesetz mit der Errichtung der BSU durchgeführte Neuordnung der Seeunfalluntersuchung hat sich bewährt.

16. Welche zuständigen Stellen wurden im Fall der Havarie der „Lisco Gloria“ sowie bezüglich der Seeunfalluntersuchung eingeschaltet?

Der Notruf wurde in der Seenotleitstelle (MRCC) der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und in der zuständigen Verkehrszentrale der WSV aufgenommen. Bereits 65 Minuten nach Eingang des Notrufes und ersten gesicherten Erkenntnissen über das Ausmaß der Havarie hat das Havariekommando

die Gesamteinsatzleitung übernommen. Parallel dazu wurde die BSU über den Unfall in Kenntnis gesetzt.

17. War der Einsatz am havarierten Schiff „Lisco Gloria“ nach Auffassung der Bundesregierung im Sinne des Konzepts des Havariekommandos?

Ja. Die zentralen Einsatzziele wurden erreicht. Es wurden alle Personen an Bord gerettet und eine nennenswerte Verschmutzung der Meeresumwelt verhindert.

Schiffstyp	Unternehmen	Stadt	Flagge	Schiffe	BRZ	TDW
Kreuzfahrtschiff	Aida Cruises - German Branch of Costa Crociere S.p.A.	Rostock	Italien	8	470.635	41.452
	Hansa Shipping GmbH & Co. KG	Hamburg	Malta	2	6.381	
	Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH	Hamburg	Bahamas	4	58.470	6.126
	MTC Marine Trade Consulting	Hamburg	Malta	1	16.214	2.700
	Reederei Peter Deilmann GmbH	Neustadt	Deutschland	1	22.496	3.460
	TUI CRUISES	Hamburg	Malta	2	153.044	12.200
Kreuzfahrtschiff Ergebnis				18	727.240	65.938

Anlage

