

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dennis Gladiator (CDU) vom 26.07.11

und Antwort des Senats

Betr.: Kontrollen der Befreiungen von der Lotsenannahmepflicht bei Binnentankschiffen

Ende des Jahres 2010 hat die Hamburger Port Authority Reedereien angeschrieben und darauf aufmerksam gemacht, dass die Lotsenverordnung für den Hamburger Hafen auch auf Binnentankschiffe anzuwenden ist. Das bedeutet, dass nach § 5 der Hamburger Hafenlotsordnung alle Schiffsführer/-innen von Tankschiffen im Sinne des 30 § Absatz 1 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und Schiffsführer/-innen von Seeschiffen mit einer Länge über alles von 90 Metern oder einer größten Breite von 13 Metern sowie Schiffsführer/-innen von Schleppverbänden von Seeschiffen mit einer Länge über alles von 90 Metern oder einer größten Breite von 13 Metern und mehr, zur Annahme eines Hafenlotsdienstes verpflichtet sind (vergleiche: Hafenlotsordnung vom 23. September 2008). Eine Befreiung von der Lotsenannahmepflicht können Schiffsführer/-innen nach § 6 Hafenlotsordnung beantragen, wenn deren Schiffe bestimmte technische Voraussetzungen erfüllen und sie „ausreichend“ Erfahrung im Hamburger Hafen nachweisen können. Darüber hinaus bestand die Lotsenannahmepflicht bis Ende des Jahres 2010 auch für „die als Hafenfahrzeuge“ zugelassenen Schiffe.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Die HPA hat die Tankschiffsreedereien am 5. August 2010 angeschrieben und auf die Verpflichtung zur Annahme eines Hafenlotsen hingewiesen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass Binnentankschiffe (Bunkerfahrzeuge), die ausschließlich im Hamburger Hafen unterwegs sind, nicht der Lotsenannahmepflicht unterliegen.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

1. *Wie viele Schiffsführer/-innen von Binnentankschiffen haben eine Befreiung von der Lotsenannahmepflicht nach § 6 Hafenlotsordnung beantragt?*

Wie viele davon wurden erteilt respektive abgelehnt?

2010 wurden insgesamt 47 Anträge auf Befreiung von der Hafenlotsenannahmepflicht gestellt. Hierbei handelte es sich sowohl um Einzelanträge von Schiffsführern/-innen als auch um Sammelanträge von Binnenschiffsreedereien für ihre Schiffsführer/-innen. Insgesamt wurden 267 Einzelgenehmigungen erteilt. Es wurde kein Antrag abgelehnt.

2. *Welche Institution ist für die Kontrolle der Befreiungen von der Lotsenannahmepflicht insbesondere bei Binnentankschiffen verantwortlich?*

Die Nautische Zentrale des Oberhafenamtes ist für die Kontrolle der Befreiungen von der Lotsenannahmepflicht für Binnentankschiffe verantwortlich.

Neben der Nautischen Zentrale des Oberhafenamtes kontrolliert die Wasserschutzpolizei während ihrer Bestreifung des Hafens nach eigenem Ermessen, ob auf Binnentankschiffen eine Annahmepflicht eines Hafenslotsen besteht und/oder ob eine Befreiung von der Annahmepflicht eines Hafenslotsen vorliegt.

3. *Wie wird sichergestellt, dass eine „flächendeckende“ Kontrolle von Befreiungen gewährleistet ist und/oder gibt es ein spezielles Verfahren zur Durchführung von Kontrollen?*

Wenn ja, wie gestaltet sich dies?

Wenn nein, warum nicht?

Binnentankschiffe mit gefährlicher Ladung gemäß § 30 Absatz 1 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung unterliegen im Hamburger Hafen einer Meldepflicht an die Nautische Zentrale. Diese Meldepflicht besteht unter anderem für das Passieren der östlichen und westlichen Landesgrenze und für das Verlassen eines Liegeplatzes im Hamburger Hafen. Bei den Meldungen der jeweiligen Schiffsführer/-innen ist die Nummer ihrer an Bord mitzuführenden Lotsenbefreiung anzugeben.

4. *Wie viele Kontrollen wurden auf Binnentankschiffen wann und mit welchen Ergebnissen seit der oben genannten Bekanntmachung – bis dato – durchgeführt?*

Bitte nach einzelnen Fallzahlen und entsprechenden Ergebnissen aufschlüsseln.

Die Nautische Zentrale kontrolliert aufgrund der beschriebenen Meldepflichten die Vorschriften zur Annahme eines Hafenslotsen beziehungsweise einer Befreiung anlassbezogen (24 Stunden am Tag/365 Tage im Jahr). Fallzahlen werden statistisch nicht erfasst.

5. *Welche Konsequenzen ergeben sich, wenn festgestellt wird, dass eine Lotsenannahmepflicht besteht und keine Befreiung vorliegt respektive der „befreite“ Schiffsführer nicht an Bord ist?*

Sollte festgestellt werden, dass für ein Binnentankschiff eine Hafenslotsenpflicht besteht, aber kein Hafenslotse an Bord ist, so verfügt die Nautische Zentrale ein Verbleiben des Schiffs am Liegeplatz bis ein Hafenslotse an Bord ist.

Passiert ein aufkommendes Binnentankschiff die Hafengrenze und hat entgegen der Annahmepflicht eines Hafenslotsen keinen Hafenslotsen bestellt, so wird durch die Nautische Zentrale die Annahme eines Hafenslotsen verfügt.

Wird über das bestehende Kontrollsystem festgestellt, dass die Schiffsführung entgegen der Verpflichtung zur Annahme eines Hafenslotsen keinen Hafenslotsen an Bord hat, so begeht sie eine Ordnungswidrigkeit.

Liegt eine Befreiung von der Annahmepflicht eines Hafenslotsen für die Schiffsführung vor, die „befreite“ Schiffsführung jedoch nicht an Bord ist, so begeht die an Bord befindliche, nicht befreite Schiffsführung ebenfalls eine Ordnungswidrigkeit. Unabhängig von dem jeweiligen Ordnungswidrigkeitsverfahren wird die betreffende Schiffsführung durch die Nautische Zentrale zur Annahme eines Hafenslotsen verpflichtet.

6. *Warum wurde die Lotsenannahmepflicht für „die als Hafenfahrzeuge“ zugelassenen Schiffe wieder aufgehoben, obwohl die Art der Zulassung eines Schiffes in keinem Zusammenhang mit der Qualifikation des Schiffsführers steht?*

Der Ordnungsgeber geht davon aus, dass die Schiffsführung auf Bunkerfahrzeugen, die täglich beziehungsweise regelmäßig ausschließlich im Hamburger Hafen fährt, so gut mit den örtlichen hafenspezifischen Gegebenheiten vertraut ist, dass die Annahme eines Hafenslotsen nicht notwendig ist.