

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Michael Kruse (FDP) vom 03.07.15

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Grundberührung des Frachtschiffs „Choapa Trader“ (II)**

*Nachdem das Frachtschiff „Choapa Trader“ am 19. März 2015 den Elbboden berührte, wurde der Senat zu den Ursachen und dem Umgang mit solchen und ähnlichen Vorfällen gefragt. Nach Auswertung der Drs. 21/105 ergeben sich Nachfragen.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

1. *Sind die Gründe für die Schiefelage des Frachters aufgeklärt?*
  - a. *Wenn ja, wie kam es zu der Schiefelage und gab es diesbezüglich Konsequenzen (bitte erläutern)?*
  - b. *Wenn nein, wann ist mit einer Aufklärung zu rechnen?*

Die polizeilichen Ermittlungen dazu sind abgeschlossen. Im Ergebnis ist davon auszugehen, dass sich durch die Grundberührung eine Drehbewegung des Schiffes ergab, die Besatzung daraufhin ein Notankermanöver durchführte, das zu einer abrupten Geschwindigkeitsreduzierung führte, die in Verbindung mit der Drehbewegung Fliehkräfte erzeugte, die eine Neigung des Schiffes als Folge der Massenträgheit bewirkten.

2. *Wie genau sehen die in Nummer 10. der oben genannten Drucksache angesprochenen Maßnahmen zur Schadensminimierung aus? Bei*
  - a. *Havarie,*
  - b. *Schiefelage,*
  - c. *Grundberührung?*

Siehe Drs. 21/105. Im Übrigen kommt es auf sachgerechte Entscheidungen im Einzelfall an.

3. *In der tabellarischen Ausführung zu Nummer 2. ist aufgeführt, dass die häufigste Ursache für Grundberührungen in 2013, 2014 und im laufenden Jahr 2015 „Menschliches Versagen der Schiffsführung basierend auf Unkenntnis oder Fehleinschätzung“ ist.*
  - a. *Gibt es eine Abgrenzung zwischen Unkenntnis und Fehleinschätzung?*
  - b. *Wenn ja, bitte analog der Tabelle in Nummer 2. zwischen Unkenntnis und Fehleinschätzung differenzieren.*

Nein. Eine Abgrenzung zwischen Unkenntnis und Fehleinschätzung wird nicht vorgenommen, da sich die Begrifflichkeiten inhaltlich überschneiden. Eine Fehleinschätzung basiert in der Regel auf Unkenntnis, mangelnder Erfahrung oder mangelnder Sorgfalt.

4. *Wie wird eine einwandfreie Kommunikation zwischen der Schiffsführung und den Hafenslotsen gewährleistet? Welche Sprache sprechen die Lotsen mit den Kapitänen der Schiffe? Welche Sprache sprechen die Lotsen mit den Schlepperkapitänen?*

Handelt es sich um eine deutsche Schiffsführung, findet die Kommunikation zwischen Schiffsführung und Hafenslotse in deutscher Sprache statt, in anderen Fällen in englischer Sprache. Der Hafenslotse bespricht alle notwendigen Manöver mit dem Kapitän im Vorwege auf Deutsch oder Englisch und hält den Kapitän auch während der Manöver bedarfsgerecht über seine Kommandos auf Deutsch oder Englisch informiert. Die Kommunikation zwischen Schlepperkapitänen und Lotsen findet immer in deutscher Sprache statt.

5. *Wie gestalten sich die in Nummer 4. erwähnten kontinuierlichen Fortbildungsverpflichtungen der Hafenslotsen im Einzelnen?*

Die nationale Umsetzung der IMO Richtlinie A.960 „Recommendations on training and certification and operational procedures for maritime pilots other than deep-sea pilots“ bilden die Grundlage der Verpflichtung zur Fortbildung der Hafenslotsen.

Die Erfordernisse zur Fort- und Weiterbildung der Hafenslotsenbrüderschaft werden konkretisiert gemäß § 7 Hafenslotsengesetz vom 19. Januar 1981 (HmbGVBl, S. 9) mit der Änderung vom 22.10.1985 (HmbGVBl, S. 293).

Gemäß der gesetzlichen Ausbildungs- und Fortbildungsverpflichtung gibt es seit 2010 einen Fortbildungsplan der Hafenslotsenbrüderschaft Hamburg. Darin enthalten sind in sechs Modulen unterteilte Fortbildungsmaßnahmen, die von allen Hafenslotsen innerhalb eines festgelegten Zeitraums zu absolvieren sind. Die Hafenslotsenbrüderschaft hat zusätzlich eine eigene Fortbildungsordnung geschaffen, die die internen Abläufe und Organisation der Fortbildung regelt. Die Aufsichtsbehörde prüft regelmäßig die Teilnahme aller Hafenslotsen an den vorgeschriebenen Fortbildungsveranstaltungen.

*Am Samstag den 27. Juni 2015 soll es wieder eine Grundberührung eines Schiffs in der Elbe gegeben haben. Laut Medienberichten soll es sich bei der Ursache um einen Maschinenausfall gehandelt haben.*

6. *Wie viele Grundberührungen gab es bisher im Jahr 2015 und was waren jeweils die Ursachen?*

Neben den in der Drs. 21/105 angegebenen Grundberührungen ereignete sich bis zum derzeitigen Zeitpunkt eine weitere (Stand: 7. Juli 2015). Ursache dieser Havarie war ein Defekt der Hauptmaschine.

7. *In wie vielen Fällen wurden in der Folge Ermittlungen eingeleitet? Gegen wen mit jeweils welchem Ergebnis?*

In jedem der in Rede stehenden Fälle wurden Ermittlungen durch die Wasserschutzpolizei aufgenommen. Im Ergebnis wurden fünf Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen den jeweiligen nautischen Schiffsoffizier und zwei Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Elblotsen eingeleitet. Von den sieben Verfahren würden fünf mit der Verhängung von Buß- beziehungsweise Verwarngeldern abgeschlossen. Ein Verfahren wurde eingestellt und in einem Fall ist der Ausgang des Verfahrens noch offen.