

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Heidi Knake-Werner
und der Fraktion der PDS
– Drucksache 14/2320 –**

Beladung eines bestreikten Schiffes durch Soldaten der Bundeswehr

In der Woche vom 27. September 1999 bis zum 1. Oktober 1999 führte die Internationale Transportarbeiter Föderation (ITF) eine europaweite Aktionswoche durch, bei der Sicherheits- und Ausbildungsstandards von unter Billigflagge fahrenden Seeschiffen überprüft wurden und die Reedereien zum Abschluss eines Tarifvertrages bewegt werden sollten. Die Aktionswoche wurde in den deutschen Seehäfen von der Gewerkschaft ÖTV unterstützt und führte dazu, dass für 17 Schiffe ein Tarifvertrag der ITF abgeschlossen werden konnte. Am 29. September 1999 wurde im Hafen von Cuxhaven die unter der Flagge der Bahamas fahrende „Ravenna Bridge“ beim Laden bestreikt, weil für die Besatzungsmitglieder kein Tarifvertrag bestand. Das Schiff sollte mit Gütern der Bundeswehr für das Kosovo beladen werden. Nach Angaben der ÖTV setzte die Bundeswehr Soldaten für die Beladung ein, um die Streikmaßnahme zu durchbrechen.

1. Trifft es zu, dass das Bundesministerium der Verteidigung für den Seeverkehr Reedereien beauftragt, die unter Billigflaggen fahren und nicht den unter deutscher Flagge geltenden Sicherheitsvorschriften und Tarifverträgen unterworfen sind?

Der größte Teil weltweiter Schiffstonnage fährt unter den Flaggen von so genannten offenen Registern; die für Belange der Bundeswehr in Frage kommenden Trockenfracht-Stückgutschiffe sind ebenfalls zum überwiegenden Teil unter diesen Flaggen registriert.

2. Welche Gründe bewegen das Bundesministerium der Verteidigung Billigflaggenschiffe einzuchartern?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 18. Januar 2000 übermittelt.

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

Die Charterung der Schiffe erfolgt in erster Priorität nach Kriterien der Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit.

Für den Begriff „Billigflagge“ existiert keine anerkannte Definition. Nach einer von der Bundesrepublik Deutschland nicht anerkannten Definition der Internationalen Transportarbeiter Gewerkschaft (ITF) wäre auch das Internationale Schiffsregister (ISR) der Bundesrepublik Deutschland als so genannte Billigflagge zu bezeichnen.

Es werden für Belange der Bundeswehr sowohl Schiffe unter deutscher als auch Schiffe unter fremder Flagge eingesetzt. Diese Schiffe unterliegen den international verbindlichen Sicherheits- und Meeresumweltschutz-Regelungen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), die auch für die deutsche Handelsflotte nach dem Schiffssicherheitsgesetz maßgeblicher Standard ist.

3. In welchem Verhältnis steht die Tonnage, die das Bundesministerium der Verteidigung mit unter deutscher Flagge fahrenden Schiffen transportieren lässt, zu Transporten mit Billigflaggenschiffen?

Circa 70 % aller Schiffscharterungen für die Bundeswehr 1999 führen unter Flaggen „offener Register“.

4. Handelt es sich bei den unter Billigflagge fahrenden Schiffen auch um ausgeflaggte Schiffe deutscher Reedereien?

Der Begriff „ausgeflaggte Schiffe deutscher Reeder“ ist eng auszulegen. Darunter fallen nur Schiffe, die gemäß § 7 des Flaggenrechtsgesetzes befristet eine andere als die Bundesflagge führen, nicht jedoch Schiffe unter fremder Flagge, die sich z. B. im Management deutscher Firmen im Ausland befinden oder aber Schiffe im Besitz von ausländischen Tochtergesellschaften deutscher Reedereien.

5. Wie wird bei Bundeswehrtransporten mit Billigflaggenschiffen gewährleistet, dass die deutschen Sicherheitsstandards für den Seeverkehr eingehalten werden?

Unter den Reedern tragen die Flaggenstaaten die Hauptverantwortung für die Sicherheit ihrer Schiffe. Die Hafenstaatkontrollen (Port State Control) haben sich als wirksames Instrument zur Aufrechterhaltung der Sicherheit im Schiffsverkehr erwiesen. Die Verwaltungen der Mitgliedstaaten der „Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle“ haben sich verpflichtet, 25 % der Schiffe unter fremder Flagge, die ihre Seehäfen anlaufen, auf die Einhaltung von internationalen Normen hin zu prüfen, Mängel festzustellen und Maßnahmen zu deren Beseitigung zu ergreifen. Außerdem kann Schiffen, die sich hartnäckig weigern, den internationalen Anforderungen zu entsprechen, unter bestimmten Voraussetzungen die Zufahrt zu Häfen im Geltungsbereich der Vereinbarung verweigert werden.

Insgesamt werden in der jeweiligen Hafenstaat-Kontrollregion 85 bis 95 % der ankommenden fremdflaggigen Schiffe von den Sicherheitskontrollen erfasst.

Bei allen Ausschreibungen werden durch die Bundeswehr Schiffsbeschreibungen und -pläne beim Anbieter eingefordert. Sollten Zweifel bestehen, werden Zertifikate und Protokolle über die zuletzt erfolgte Hafenstaatkontrolle nachgefordert.

Schließlich wird bei der Andienung des Schiffes, d. h. bei der Übergabe des Schiffes in einem ladeklaren Zustand an einem vertraglich definierten Ort und zu/in einem vereinbarten Zeitpunkt/-raum, eine Übergabeverhandlung durchgeführt, an deren Ende das so genannte Protocol of Delivery unterzeichnet wird.

6. Informiert sich das Bundesministerium der Verteidigung vor der Vergabe von Transportaufträgen an Billigflaggenschiffe über die an Bord bestehenden Sicherheits- und Ausbildungsstandards?

Ein Anbieter erhält erst dann den Zuschlag, wenn nach Papierlage die Zuverlässigkeit des Schiffes gewährleistet ist. Die eigentliche Übernahme erfolgt erst bei Andienung des Schiffes.

Unabhängig von der Herkunft des Schiffes führt der jeweils durch die Bundeswehr eingesetzte „Supercargo“ die Übernahmeverhandlung durch, in deren Verlauf er das Schiff besichtigt und sich die erforderlichen Papiere vorlegen lässt.

Der „Supercargo“ ist ein Reserveoffizier mit Kapitänspatent, der eigens für die Durchführung eines Schiffstransports einberufen wird und der die Interessen der Bundeswehr als Charterer während der gesamten Reise gegenüber dem Reeder und der Besatzung vertritt. Zu seinen Aufgaben gehört die Überwachung der Einhaltung von Sicherheitsnormen und -bestimmungen ebenso wie die Kontrolle der Besatzungsqualifikationen. In Zweifelsfällen ist er autorisiert, einen vereidigten Sachverständigen hinzuzuziehen.

Im Falle der „Ravenna Bridge“ war bekannt, dass das Schiff vor Charterbeginn durch die Bundeswehr aus einer Charter für die US-Streitkräfte in Bremerhaven entlassen worden war. Dabei war auch eine Hafenstaatkontrolle ohne Beanstandung durchgeführt worden; darüber hinaus lag ein gültiges Klassenzertifikat des „Registro Italiano Navale (RINA)“ vor.

7. Betrachtet es die Bundesregierung für gerechtfertigt, Aufträge an Reedereien zu vergeben, die die vom Internationalen Arbeitsamt empfohlenen Mindesteuern unterlaufen?

Die Bundesregierung und andere staatliche Stellen sind zu strikter tarifpolitischer Neutralität verpflichtet; tarifrechtliche Verträge zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern an Bord von Schiffen werden bei einer Charterung durch die Bundeswehr nicht geprüft.

8. Hält es die Bundesregierung für rechtlich unbedenklich, wenn Bundeswehrsoldaten zur Beladung eines bestreikten Schiffes eingesetzt werden?

Das Schiff „Ravenna Bridge“ war zu keiner Zeit von Arbeitskampfmaßnahmen betroffen. Entsprechende Angaben der ÖTV hierzu sind unzutreffend.

Die zur Entladung eingesetzten Soldaten waren aufgrund der in der Bundeswehr gültigen Bestimmungen zum Fahren von Militärfahrzeugen unverzichtbar.