

Unterrichtung
(zu Drs. 16/5180 und 16/5427)

Der Präsident
des Niedersächsischen Landtages
– Landtagsverwaltung –

Hannover, den 06.12.2012

Lehren aus der Havarie der MSC Flaminia ziehen - EU-Richtlinie über die Nothäfen überarbeiten

Antrag der Fraktionen der CDU und der FDP - Drs. 16/5180

Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr - Drs. 16/5427

Der Landtag hat in seiner 152. Sitzung am 06.12.2012 folgende Entschließung angenommen:

Lehren aus der Havarie der MSC Flaminia ziehen - EU-Richtlinie über die Nothäfen überarbeiten

Am 14. Juli 2012 gab es auf dem unter deutscher Flagge fahrenden Containerschiff „MSC Flaminia“ einen Unfall, bei dem ein Besatzungsmitglied zu Tode kam, weitere verletzt wurden sowie ein Vermisstenfall zu beklagen war.

Die Besatzung wurde daraufhin evakuiert und eine Bergungsfirma mit der Sicherung des führerlosen Schiffes beauftragt. In der Folge gab es Bemühungen der Bergungsfirma, einen Notliegeplatz vor der britischen oder französischen Küste anzulaufen. Hilfeersuchen bei den jeweiligen Staaten, später auch bei der holländischen Regierung wurden jedoch abschlägig beurteilt. Am 17. August 2012 hat sich die Bundesrepublik Deutschland als Flaggenstaat dazu bereit erklärt, die „MSC Flaminia“ in deutsche Hoheitsgewässer schleppen zu lassen, das Schiff zu sichern und zu entladen.

Das Havariekommando in Cuxhaven hat gemeinsam und in enger Abstimmung mit dem niedersächsischen Umweltministerium, dem niedersächsischen Wirtschaftsministerium sowie dem betroffenen Reeder Verantwortung übernommen und dafür Sorge getragen, dass die Situation an Bord stabil ist. Die von den Beteiligten angewandten Hilfskonzepte haben sich dabei als wirkungsvoll erwiesen.

Das Beispiel der „MSC Flaminia“ hat nach Ansicht von Experten deutlich gemacht, dass die derzeit gültigen europäischen Schutz- und Notfallkonzepte für in Seenot geratende Schiffe überarbeitet werden müssen. Als Reaktion auf die Havarien der Öltanker „Erika“ (1999) und „Prestige“ (2002) hatte die EU insbesondere im Rahmen der sogenannten Erika-Pakete verschiedene legislative Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit und des Meeresumweltschutzes in Kraft gesetzt.

In den Jahren 2004 und 2009 wurde das Erika-Paket grundlegend überarbeitet. So wurde etwa die Richtlinie zur Überwachung des Seeverkehrs geändert, um die Hilfe für in Seenot geratene Schiffe zu verbessern. Nach Artikel 20 a der „Richtlinie 2009/17/EG zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr“ haben die Küstenstaaten Pläne zur Aufnahme von Schiffen zu erstellen, die sich in ihren Hoheitsgewässern aufhalten. Gemäß Artikel 20 b der Richtlinie treffen die Mitgliedstaaten nach einer Vorabbewertung der Situation eine Entscheidung über die Aufnahme eines Schiffes an einem Notliegeplatz. Dies hat im Fall der „MSC Flaminia“ offenbar zu einer Verzögerung der Handlungsabläufe geführt, die sich nach Ansicht von Experten nicht wiederholen darf.

Vor diesem Hintergrund bittet der Landtag die Landesregierung,

1. sich für eine umfassende und zügige Aufklärung der Havarie einzusetzen, bei der festgestellt wird, was die Brandursache war und welche Schritte die Schiffs- und Ladungseigner sowie die Bundesrepublik Deutschland unternommen haben, die Zuweisung zu einem sicheren Notliegeplatz zu erwirken.
2. dass die Richtlinie 2009/17/EG einer grundlegenden Überprüfung unterzogen wird, wenn anhand der Ergebnisse der Aufklärung Regelungslücken identifiziert werden, die das Verfahren mit auf Hilfe angewiesenen Schiffen betreffen.
3. die bisherigen Vorschriften der „Richtlinie 2009/17/EG zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr vom 23. April 2009“ um verbindlichere Regeln für die Verbringung havariierter Schiffe in geeignete Nothäfen und Notliegeplätze zu erweitern. Dabei sollte klar definiert werden, welcher europäische Küstenstaat unter welchen Voraussetzungen über den Verbleib der in Notlage geratenen Schiffe entscheiden muss.
4. Ausgleichsmaßnahmen für nicht von der Reederversicherung gedeckte Schäden im EU-Recht zu verankern. Hilfsbereite Staaten und/oder Häfen dürfen nicht auf den Folgekosten sowie den wirtschaftlichen Schäden als Folge einer Einschränkung des Hafenbetriebs sitzen bleiben.
5. eine regelmäßige Abfrage beim Havariekommando in Cuxhaven zu initiieren, die zum Ziel hat, personelle und technische Ressourcen bedarfsgerecht zur Verfügung zu stellen.