

Unterrichtung

Der Präsident
des Niedersächsischen Landtages
– Landtagsverwaltung –

Hannover, den 12.06.2013

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

Beschluss des Landtages vom 06.12.2012 - Drs. 16/5531

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.

Antwort der Landesregierung vom 11.06.2013

Zu 1:

Der Seeunfall der MSC Flaminia wird derzeit bei der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung untersucht. Ein Untersuchungsbericht ist gemäß § 28 Abs. 1 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG) spätestens zwölf Monate nach dem Seeunfall zu veröffentlichen. Wann ein solcher für den genannten Fall vorliegen wird, ist noch nicht absehbar, gegebenenfalls wird zunächst ein Zwischenbericht erstellt werden.

Zu 2 bis 4:

Der zu erstellende Untersuchungsbericht soll gemäß § 27 SUG eine Darstellung der zugrunde liegenden Fakten und des Unfallhergangs, eine Auswertung, Schlussfolgerungen sowie - nach Möglichkeit - Sicherheitsempfehlungen enthalten. Dabei werden gemäß § 27 Abs. 2 SUG folgende Punkte untersucht und bewertet:

Die Einzelheiten des Hergangs des Seeunfalls, die beteiligten Schiffe, die äußeren Umstände, die Ergebnisse der Untersuchungshandlungen und Gutachten, Beeinträchtigungen der Sicherheitsuntersuchungen und ihre Gründe, die Auswertung aller Ergebnisse und die Feststellung der Ursachen oder der wahrscheinlichen Ursachen des Seeunfalls.

Insgesamt dient die Untersuchung dem Zweck, Verbesserungen der Seesicherheit zu ermöglichen.

Kernstück der Sicherheitsuntersuchung sind die Sicherheitsempfehlungen. Diese sollen helfen, künftige Unfälle zu vermeiden sowie deren Bekämpfung zu optimieren. Die Sicherheitsempfehlungen werden vom Direktor der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung herausgegeben und an die Stellen gerichtet, die sie in geeignete Maßnahmen umsetzen können. Stellen in diesem Sinne können im Rahmen der Sicherheitsvorsorge nach § 3 des Schiffssicherheitsgesetzes auch einzelne Personen, Unternehmen oder Verbände sein.

Bezüglich der Feststellung, ob der Unfall der MSC Flaminia auf menschliches Fehlverhalten oder auch auf technisches Versagen zurückzuführen ist, muss zunächst der Untersuchungsbericht abgewartet werden. Erst nach Vorlage dieses Berichts kann bewertet werden, ob angesichts der aktuellen Erfahrungen im Fall Flaminia die bestehenden internationalen und europäischen Regelungen zur maritimen Notfallvorsorge ergänzungsbedürftig sind bzw. deren Umsetzung einschließlich der notwendigen zwischenstaatlichen Kommunikation Defizite aufweisen und welcher Handlungsbedarf gegebenenfalls besteht.

Zu 5:

Gemäß der Bund-Länder-Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos ist ein „Kuratorium Maritime Notfallvorsorge“ eingerichtet. Dort werden Grundsatzangelegenheiten zur Erfüllung der Aufgaben des Havariekommandos behandelt. Das Kuratorium tagt ca. zweimal pro Jahr und befasst sich regelmäßig mit der personellen und sachlichen Ausstattung des Havariekommandos.