

Antrag

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Dorothea Steiner, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Daniela Wagner, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann E. Ott, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Havarie des Containerschiffs „MSC Flaminia“ – aus den Fehlern von Seeunfällen lernen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Bundestag stellt fest:

Die Havarie des unter deutscher Flagge fahrenden Containerschiffs „MSC Flaminia“ hat deutlich gemacht, dass die derzeitigen Regelungen nicht ausreichend sind, um die Seesicherheit in Folge von Havarien vor den Küsten Europas zu gewährleisten.

Am 14. Juni 2012 ereignete sich im Atlantik eine schwere Havarie des knapp 2900 Container geladenen Containerfrachters MSC Flaminia. Unter den geladenen Containern befanden sich auch 151 als Gefahrgut deklarierte Container. Aus zum jetzigen Zeitpunkt noch ungeklärter Ursache brach an Bord des Schiffes Feuer aus. Die Folgen waren mehrere tote und verletzte Besatzungsmitglieder sowie ein großer Schaden für das Schiff und dessen Ladung. Außerdem bestand zu jeder Zeit eine große Gefahr für die Umwelt, den Fischbestand sowie Besatzung und Rettungskräfte. Nach verschiedenen Hilfesuchen des Schiffes in nahegelegenen EU-Mitgliedsstaaten (u. a. Großbritannien, Frankreich) sagte Deutschland als Flaggenstaat des Schiffes am 16. August 2012 Hilfe zu. Einen ganzen Monat lang erhielt das Schiff keine Hilfe von einem nahegelegenen Staat der Europäischen Union.

Das im Rahmen der sog. „Erika-Pakete“ auf europäischer Ebene auf den Weg gebrachte Nothafenkonzept verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten nicht zur Abstimmung, um einen Nothafen zuzuweisen. Außerdem darf die eigens zur maritimen Sicherheit geschaffene EU-Behörde EMSA nicht eigenständig tätig werden. Dies sind verwirrende Zuständigkeitskompetenzen und bedürfen dringender Überarbeitung.

Die sogenannten „Erika“-Pakete I-III sind nach dem schweren Unglück des Öltankers „Erika“ im Jahr 1999 und den verheerenden Auswirkungen des Unfalls entstanden. Damals brach ein Öltanker vor der Küste Frankreichs auseinander. Seitdem sind Gesetzespakete verabschiedet worden, sowohl zum si-

Anlage 2/06.11.12

chenen Transport von Erdöl auf See sowie zur Sicherheit der Seeschifffahrt. Dass weiterer Handlungsbedarf zur Anpassung der europäischen Regelungen besteht, hat die Havarie des Containerschiffs „MSC Flaminia“ gezeigt.

Auf Bundesebene wurde mit dem gemeinsamen Havariekommando des Bundes und der Küstenländer 2003 eine Organisation geschaffen, mit der Deutschland bereits handlungsfähig ist. So konnte sie auch wirksam bei bisherigen Havarien tätig werden.

Der Fall des havarierten Containerschiffs „MSC Flaminia“ sollte genutzt werden, um die noch bestehenden Lücken im europäischen und internationalen Rechtsrahmen, zu schließen. Vor allem in Bezug auf die Zuweisung von Notliegeplätzen sind derzeit geltende Regelungen ungenügend. Hierzu kann nur die EMSA (Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs) koordinierend tätig werden und sollte zur weiteren Verbesserung der maritimen Sicherheit in Europa dringend mit weiteren operativen Kompetenzen ausgestattet werden. In Zukunft sollten EU-Staaten kein havariertes Schiff mehr abweisen können. Dazu zählt ein für alle Küstenstaaten verbindliches Nothafenkonzept, das dringend eingeführt werden muss.

II. Die Bundesregierung wird aufgefordert,

1. sich bei der Europäischen Kommission dafür einzusetzen, dass die existierende „Richtlinie über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr“ hinsichtlich eines für alle Staaten verbindliches Nothafenkonzepts und eines Schiffssicherheitskonzepts zügig nachgebessert wird.
2. sich bei den Ländern der Europäischen Union dafür einzusetzen, dass die EMSA (Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs) weitere operative Befugnisse erhält. Dazu soll vor allem die Zuweisung von Notliegeplätzen gehören.
3. bei den Ländern der Europäischen Union sowie auf internationaler Ebene darauf hinzuwirken, die europäischen Regelungen für Schiffssicherheit, und Schiffsrettung so anzupassen, dass im Falle von Havarien die Gefahr, die von einem Havaristen ausgeht, schnellstmöglich und effizient gebannt werden muss.
4. die bestehenden nationalen, europäischen sowie internationalen Leitlinien bezüglich Überwachung, Information, Bergung und Sicherung von havarierten Schiffen und Schiffsladung zu überprüfen und dem Bundestag über die Ergebnisse nach Abschluss der Untersuchungen der Havarie des Containerschiffs „MSC Flaminia“ zu berichten.

Berlin, den 6. November 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion