

## **Antrag**

**der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, Martin Burkert, Ingo Egloff, Petra Ernstberger, Karin Evers-Meyer, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Holger Ortel, Florian Pronold, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Dr. Carsten Sieling, Sonja Steffen, Franz Thönnies, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD**

### **Konsequenzen aus der Havarie der MSC Flaminia ziehen – EU-Notfallpläne und Gefahrgutkontrollen im Seeverkehr überprüfen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Havarie des unter deutscher Flagge fahrenden Containerschiffs MSC Flaminia im Nordatlantik wirft Fragen hinsichtlich der Sicherheitsstandards im Seeschiffsverkehr auf. Im Mittelpunkt stehen die Wirksamkeit des europäischen Notfallkonzeptes für Schiffsunfälle und eine Weiterentwicklung der bestehenden Sicherheitsvorkehrungen für den Gefahrguttransport mit Seeschiffen.

Erst nach mehrwöchigen Verhandlungen und erfolglosen Bemühungen, einen Notliegeplatz in einem Anrainerstaat anzulaufen, hatte die Bundesrepublik Deutschland als Flaggenstaat das durch einen Brand stark beschädigte Schiff in deutsche Hoheitsgewässer schleppen lassen. Im Tiefwasserhafen JadeWeserPort soll die MSC Flaminia nun unter Aufsicht des Havariekommandos als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer gesichert und entladen werden; von den mehr als 2 800 Containern, die der havarierte Frachter geladen hatte, enthalten rund 150 Gefahrgut.

Wiederholt haben Küstenländer in Europa havarierten Schiffen in der Vergangenheit den Zugang zu Nothäfen bzw. Notliegeplätzen verwehrt, so im Fall des verunglückten Frachters Pallas 1998, aber auch in den Fällen der Tanker Erika und Prestige in den Jahren 1999 und 2002. Mit der Verabschiedung von drei Gesetzgebungspaketen (Erika I bis III) hat die Europäische Union (EU) seither dafür gesorgt, dass die Standards für die Sicherheit im europäischen Seeverkehr erheblich verbessert worden sind. Doch nicht alle Maßnahmen haben sich als hinreichend erwiesen. Es stellt sich daher die Frage, welche Konsequenzen aus dem Beispiel der MSC Flaminia zu ziehen sind.

Das rasche Aufsuchen eines Nothafens bzw. Notliegeplatzes kann im Fall eines Schiffsunfalls wesentlich zu dem Erfolg des Unfallmanagements beitragen. Die EU hat mit ihrer Richtlinie 2002/59/EG, geändert durch die Richtlinie 2009/17/EG, einen rechtlichen Rahmen geschaffen, um verunglückten Schiffen den Zugang zu infrage kommenden Häfen zu erleichtern. Die Bestimmungen schreiben

den EU-Mitgliedstaaten die Ausarbeitung von Notfallplänen zur Aufnahme eines Schiffes in Seenot vor und benennen Kriterien für deren Beschaffenheit sowie das Vorgehen im Notfall.

Das uneingeschränkte Recht, einen Nothafen anlaufen zu dürfen, ist jedoch weder in internationalen Übereinkommen noch im EU-Recht oder in nationalen Regelungen niedergelegt. Gemäß den EU-Richtlinien sowie der Resolution A.949(23) der International Maritime Organization (IMO) hat der Mitgliedstaat, zu dessen Notliegeplatz das havarierte Schiff Zugang erbittet, eine umfassende Interessenabwägung zu treffen; der Zugang zum Hafen darf nur dann verwehrt werden, wenn die Gefahren durch ein Einlaufen des Havaristen größer wären als beim Verbleib des Schiffes auf See. Gleichwohl sehen die EU-Vorgaben keine ausdrückliche Ausweisung von Notliegeplätzen vor; diese obliegt einer Einzelfallentscheidung der zuständigen nationalen Behörde.

Mit dieser Begründung haben im Falle des deutschen Containerschiffs MSC Flaminia denn auch mehrere europäische Anrainerstaaten die Hilfsersuchen von Schiffsbesatzung, Reederei und Bergungsfirma negativ beschieden. So wurde die Aufnahme des Frachters im Hafen von Le Havre mit dem Hinweis auf unkalkulierbare Risiken sowie die Lage des Containerterminals in einem Industriegebiet untersagt. Der Unfall der MSC Flaminia sollte daher zum Anlass genommen werden, die Regeln für die Verbringung havariierter Schiffe in geeignete Nothäfen und Notliegeplätze zu überarbeiten. Dies betrifft insbesondere den Informationsaustausch zwischen den EU-Mitgliedstaaten sowie die Kriterien für die Festlegung der auszuweisenden Nothäfen bzw. deren Beschaffenheit und Ausrüstung mit Sicherheitsvorkehrungen. Denn: Die Benennung eines Nothafens hilft nur dann, wenn dieser im Notfall auch tatsächlich angelaufen werden kann.

Vor dem Hintergrund der dynamischen Entwicklung des Containerverkehrs rücken zudem die Transportrisiken beim Seeverkehr von Gefahrgut in den Blick. Der Anteil der Gefahrgüter am gesamten Güteraufkommen im Seeverkehr beträgt nach Expertenschätzungen rund 30 Prozent; bei den Containerlinienverkehren macht dieser Anteil demnach zwischen 15 und 20 Prozent aus. Genauere Daten sind kaum verfügbar, da Häfen die umgeschlagenen Gefahrgüter nach Klassen und Tonnen erfassen, nicht jedoch nach Herkunft und Destination; manche erfassen diese Güter gar nicht.

Die IMO hat auf den wachsenden Trend zu Containerisierung und neuen Logistikmodellen wie Just-in-time-Konzepten reagiert und den international geltenden Vorschriftenkodex kontinuierlich angepasst. Der Internationale Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (International Maritime Dangerous Goods Code/IMDG-Code) regelt verbindlich, wie der Transport von Gefahrgut auf Containerschiffen zu erfolgen hat; dies gilt nicht nur im Hinblick auf die Verpackung der Waren, sondern auch für die Unterbringung der Container an Bord sowie die Klassifizierung und Dokumentation der Ladung durch den Versender. So sind denn auch keine Unfälle bekannt, die auf fehlende Vorschriften zurückzuführen wären.

Das Problem ist vielmehr die Nichtbeachtung oder falsche Anwendung vorhandener Bestimmungen. Immer wieder wird Gefahrgut – zum Teil aus Unwissen, zum Teil absichtlich – von den Versendern falsch oder unzureichend deklariert und dann verschifft. Genaue Zahlen zur Falschdeklaration liegen laut Experten zwar nicht vor; die Einrichtung des Cargo Incident Notification System (CINSNET) durch mehrere internationale Linienreedereien hat aber gezeigt, dass ein großer Teil der Unfälle und Vorkommnisse mit Ladung jeglicher Art auf falsche Deklaration von Waren zurückzuführen ist – eine Problematik, die insbesondere Gefahrguttransporte aus Asien betrifft. Kontrollen in den Häfen und durch den Zoll können verhindern, dass durch falsch deklarierte Güter an Bord eine Gefährdung für Mensch und Umwelt entsteht.

Während die Umsetzung des IMDG-Codes in Deutschland durch die Gefahrgutverordnung See (GGVSee) erfolgt ist und die Einhaltung der Vorschriften durch Stichprobenkontrollen überprüft wird, bestehen in der Verwaltungspraxis zahlreicher anderer Länder deutliche Umsetzungsdefizite. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund sieht der IMDG-Code in seiner aktualisierten Fassung neben anderen Neuerungen eine verstärkte Zusammenarbeit der nationalen Behörden vor. Ab dem 1. Januar 2013 kann diese Vorschrift von den Mitgliedstaaten auf freiwilliger Basis angewendet werden, ab dem 1. Januar 2014 muss das Regelwerk für die Beförderung gefährlicher Güter auf See zwingend und ohne jede weitere Übergangsvorschrift angewandt werden. Dies ist ein weiterer wichtiger Schritt, um möglichst einheitliche und weltweit anerkannte Sicherheitsstandards im Seeverkehr zu schaffen; weitere müssen folgen. Notwendig sind verlässliche Informationen über Vorfälle mit gefährlichen Gütern und ein Höchstmaß an Transparenz bei den Transportbeteiligten, um die Risiken bei der Beförderung von Gefahrgut im Seeverkehr zu minimieren und Schäden für Mensch und Umwelt weitestgehend zu verhindern.

## II. Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die hervorragende Arbeit des Havariekommandos von Bund und Küstenländern im Rahmen des Sicherheitskonzeptes Deutsche Küste und insbesondere die Koordination des Unfallmanagements im Fall der havarierten MSC Flaminia;
- die bisherigen Anstrengungen auf EU-Ebene, einen verbindlichen Rahmen für den Zugang havariierter Schiffe zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen zu schaffen;
- die kontinuierliche Fortentwicklung und Harmonisierung der Vorschriften der IMO hinsichtlich der Deklaration von Gefahrgut bei Seebeförderungen im IMDG-Code, um den sich ständig verändernden Rahmenbedingungen beim Transport verpackter gefährlicher Ladung Rechnung zu tragen;
- die Einrichtung des CINSNET zur Identifizierung von Sicherheitsproblemen mit Gefahrgutladungen auf der Basis eines freiwilligen Netzwerkes führender Containerlinienreedereien.

## III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- den Deutschen Bundestag über die Ergebnisse der Analyse des Unfallhergangs auf der MSC Flaminia sowie die Brandursachen zu informieren und zu dokumentieren, welche Schritte Schiffs- und Ladungseigner sowie die auf See und im Küstenbereich zuständigen Behörden unternommen haben, um die Zuweisung des havarierten Schiffs zu einem sicheren Nothafen bzw. Notliegeplatz zu erwirken;
- sich auf der Grundlage dieser Ergebnisse auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass im Rahmen des EU-Notfallkonzeptes eine Präzisierung der Merkmale der von den Mitgliedstaaten zu benennenden Nothäfen bzw. Notliegeplätze geprüft wird. Diese sollte gewährleisten, dass auf Hilfe angewiesene Schiffe die nächstgelegenen und am besten geeigneten Nothäfen oder Notliegeplätze schnellstmöglich anlaufen können. Dabei sollte geprüft werden, welche Rolle der European Maritime Safety Agency (EMSA) im Rahmen ihrer bestehenden Aufgabenstellung zukommt;
- sich auf europäischer Ebene für die ordnungsgemäße Anwendung der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr sowie der Richtlinie 2009/17/EG zur Änderung der Richtlinie 2002/57/EG durch die Mitgliedstaaten einzusetzen, insbesondere im Hinblick auf den Informations-

austausch der europäischen Partner über die Zahl und Beschaffenheit möglicher Notliegeplätze; dabei müssen die Kompetenzen der Mitgliedstaaten gewahrt bleiben;

- sich im Rahmen der IMO dafür einzusetzen, dass die Vorschriften des IMDG-Code von den Mitgliedstaaten vollständig umgesetzt werden;
- sich im internationalen Rahmen dafür einzusetzen, dass eine Meldepflicht für nicht ausreichend oder falsch deklariertes Gefahrgut im Rahmen des Global Integrated Shipping Information System (GISIS) geprüft wird und dafür einzutreten, dass der Informationszugang der nationalen Behörden erleichtert wird; dabei ist insbesondere der Vorschlag einer zentralen Datenbank zu prüfen;
- sich gegenüber den IMO-Partnern dafür einzusetzen, dass Konzepte untersucht werden, die eine gemeinsame Kontrolle der Seefracht durch die für Gefahrgutkontrollen zuständigen nationalen Behörden sowie die Zollverwaltungen zum Ziel haben;
- sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass die Einführung eines neuen Status „bekannter Versender“ nach dem Vorbild des Luftverkehrs geprüft wird, um eine sichere Lieferkette auf See zu gewährleisten;
- sich gegenüber den europäischen Partnern dafür einzusetzen, dass bei der Erstellung der auf der Basis der Richtlinie 2001/106/EG geführten Schwarzen Liste von Schiffen, die im Zuge der Hafenstaatkontrolle durch Sicherheitsmängel aufgefallen sind, auch unzuverlässige Versender berücksichtigt werden.

Berlin, den 24. Oktober 2012

**Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion**