

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dorothea Steiner, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/10613 –

Havarie des Containerschiffs „MSC Flaminia“

Vorbemerkung der Fragesteller

Vor Englands Küste, im Ärmelkanal, ist am 14. Juli 2012 das Containerschiff „MSC Flaminia“ havariert. Bei dem Schiff handelt es sich um ein großes Containerschiff mit einer Stellplatzkapazität von 6 750 Standardcontainern. Die MSC Flaminia ist ein zehn Jahre altes Schiff, das unter deutscher Flagge fährt.

Das havarierte Schiff lag seit dem Vorfall vor der Küste Englands und hat keinen Bergungshafen anlaufen können. Sämtliche Bemühungen, das Schiff in einen englischen oder französischen Hafen zu schleppen, scheiterten. Letztlich erklärte sich Deutschland bereit, die Bergung vorzunehmen. Inzwischen ist das Schiff auf dem Weg zur Bergung in Richtung Deutsche Bucht. Doch die Bergung geht nicht ohne Risiko vor sich. An Bord befänden sich laut Presseberichten zwar „keinerlei radioaktive Stoffe“, doch sind 151 Gefahrgutcontainer an Bord (teilweise bereits durch das Feuer zerstört oder beschädigt), außerdem 1 247 Tonnen Schweröl, 651 Tonnen leichtes Schweröl und 20 Millionen Liter kontaminiertes Löschwasser.

Diese Stoffe zu bergen und das Schiff in einen sicheren Hafen zu transportieren, wird eine große Herausforderung für alle Beteiligten. Auch die Kosten, die durch die Bergung entstehen, werden nicht unerheblich sein. Es sollten die Bergungsmaßnahmen nicht einseitig zulasten des Steuerzahlers gehen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Am 14. Juli 2012 ereignete sich im Atlantik auf dem unter deutscher Flagge fahrenden Containerschiff „MSC Flaminia“, das sich mit insgesamt 25 Personen (23 Personen Besatzung, 2 Passagiere) auf der Fahrt von Charleston (USA) nach Antwerpen befand, ein folgenschweres Schadensereignis. Infolge eines Brandes im Laderaum kam es zu einer heftigen Explosion. Da die Löschergebnisse nicht zum Ziel führten, löste die Schiffsführung den Notruf aus und verließ kurz danach das Schiff.

Nach dem Hilferuf der „MSC Flaminia“ löste das Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) der britischen Küstenwache Alarm aus und leitete die Such- und Rettungsaktion ein. Die Schiffbrüchigen wurden von dem Tanker „DS Crown“ aufgenommen. Bei dem Seeunfall kam ein Besatzungsmitglied zu Tode, eins wurde schwer, zwei weitere leicht verletzt. Ein Mitglied der Besatzung wird immer noch vermisst.

Noch am selben Tag beauftragte die Reederei NSB Niederelbe das Bergungsunternehmen SMIT Salvage B.V. mit der Bergung des Schiffes.

Nach Aussage der Reederei und des Bergungsunternehmers war bis zum 16. August 2012 keine Genehmigung zum Einlaufen in ein küstennahes, geschütztes Seegebiet oder in einen Nothafen der Anrainerstaaten erteilt worden.

Das Bergungsunternehmen SMIT Salvage hat, auch im Namen der Reederei NSB Niederelbe, die Bundesrepublik Deutschland am 16. August 2012 als Flaggenstaat um Unterstützung gebeten. Diese wurde zugesagt. Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen wurde die Erlaubnis erteilt, in die deutschen Territorialgewässer einzulaufen.

Am 20. August 2012 wurde das Havariekommando (HK) gebeten, die Rückführung der „MSC Flaminia“ zu überwachen und das Havarie-Management abzuwickeln. Um die Sicherheit des Schiffes und der Umwelt zu gewährleisten, wurde durch laufende Überprüfung des Germanischen Lloyd die Stabilität und Festigkeit des Havaristen für diese Reise festgestellt. Weiterhin durfte von der noch teilweise brennenden Fracht keine weitere Gefährdung ausgehen.

Der Schleppverband der „MSC Flaminia“ ist am 8. September 2012 in deutsche Gewässer eingelaufen. Absprachegemäß hat das Bergungsunternehmen SMIT Salvage bei der Verkehrszentrale Wilhelmshaven „Maritime Assistance Service (MAS)“ und danach die Zuweisung eines Notliegeplatzes (place of refuge) für die „MSC Flaminia“ angefordert. Das Havariekommando hat dementsprechend am 8. September 2012 die Gesamteinsatzleitung übernommen und eine „komplexe Schadenslage“ ausgerufen.

Am 9. September 2012 ist der Schleppverband im JadeWeserPort eingelaufen, ohne dass es zu Umweltverschmutzungen oder gar Schädigungen gekommen ist.

Die umweltgerechte Reinigung und Entladung der „MSC Flaminia“ kann nach ersten Einschätzungen bis zu zwei Monate dauern. Nach Abschluss der Lage wird der komplette Vorgang aufgearbeitet. Dies wird sowohl durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) im Rahmen der amtlichen Seeunfalluntersuchung nach Abschnitt 3 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG) als auch intern durch das Havariekommando geschehen. Dabei ist auch die Frage zu klären, welche Schritte zwischen dem 14. Juli 2012 (Tag des Unglücks) und dem 16. August 2012 (formelle Anfrage an den Flaggenstaat) zur Bergung und Rettung der „MSC Flaminia“ seitens Reederei und Berger unternommen wurden.

1. Aus welchen Gründen hat im Fall der Havarie der MSC Flaminia die bisher zugesagte europäische Zusammenarbeit nicht funktioniert, insbesondere vor dem Hintergrund der neuen EU-Gesetzgebung zur Sicherheit im Seeverkehr (Erika-I- bzw. Erika-II-Paket), die dazu bestimmt war, aus den Fehlern bisheriger schwerer Havarien vor Europas Küsten zu lernen?
2. a) Welche Rolle nahmen die einzelnen koordinierenden Havariestellen der betroffenen EU-Staaten (England, Niederlande) sowie der EMSA (Europäische Maritime Sicherheitsbehörde, Lissabon) ein, und welche Begründungen lieferten nach Kenntnis der Bundesregierung die jewei-

ligen zuständigen Stellen für eine Ablehnung des Anlaufens eines Hafens durch das havarierte Schiff?

- b) Konnte die EMSA hier koordinierend tätig werden, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
- c) Hätte Deutschland ein anderes, vor der deutschen Küste havariertes Schiff, welches unter der Flagge eines anderen Staates fährt, ebenfalls in einem seiner Häfen aufgenommen, nach Abwägung sämtlicher möglicher Risiken für Besatzung, Meeresumwelt und die Bevölkerung im angrenzenden Hafenbereich (in den das Schiff nach der Bergung geschleppt wird)?
- d) Was beabsichtigt die Bundesregierung zu tun, um die Kooperation von einzelnen EU-Mitgliedstaaten und Nachbarstaaten der EU bzgl. Havarien deutlich zu verbessern?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der sehr schwere Seeunfall der „MSC Flaminia“ wird von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) sehr detailliert untersucht. Gegenstand der Untersuchung ist auch die Zusammenarbeit zwischen den europäischen Staaten einschließlich der Rolle der EMSA.

Voreilige Schlussfolgerungen oder gar Schuldzuweisungen sind der Aufarbeitung der Havarie nicht dienlich. Nach Vorliegen des Untersuchungsberichtes können die notwendigen Schritte eingeleitet werden. Deutschland wird – wie in diesem Fall geschehen – seine Verantwortung als Flaggen- und Küstenstaat wahrnehmen und seinen Schiffen und Küsten die notwendige Hilfe zukommen lassen.

- 3. Wird die Sicherheit der Bewohner sowie der Umwelt auf bzw. im Umkreis von Helgoland im Rahmen der vorgesehenen Untersuchung und Teilentladung der MSC Flaminia auf Reede westlich von Helgoland gewährleistet (bitte begründen), und wie wird der Arbeitsschutz an Bord des Schiffes sichergestellt?

Die Untersuchung und Teilentladung der „MSC Flaminia“ auf der Tiefwasserreede war eine mögliche Option, die das Havariekommando geprüft, danach jedoch nicht realisiert hat. Hätte eine Untersuchung und Teilentladung vor Helgoland stattgefunden, wären die entsprechenden Konzepte zum Arbeitsschutz mit den zuständigen Stellen (BG Verkehr, Gewerbeaufsichtsamt etc.) gemeinsam erstellt worden.

- 4. Zu welchen Zeitpunkten waren welchen deutschen Behörden die Ladungslisten der MSC Flaminia inkl. Gefahrgutklassifizierungen des Inhalts der Ladungsbehälter bekannt?

Ladungslisten und Gefahrgutklassifizierungen lagen dem Havariekommando seit Beginn seines Einsatzes vor.

- 5. a) Welche Partei(en) tragen welche insgesamt entstandenen Kosten für die Beseitigung der Havarie (nach Schätzungen zum Zeitpunkt der Beantwortung)?
- b) Wird dies hauptsächlich durch die Reederei getragen bzw. deren Versicherung oder sind dem Bund bzw. den Küstenländern oder anderen Gebietskörperschaften Schäden entstanden, die die Allgemeinheit zu

tragen hat und nicht durch die Verursacher des Schadens getragen werden?

Für die Rückführung des havarierten Containerschiffes sind bis zum Eintritt in die deutsche AWZ nach erster Einschätzung Einsatzkosten in sechsstelliger Höhe beim Havariekommando entstanden. Der Bund wird im Namen der Partnergemeinschaft diese Kosten gegenüber dem Versicherer geltend machen.

Die Reederei, handelnd für den Eigentümer, hat bislang zum Großteil die zur Entsorgung der Brandschäden bzw. freigesetzten Schadstoffe notwendigen Maßnahmen auf eigene Kosten veranlasst. Soweit Maßnahmen des Bundes und/oder anderer Gebietskörperschaften erforderlich geworden sind oder noch erforderlich werden, wird davon ausgegangen, dass auch diese Kosten vom Havaristen getragen werden.

Die anfallenden Kosten tragen zunächst einmal die Versicherer von Schiff und Ladung (Havarie grosse). Die Gesamtsumme ist derzeit noch nicht abzuschätzen.

6. Wie viele sogenannte Sheltered Areas oder Nothäfen gibt es in Europa, zu denen ein schwer havariertes Schiff geschleppt werden kann?

Welche Orte wären diesbezüglich bei der MSC Flaminia die nächstgelegenen „Sheltered Areas“ oder Nothäfen gewesen?

„Sheltered Areas“ oder Notliegeplätze können Buchten, Flussmündungen, Häfen oder alle Orte sein, die sich dafür eignen, bei einem Schiffsunfall adäquat Hilfe zu leisten. Die genaue Zahl der Notliegeplätze lässt sich deshalb nicht nennen.

Notliegeplätze an der irischen, der französischen oder an der Küste Großbritanniens gehören zu den nächstgelegenen.

7. Wann erlangte das Havariekommando Kenntnis von der an Bord der MSC Flaminia befindlichen Ladung, insbesondere der als solche klassifizierten Gefahrgüter?

Erfolgte dies nach Ansicht der Bundesregierung zur rechten Zeit, und wie begründet sie ihre Antwort?

Siehe Antwort zu Frage 4.

8. Welche Gefahrstoffe befanden bzw. befinden sich noch immer an Bord der MSC Flaminia (bitte genau auflisten nach UN-Nummern, Stoffbezeichnung und Gefahrstoffklasse)?

Die Liste entspricht der von den Fachberatern des Havariekommandos erstellten Liste der Gefahrgüter, die sich an Bord der MSC Flaminia befanden bzw. sich noch befinden. Da sich die Begriffe „Gefahrstoff“, „Stoffbezeichnung“ und „Gefahrstoffklasse“ in den Seeverkehrsvorschriften für Gefahrgüter nicht finden, werden die nachfolgend äquivalenten Informationen zusammengestellt.

Gefahrgutpositionen „MSC Flaminia“			
Nr.	UN-Number	Technischer Name	Gefahrenklasse
001	1165	Dioxan	3
002	1993	Entzündbarer flüssiger Stoff, n. a. g. ¹	3
003	2542	Tributylamin	6.1
004	3159	1,1,1,2-Tetrafluorethan	2.2
005	3384	Beim Einatmen giftiger flüssiger Stoff, entzündbar, n. a. g.	6.1/3
006	1738	Benzylchlorid	6.1/8
007	2261	Xylenole, fest	6.1
008	2261	Xylenole, fest	6.1
009	2381	Dimethyldisulfid	3
010	2381	Dimethyldisulfid	3
011	2411	Butyronitril	3/6.1
012	2522	2-Dimethylaminomethacrylat	6.1
013	2735	Amine, flüssig, ätzend, n. a. g.	8
014	2735	Amine, flüssig, ätzend, n. a. g.	8
015	3302	2-Dimethylaminoethylacrylat	6.1
016	3302	2-Dimethylaminoethylacrylat	6.1
017	3455	Cresole, fest	6.1/8
018	3455	Cresole, fest	6.1/8
019	3455	Cresole, fest	6.1/8
020	1133	Klebstoffe, entzündbare Zündstoffe enthaltend	3
021	1139	Schutzanstrichlösung	3
022	1139	Schutzanstrichlösung	3
023	1263	Farbe	3
024	1268	Roherdöl	3
025	1760	Ätzender flüssiger Stoff, n. a. g.	
026	1992	Entzündbarer flüssiger Stoff, giftig, n. a. g.	3/6.1
027	2924	Entzündbarer flüssiger Stoff, ätzend, n. a. g.	3/8
028	3166	Fahrzeug mit Antrieb durch entzündbare Flüssigkeit	9
029	3166	Fahrzeug mit Antrieb durch entzündbare Flüssigkeit	9
030	1120	Butanole	3
031	1993	Entzündbarer flüssiger Stoff, n. a. g.	3
032	1993	Entzündbarer flüssiger Stoff, n. a. g.	3
033	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
034	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
035	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9

¹ n. a. g. = nicht anderweitig genannt

n. a. g.-Eintragungen sind Sammelbezeichnungen, für solche Stoffe, Gemische, Lösungen oder Gegenstände, die

- in den Tabellen in 3.2 nicht namentlich genannt sind und
- chemische, physikalische und/oder andere gefährliche Eigenschaften besitzen, die der Klasse, dem Klassifizierungscode, der Verpackungsgruppe und der Benennung der n. a. g.-Eintragung entsprechen.

Gefahrgutpositionen „MSC Flaminia“			
Nr.	UN- Number	Technischer Name	Gefahren- klasse
036	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
037	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
038	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
039	3302	2-Dimethylaminoethylacrylat	6.1
040	3302	2-Dimethylaminoethylacrylat	6.1
041	3302	2-Dimethylaminoethylacrylat	6.1
042	1760	Ätzender flüssiger Stoff, n. a. g.	8
043	1950	Druckgaspackungen	6.1
044	1993	Entzündbarer flüssiger Stoff, n. a. g.	3
045	3257	Erwärmter flüssiger Stoff, n. a. g.	9
046	3267	Ätzender basischer organischer flüssiger Stoff, n. a. g.	8
047	3267	Ätzender basischer organischer flüssiger Stoff, n. a. g.	8
048	3394	Pyrophorer metallorganischer flüssiger Stoff, mit Wasser reagierend	4.2/4.3
049	1428	Natrium	4.3
050	1381	Phosphor weiß	4.2/6.1
051	1381	Phosphor weiß	4.2/6.2
052	1133	Klebstoffe, entzündbare Zündstoffe enthaltend	3
053	1261	Nitromethan	3
054	1261	Nitromethan	3
055	3077	Umweltgefährdender Stoff, fest, n. a. g.	9
056	1221	Isopropylamin	3/8
057	1993	Entzündbarer flüssiger Stoff, n. a. g.	3
058	2922	Ätzender flüssiger Stoff, giftig, n. a. g.	8/6.1
059	2922	Ätzender flüssiger Stoff, giftig, n. a. g.	8/6.1
060	2922	Ätzender flüssiger Stoff, giftig, n. a. g.	8/6.1
061	2922	Ätzender flüssiger Stoff, giftig, n. a. g.	8/6.1
062	2922	Ätzender flüssiger Stoff, giftig, n. a. g.	8/6.1
063	3077	Umweltgefährdender Stoff, fest, n. a. g.	9
064	3159	1,1,1,2-Tetrafluorethan	2.2
065	3163	Verflüssigtes Gas, n. a. g.	2.2
066	1950	Druckgaspackungen	2.1
067	1993	Entzündbarer flüssiger Stoff, n. a. g.	3
068	1993	Entzündbarer flüssiger Stoff, n. a. g.	3
069	2211	Schäumbare Polymer-Kügelchen	9
070	2211	Schäumbare Polymer-Kügelchen	9
071	2794	Batterien, nass, gefüllt mit Säure	8
072	3166	Fahrzeug mit Antrieb durch entzündbare Flüssigkeit	9
073	3166	Fahrzeug mit Antrieb durch entzündbare Flüssigkeit	
074	1268	Roherdöl	3

Gefahrgutpositionen „MSC Flaminia“			
Nr.	UN- Number	Technischer Name	Gefahren- klasse
075	1846	Tetrachlorkohlenstoff	6.1
076	1993	Entzündbarer flüssiger Stoff, n. a. g.	3
077	2922	Ätzender flüssiger Stoff, giftig, n. a. g.	8/6.1
078	2922	Ätzender flüssiger Stoff, giftig, n. a. g.	8/6.1
079	2922	Ätzender flüssiger Stoff, giftig, n. a. g.	8/6.1
080	2922	Ätzender flüssiger Stoff, giftig, n. a. g.	8/6.1
081	2922	Ätzender flüssiger Stoff, giftig, n. a. g.	8/6.1
082	2922	Ätzender flüssiger Stoff, giftig, n. a. g.	8/6.1
083	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
084	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
085	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
086	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
087	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
088	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
089	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
090	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
091	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
092	3159	1,1,1,2-Tetrafluorethan	2.2
093	3159	1,1,1,2-Tetrafluorethan	2.2
094	3159	1,1,1,2-Tetrafluorethan	2.2
095	3159	1,1,1,2-Tetrafluorethan	2.2
096	3220	Pentafluorethan	2.2
097	3220	Pentafluorethan	2.2
098	3077	Umweltgefährdender Stoff, fest, n. a. g.	9
099	2051	2-Dimethylaminoethanol	8/3
100	2051	2-Dimethylaminoethanol	8/3
101	2051	2-Dimethylaminoethanol	8/3
102	2051	2-Dimethylaminoethanol	8/3
103	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
104	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
105	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
106	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
107	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
108	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
109	3159	1,1,1,2-Tetrafluorethan	2.2
110	3159	1,1,1,2-Tetrafluorethan	2.2
111	3159	1,1,1,2-Tetrafluorethan	2.2
112	3159	1,1,1,2-Tetrafluorethan	2.2
113	3159	1,1,1,2-Tetrafluorethan	2.2
114	1809	Phosphortrichlorid	6.1/8
115	3265	Ätzender saurer organischer flüssiger Stoff, n. a. g.	8
116	3265	Ätzender saurer organischer flüssiger Stoff, n. a. g.	8

Gefahrgutpositionen „MSC Flaminia“			
Nr.	UN-Number	Technischer Name	Gefahrenklasse
117	1266	Pentane, flüssig	3
118	1809	Phosphortrichlorid	6.1/8
119	3265	Ätzender saurer organischer flüssiger Stoff, n. a. g.	8
120	3265	Ätzender saurer organischer flüssiger Stoff, n. a. g.	8
121	1062	Methylbromid, mit höchstens 2% Chlorpikrin	2.3
122	2315	Polychlorierte Biphenyle, flüssig	9
123	2315	Polychlorierte Biphenyle, flüssig	9
124	3234	Selbstzersetzlicher Stoff Typ C, fest, temperaturkontrolliert	4.1
125	2291	Bleiverbindung, löslich, n. a. g.	6.1
126	3077	Umweltgefährdender Stoff, fest, n. a. g.	9
127	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
128	1148	Diacetonalkohol	3
129	1148	Diacetonalkohol	3
130	1148	Diacetonalkohol	3
131	2810	Giftiger anorganischer flüssiger Stoff, n. a. g.	6.1
132	3077	Umweltgefährdender Stoff, fest, n. a. g.	9
133	3077	Umweltgefährdender Stoff, fest, n. a. g.	9
134	3077	Umweltgefährdender Stoff, fest, n. a. g.	9
135	1197	Extrakte, Geschmacksstoffe, flüssig	3
136	1993	Entzündbarer flüssiger Stoff, n. a. g.	3
137	1993	Entzündbarer flüssiger Stoff, n. a. g.	3
138	1993	Entzündbarer flüssiger Stoff, n. a. g.	3
139	1993	Entzündbarer flüssiger Stoff, n. a. g.	3
140	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
141	3077	Umweltgefährdender Stoff, fest, n. a. g.	9
142	3082	Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n. a. g.	9
143	3268	Airbag-Gasgeneratoren	9
144	3268	Airbag-Gasgeneratoren	9
145	3166	Fahrzeug mit Antrieb durch entzündbare Flüssigkeit	9
146	3267	Ätzender basischer organischer flüssiger Stoff, n. a. g.	8
147	3267	Ätzender basischer organischer flüssiger Stoff, n. a. g.	8
148	1266	Pentane, flüssig	3
149	1266	Pentane, flüssig	3
150	1266	Pentane, flüssig	3
151	1950	Druckgaspackungen	2.12
152	3267	Ätzender basischer organischer flüssiger Stoff, n. a. g.	8
153	3267	Ätzender basischer organischer flüssiger Stoff, n. a. g.	8

9. Aus welchen Gründen wurde entschieden, das Schiff von der Küste Englands nach Helgoland zu schleppen und vor Helgoland auf Reede zu legen, und aus welchen Gründen wird/wurde das Schiff nicht sofort zum „sicheren“ Hafen nach Wilhelmshaven transportiert?

Siehe Antwort zu Frage 3.

10. Wie wird sichergestellt, dass das noch nach dem Brand an Bord befindliche kontaminierte Löschwasser keine Gefahr für die Umwelt sowie die Bevölkerung darstellt, und auf welche Weise soll es entnommen und entsorgt werden?

Das Löschwasser befindet sich zu einem ganz überwiegenden Teil in den Ballasttanks der „MSC Flaminia“. Von dort wird es durch darauf spezialisierte Firmen abgepumpt und fachgerecht entsorgt. Den Auftrag dafür erteilt die Reederei des Schiffes. Das Konzept wird von den Behörden vor Ort überprüft und die Maßnahmen überwacht.

11. Haben nach Kenntnissen der Bundesregierung durch die Havarie zu einem Zeitpunkt Gefahren für die Fischereiwirtschaft bestanden, und wie groß schätzt sie die Gefahr für die deutsche Fischereiwirtschaft ein im Rahmen der bevorstehenden Bergungsmaßnahmen (bitte jeweils begründen)?

Durch die Havarie der „MSC Flaminia“ entstanden Gefahren für die Fischerei aufgrund der Ladung des Schiffes und des im Schiff befindlichen Treibstoffes. Sowohl einige der an Bord befindlichen Güter als auch das Schweröl im Tank stellten eine Gefahr für die Qualität von Meeresfrüchten (Fischen, Muscheln, Krebsen etc.) dar. Als Gefahren wurden eine Verölung, eine Schadstoffkontamination und eine Geschmacksbeeinträchtigung von Meeresfrüchten betrachtet. Das Risiko einer Freisetzung war daher bei der Bergung zu beachten. Aufgrund dieser Gefahren wurden alle Entscheidungen des Havariekommandos zur Fortsetzung der Bergung immer nur dann gefasst, wenn die Wahrscheinlichkeit für Schäden der Fischerei (Risiko) soweit denkbar ausgeschlossen werden konnte. Die Einfahrt in das Wattenmeer und den Jade Busen erfolgte daher erst, nachdem aufgrund von Prüfungen und Sicherheitsmaßnahmen nach menschlichem Ermessen eine Schädigung der Fischgründe ausgeschlossen werden konnte.

Diese war Voraussetzung für ein Einlaufen in die deutsche AWZ und wurde deshalb kontinuierlich überwacht.

