



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

Dienstgebäude
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 0
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40
posteingang-bsu@bsh.de
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
Az.: 255/12

(+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 28. Februar 2014

PRESSEMITTEILUNG 3/14

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 28. Februar 2014 der Untersuchungsbericht Nr. 255/12 zur Untersuchung des sehr schweren Seeunfalls der MSC FLAMINIA vom 14. Juli 2012 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich neben der Untersuchung des Brandes und des bordseitigen Krisenmanagements mit den tatsächlichen und rechtlichen Hintergründen der Suche nach einem Notliegeplatz.

Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Sehr schwerer Seeunfall - Brand an Bord der MSC FLAMINIA / Nothafensuche

Am 14. Juli 2012 kam es auf dem unter deutscher Flagge fahrenden Vollcontainerschiff MSC FLAMINIA zu einer Rauchentwicklung mit anschließender Explosion im Laderaum 4. Drei Seeleute kamen bei dem Unfall ums Leben. Zwei weitere Besatzungsmitglieder wurden schwer verletzt. Die Besatzung verließ wegen der

nicht abschätzbaren Gefahren für Leib und Leben das Schiff und wurde von dem Tanker DS CROWN an Bord genommen. Die Bergungsmaßnahmen und die Suche nach einem Nothafen, die in der Öffentlichkeit als Irrfahrt des Schiffes wahrgenommen wurde, gestalteten sich sehr schwierig und fanden ihren Abschluss mit dem

Festmachen des Schiffes in Wilhelmshaven am 9. September 2012.

Der Untersuchungsbericht wurde am 28. Februar 2014 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Sehr schwerer Seeunfall - Brand und Explosion an Bord der MSC FLAMINIA am 14. Juli 2012 auf dem Atlantik und die sich daran anschließenden Ereignisse

Am 14. Juli 2012 kam es auf dem unter deutscher Flagge fahrenden Vollcontainerschiff MSC FLAMINIA auf dessen Reise von Charleston nach Antwerpen zu einer starken Rauchentwicklung im Laderaum 4. Zwei Besatzungsmitglieder verloren im Zusammenhang mit dem erfolglosen Versuch, den vermuteten Laderaumbrand mit Bordmitteln zu bekämpfen, in Folge einer plötzlichen Explosion ihr Leben. Drei weitere Seemänner wurden hierbei schwer verletzt, einer davon so sehr, dass er trotz intensivmedizinischer Betreuung 12 Wochen nach dem Unfall in einem Spezialkrankenhaus verstarb.

Das Schiff befand sich zum Unfallzeitpunkt mitten auf dem Atlantischen Ozean. Es war mit 2876 Containern, von denen 149 Gefahrgüter enthielten, beladen. Die Besatzung verließ wegen der nicht abschätzbaren Gefahren für Leib und Leben nach der Explosion das Schiff und wurde kurze Zeit später von dem Tanker DS CROWN an Bord genommen. In den folgenden zehn Tagen wurde der Havarist mit Unterstützung von drei Schleppern zunächst auf eine zentrale Position vor den Küsten Westeuropas geschleppt, in der die Distanzen zu den Küsten Irlands, Südwestenglands, Nordwestfrankreichs und dem Nordwesten der Iberischen Halbinsel zwischen 200 und 300 Seemeilen betragen. Während des Schleppvorgangs wurde von See aus, und, soweit es die Witterungsverhältnisse zuließen, später auch durch ein an Bord der MSC FLAMINIA tätiges Bergungsteam, die Brandbekämpfung durchgeführt. Parallel zu diesen Aktivitäten nahm der Berger nach und nach Kontakt zu verschiedenen europäischen Küstenstaaten und Häfen mit dem Ziel der Zuweisung eines Notliegeplatzes bzw. Nothafens auf. Die Bergung des Schiffes und die damit untrennbar verknüpfte Suche nach einem Notliegeplatz bzw. Nothafen stellten den Schiffseigentümer, das beauftragte Bergungsunternehmen und die involvierten Behörden der für die Zuweisung eines Nothafens in Betracht kommenden europäischen Küstenstaaten vor große Herausforderungen. Im Verlauf der damit im Zusammenhang stehenden vielfältigen Bemühungen erklärte sich die Bundesrepublik Deutschland im Ergebnis eines länger andauernden Entscheidungsprozesses und im Ergebnis einer von britischen, französischen und deutschen Experten durchgeführten Inspektion des Havaristen bereit, diesen aufzunehmen. Die MSC FLAMINIA machte daraufhin am 9. September 2012 acht Wochen nach Ausbruch des Feuers an Bord des Schiffes, in Wilhelmshaven fest.

Der vorliegende Untersuchungsbericht befasst sich mit den möglichen Ursachen der Brandentstehung und konzentriert sich insoweit insbesondere auf eine Begutachtung der Gefahrenpotenziale der in Laderaum 4 gestauten und als Unfallsauslöser primär in Betracht kommenden gefährlichen Güter. Breiten Raum im Untersuchungsbericht nehmen daneben die Untersuchung des bordseitigen Krisenmanagements und - in einem gesonderten Kapitel - die Auseinandersetzung mit den Ursachen für die lange Zeitspanne bis zum Festmachen der MSC FLAMINIA in Wilhelmshaven ein.

Im Rahmen der Untersuchung des sehr schweren Seeunfalls wurden von der BSU u. a. Defizite im Bereich der geltenden gefahrgutrechtlichen Bestimmungen und hinsichtlich des Entwicklungsstandes der bordseitigen Brandabwehrtechnik identifiziert. Bezogen auf die Thematik „Suche nach einem Notliegeplatz“ hat sich vor allem die Erkenntnis durchgesetzt, dass die maßgeblichen europarechtlichen Rahmenbedingungen einer dringenden Überarbeitung bedürfen. Dementsprechend enthält der Untersuchungsbericht der BSU u. a. Sicherheitsempfehlungen mit den Zielen

- Ø Fortentwicklung gefahrgutrechtlicher Bestimmungen
- Ø Fortentwicklung der technischen Anforderungen an die Brandabwehrtechnik auf Containerschiffen
- Ø Verbesserung der europarechtlichen Rahmenbedingungen im Bereich der Gewährung eines Notliegeplatzes und der insoweit erforderlichen Kommunikation und Kooperation zwischen den beteiligten Mitgliedstaaten

Volker Schellhammer
Direktor der Bundesstelle