

Untersuchungsbericht 255/12

Datum 28. Februar 2014
Sehr schwerer Seeunfall

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

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Das unter deutscher Flagge fahrende Vollcontainerschiff MSC FLAMINIA war auf der Rückreise von der US-Ostküste nach Europa. Das Schiff hatte den Hafen von Charleston am 8. Juli 2012 verlassen. Es befanden sich 23 Besatzungsmitglieder und zwei Passagiere an Bord. Auf dem Schiff waren 2876 Container unterschiedlicher Größen gestaut. Davon enthielten 149 Container Gefahrgut.

Am 14. Juli 2012 lief um 05:42 Uhr¹ ein Alarm der Absaugrauchmeldeanlage auf der Brücke auf. Der Alarm wies auf eine Rauchentwicklung in Laderaum 4 hin. Der von der Brücke zum Laderaum ausgesandte Ausguck bestätigte den Brand in der Luke. Daraufhin löste der wachhabende Offizier Generalalarm aus. Nach der Feststellung der Vollzähligkeit wurde der Verschlusszustand rund um den Laderaum 4 hergestellt. Für die Brandabwehr wurde ab 06:42 Uhr CO₂ in den betroffenen Laderaum eingeleitet. Später sollte der Bereich um den Laderaum 4 gekühlt werden. Für die notwendigen Vorbereitungen arbeitete eine Gruppe von sieben Besatzungsmitgliedern in diesem Bereich, als sich um 08:04 Uhr eine schwere Explosion ereignete, die von einer starken Brandentwicklung begleitet wurde. Infolge dieser Explosion wurde ein Seemann vermisst, vier weitere waren zum Teil schwer verletzt. Alle Mitglieder der Gruppe waren auf dem Vorschiff isoliert. Die Schiffsführung entschloss sich aufgrund der Gesamtumstände zum Verlassen des Schiffes. Nach einigen Schwierigkeiten beim Ausbringen des Rettungsbootes erreichte das Boot das Vorschiff und nahm hier die Gruppe auf. Ein Gruppenmitglied wurde aufgrund seiner besonders schweren Verletzungen dabei in ein ausgelöstes Rettungsfloß hinuntergelassen.

Die Besatzung der MSC FLAMINIA wurde gegen 11:00 Uhr am selben Tag durch den Tanker DS CROWN aufgenommen. Das besonders schwer verletzte Besatzungsmitglied verstarb wenig später an Bord des Tankers. Die anderen Verletzten wurden von dort an die MSC STELLA übergeben, um sie so schneller in den Bereich eines Rettungshubschraubers von den Azoren zu bringen. Einer der Verletzten verstarb später in einem Spezialkrankenhaus in Portugal.

Alle anderen Besatzungsmitglieder der MSC FLAMINIA und die Passagiere verließen den Tanker in Falmouth am 18. Juli 2012.

Durch die Reederei NSB Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft wurde noch am 14. Juli 2012 ein Vertrag mit dem Bergungsunternehmen SMIT Salvage abgeschlossen. SMIT brachte drei Bergungsschlepper zum Einsatz, welche die Brandbekämpfung an und auf der MSC FLAMINIA und das Schleppen des Schiffes in Richtung Europa übernahmen.

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,

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht, wenn nicht anders gekennzeichnet, sind in UTC angegeben.

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. Im Ergebnis vielfältiger und teilweise widersprüchlich erscheinender Aktivitäten und Diskussionen, an denen diverse Stellen unterschiedlich intensiv beteiligt waren, die von den dynamischen Entwicklungen in Bezug auf die Situation des Havaristen und schwierigen Witterungsverhältnissen begleitet wurden und in deren Verlauf der Schleppzug mehrere Wochen vor der westeuropäischen Küste kreuzte, übernahm schließlich am 15. August 2012 Deutschland als Flaggenstaat die Verantwortung und Initiative für die Gewährung eines Notliegeplatzes. Am 17. August 2012 fand das erste Treffen zwischen Vertretern des Bergers und Deutschlands statt.

Im Ergebnis der erfolgreichen Inspektion des Havaristen vor der Südwestküste Englands durch britische, französische und deutsche Experten am 28. August 2012 wurde die unmittelbare Verbringung der MSC FLAMINIA in einen Nothafen als beste Lösung zur weiteren Krisenbewältigung erachtet und ab dem 2. September 2012 mit dem Beginn der Schleppreise Richtung Deutschland umgesetzt. Die MSC FLAMINIA machte am 9. September 2012, acht Wochen nach Ausbruch des Feuers an Bord des Schiffes, in Wilhelmshaven fest. Dort wurde sie in einem mehrmonatigen und sehr aufwendigen Prozess entladen und, soweit dies technisch möglich war, von Trümmern und Schadstoffen befreit, bevor das Schiff am 15. März 2013 seine Reise zur Reparatur nach Rumänien antrat.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die folgenden Sicherheitsempfehlungen stellen weder nach Art, Anzahl noch Reihenfolge eine Vermutung hinsichtlich Schuld oder Haftung dar.

2.1 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sich bei der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) für eine Fortentwicklung der gefahrgutrechtlichen Vorschriften einzusetzen, um den vielen Stoffen innewohnenden Eigenschaften oder Transportbeschränkungen besser gerecht zu werden. Die Versender sollten verpflichtet werden, diese Eigenschaften oder Beschränkungen zu deklarieren.

2.2 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sich bei der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) für eine Fortentwicklung der SOLAS-Konvention einzusetzen, um die technischen Anforderungen für die Brandabwehrtechnik auf Containerschiffen zu verbessern. Dazu sollten zumindest die Laderäume, die für den Transport gefährlicher Güter vorgesehen sind, so ausgerüstet werden, dass in ihnen auch die Möglichkeit besteht, Wasser als Lösch- oder Kühlmittel über ein fest installiertes System einzusetzen.

2.3 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sich bei der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) für eine Anpassung der bestehenden internationalen Vorschriften über die Ausrüstung und die bordseitigen Standorte von Erste-Hilfe-Einrichtungen (Erste-Hilfe-Kästen, Tragen) an Bord von Seeschiffen einzusetzen. Zukünftige Regeln sollten sicherstellen, dass Erste-Hilfe-Materialien so an Bord platziert sind, dass diese Verletzten und Ersthelfern nach einem Unfall auch auf sehr großen Schiffen zeitnah zur Verfügung stehen.

2.4 Betreiber und Schiffsführung der MSC FLAMINIA

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Betreiber und der Schiffsführung der MSC FLAMINIA die Aufarbeitung des Unfalls hinsichtlich der Maßnahmen zur Brandabwehr. Dabei sollten insbesondere folgende Punkte beachtet werden:

- Organisation der Besatzung und Beschreibung der Aufgaben in der Sicherheitsrolle.
- Berichtigung der Bedienungsanleitungen für die CO₂-Feuerlöschanlage,
- Durchführung realitätsnaher Übungen.
- Einweisung in die CO₂-Feuerlöschtechnik.

2.5 Verband Deutscher Reeder

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Verband Deutscher Reeder, die in ihm organisierten Reedereien zu bitten, auch ohne das Vorliegen einer rechtlichen Verpflichtung dafür zu sorgen, dass an Bord der Schiffe Erste-Hilfe-Materialien (Erste-Hilfe-Kästen, Tragen) so platziert werden, dass diese Verletzten und Ersthelfern nach einem Unfall auch auf sehr großen Schiffen zeitnah zur Verfügung stehen.

2.6 Europäische Kommission

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Europäischen Kommission, die für die Mitgliedstaaten aufgestellten Regeln für die Gewährung eines Notliegeplatzes weiterzuentwickeln. In die bestehenden Regeln sollte ein Verfahren implementiert werden, das nach einer Havarie und im Falle einer an mehrere Staaten gerichteten Bitte um Gewährung eines Notliegeplatzes koordinierte und abgestimmte Prozeduren mit dem Ziel einer möglichst einvernehmlichen Entscheidung sicherstellt. Im Übrigen müssen die Regeln der Europäischen Union über die Gewährung eines Notliegeplatzes auch die Fälle erfassen, in denen es außerhalb der Europäischen Union zu einer Havarie gekommen ist.

2.7 Europäische Kommission

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Europäischen Kommission eine stärkere Implementierung der IMO-Entschließung A.950(23) über die Errichtung und den Betrieb von MAS-Kontaktpunkten in das Recht der Europäischen Union. Die Europäische Kommission sollte in diesem Zusammenhang außerdem darauf hinwirken, dass auf IMO-, vor allem aber auch auf EU-Ebene, eine öffentlich zugängliche Informationsplattform geschaffen wird bzw. existierende Plattformen wie GISIS² oder Equasis³ erweitert werden, damit die MAS-Kontaktdaten und ggf. die Kontaktdaten weiterer für die Entgegennahme bzw. die Bearbeitung von Hilfeersuchen zuständiger Behörden leicht in Erfahrung gebracht werden können.

² GISIS = Global Integrated Shipping Information System, Datenbank der IMO, die nach einer Registrierung von jedermann genutzt werden kann und Zugang zu Informationen zu diversen Bereichen der internationalen Schifffahrtspolitik und -verwaltung bietet.

³ Von der EU und den Schifffahrtsverwaltungen Frankreichs, Singapurs, Spaniens, Großbritanniens, Japans und der US Coast Guard initiierte gemeinnützige und jedermann nach Registrierung zugängliche Datenbank, die u. a. einen umfassenden Überblick über die Welthandelsflotte ermöglicht und bspw. über die Ergebnisse von Hafenstaatkontrollen informiert.