



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Untersuchungszwischenbericht

zu dem Untersuchungsbericht 255/12

Sehr schwerer Seeunfall

**Brand und Explosion an Bord
des Vollcontainerschiffes MSC FLAMINIA
am 14. Juli 2012 auf dem Atlantik
und die sich anschließende
Brandbekämpfung, Bergung und Suche nach
einem Nothafen**

20. Juni 2013

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungsgesetz, SUG) vom 16. Juni 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2012 (BGBl. I S. 390), zuletzt geändert durch Artikel 5 der Verordnung vom 8. März 2012 (BGBl. I S. 483) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

Herausgeber:
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg

Direktor: Volker Schellhammer
Tel.: +49 40 3190 8300 Fax.: +49 40 3190 8340
posteingang-bsu@bsh.de www.bsu-bund.de

Zusammenfassung

Am 14. Juli 2012 kam es auf dem unter deutscher Flagge fahrenden Vollcontainerschiff MSC FLAMINIA auf dessen Reise von Charleston nach Antwerpen zu einer Rauchentwicklung mit anschließender Explosion im Laderaum 4. Das Schiff befand sich zum Unfallzeitpunkt mitten auf dem Atlantischen Ozean. Die Besatzung verließ wegen der nicht abschätzbaren Gefahren für Leib und Leben das Schiff und wurde kurze Zeit später von dem Tanker DS CROWN an Bord genommen. Bei dem Unfall kamen drei Seeleute ums Leben. Zwei weitere Besatzungsmitglieder wurden schwer verletzt.

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. Schlussendlich erklärte sich die Bundesrepublik Deutschland im Ergebnis eines länger andauernden Entscheidungsprozesses und einer von britischen, französischen und deutschen Experten durchgeführten Inspektion des Havaristen bereit, diesen aufzunehmen. Die MSC FLAMINIA machte daraufhin am 9. September 2012 in Wilhelmshaven fest. Das Schiff trat nach der kompletten Entladung aller unversehrt gebliebenen Container und der sehr aufwendigen Beseitigung aller Ladungstrümmer und Schadstoffe am 15. März aus eigener Kraft die Reise zu einer rumänische Reparaturwerft an und traf am 17. Mai 2013 im Hafen von Constanza ein.

Wie sich aus der vorgenannten Chronologie der Ereignisse ablesen lässt, konnte die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) erst am 10. September 2012, also fast zwei Monate nach dem Unfall mit wesentlichen Teilen der amtlichen Seesicherheitsuntersuchung beginnen. Diese beinhaltet neben der Ermittlung der Brandursache und der Betrachtung des Krisenmanagements an Bord des Schiffes auch die Begutachtung der mit der Bergung im Zusammenhang stehenden Aktivitäten. Insbesondere die Gründe der für große Teile der Öffentlichkeit nur schwer nachvollziehbaren Zeitspanne vom Unfallzeitpunkt bis zur Zuweisung eines Nothafens werden von der BSU im Untersuchungsbericht einer kritischen Würdigung unterzogen.

Die angedeuteten zeitlichen Besonderheiten und die Komplexität der im endgültigen Untersuchungsbericht der BSU anzusprechenden Fragen (sowie auch nicht zuletzt die begrenzten personellen Ressourcen der BSU) bedingen es, dass die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist zur Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes nach einem sehr schweren oder schweren Seeunfall ohne schwerwiegende Einbußen auf der Ebene der den Bericht prägenden Schlussfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen nicht eingehalten werden kann. Die BSU hat sich daher nach sorgfältiger Abwägung aller maßgeblichen Faktoren und unter der Prämisse, einen internationalen Maßstäben genügenden und zu allererst der Erhöhung der Sicherheit der Seefahrt dienende Bericht vorzulegen, zu einer Verschiebung des

Veröffentlichungstermins des endgültigen Berichtes und zur Veröffentlichung des vorliegenden Untersuchungszwischenberichtes entschieden.