

**4. Sitzung des Umwelt- und Agrarausschusses
des schleswig-holsteinischen Landtages**

am 19.09.2012

**Containerschiff MSC "FLAMINIA"
Bericht zur aktuellen Situation**

Aktuelle Situation:

Der Havarist befindet sich seit dem 09.09.2012 (ca. 18:00 Uhr) am zugewiesenen Notliegeplatz im Jade Weser Port in Wilhelmshaven.

Als Gesamtfazit der Untersuchung durch das „Fact-Finding-Team“ (FFT) stellt das Havariekommando (HK) am 09.09.2012 fest, dass gegenwärtig kein Austritt gefährdender Emissionen von der „MSC FLAMINIA“ stattfindet. Da die üblichen Risiken einer Großbrandstelle bestehen - hier insbesondere auch von Treibstoffaustritt - sind weiterhin Maßnahmen zur Verhütung drohender Gewässerverunreinigungen geboten.

Der seeseitige Brandschutz wird durch den Feuerlöschschlepper „Stella“ gewährleistet, der zusätzlich mit einem Brandschutzcontainer bestückt wurde. Der Schlepper liegt einsatzbereit im Schlepperhafen, wohin auch Ölsperren verbracht wurden. Das Ölfangschiff „Thor“ liegt einsatzbereit im Marinehafen von Wilhelmshafen.

Zu den nächsten Schritten gehört neben der Suche nach der vermissten Person und der Brandursache das Löschen der Treibstoff- und Schmierstoffbestände, das Abpumpen und Entsorgen des Löschwassers (derzeit ca. 20.000 m³) sowie das Entladen der Container.

Hintergrund:

1. Angaben zum Schiff

- Schiffsname: MSC FLAMINIA
- Schiffstyp: Containerschiff
- Flagge: Deutschland
- Heimathafen: Hamburg
- Eigner: Conti 11. Container Schifffahrts-GmbH & Co. KG
- Reederei: NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft
- Stapellauf: 26. Mai 2001
- Schiffsmaße
 - Länge: 299,99 m
 - Breite: 40 m
 - Tiefgang: lt. WIKIPEDIA max. 14,5 m,
 - Vermessung: 75590 Bruttoreaumzahl (BRZ) / 42233 Nettoreaumzahl (NRZ)
 - Tragfähigkeit: 85.824 Gesamt-Tragfähigkeit (tdw)
 - Container: 6750
- Klassifizierungen: Germanischer Lloyd

2. Besatzung

Besatzung zum Unfallzeitpunkt 23 Personen: 15 Philippiner, fünf Deutsche und drei Polen. Zudem zwei Passagiere zu deren Nationalität die Reederei keine Angaben machte.

Nach Feuer und Explosion wurden ein Besatzungsmitglied (BM) vermisst und ein BM getötet. 21 BMer und 2 Passagiere konnten gerettet werden.

3. Ladung

Aktuelle Beladung:

- 2876 Container unterschiedlicher Größe und 4808 Standardcontainer (TEU),

- Hiervon enthalten 151 Container Gefahrgut verschiedenster Klassen. 55 dieser Container sind intakt, 24 Container sind durch Feuer, Hitze oder Rauch beschädigt und 72 Container sind offensichtlich zerstört,
- Im Bereich von Luke 3 befinden sich insgesamt 245 Container, davon sind 5 Gefahrgutcontainer. Jeweils 1 Container enthält Klebstoffe, Magnesiumsulfonat (Verwendung in der Pharma- und Farbindustrie) und Testosteron (Verwendung in der Pharmaindustrie), 2 Container enthalten Nitromethan. Nitromethan ist nach IMDG-Code als Gefahrstoff der Klasse 3 = entzündbare Flüssigkeiten eingestuft. Dieser Stoff wird u.a. als Lösungsmittel für Harze, zur Herstellung von Insektiziden, Explosivstoffen sowie Fotochemikalien, aber auch als Treibstoffbeimischung für Glühzündermotoren im Modellbau verwendet. Im Motorsport wird ein Gemisch aus Methanol mit 85% Nitromethan als Treibstoff genutzt. Der Stoff ist unter normalen Temperaturbedingungen in der richtigen Verpackung als sicher zu betrachten,
- Gemäß Lagemeldung des HK (Lagemeldung vom 05.09.2012) wurden vor der Südwestküste Irlands 11 treibende Container festgestellt, die vermutlich von MSC FLAMINIA stammen.

4. Bunker- und Schmierstoffe

- Treibstoff Öl 1.364,5 t
- Diesel 72,8 t
- Schmierstoffe 156,7 t

(aktuellste Messung von SMIT Salvage)

5. Ablauf der Havarie

Die MSC FLAMINIA war im Liniendienst auf dem Weg über den Atlantik von den Vereinigten Staaten nach Europa. Sie hatte ihre zehntägige Reise im Hafen von Charleston an der US-Ostküste begonnen und war auf dem Weg nach Antwerpen, wo sie am 17. Juli ankommen sollte. Am Samstag den 14. Juli brach ein Feuer im Laderaum 4 aus. Das Schiff befand sich zu dem Zeitpunkt mit östlichem Kurs im Atlantik zwischen Kanada und Großbritannien rund 1000 Seemeilen vom nächsten Land entfernt. Bei den Löschversuchen kam es aus noch ungeklärter Ursache zu einer Explosion. Dabei wurden mehrere

Seeleute verletzt. Der Erste Offizier erlag später seinen Verletzungen. Ein weiterer Seemann wird vermisst. Nach mehreren Explosionen im Rahmen der Schiffsbrandbekämpfung wurde das Schiff schließlich von der Besatzung verlassen.

Der Eigner NSB (Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft mbh & Co. KG, Buxtehude) beauftragte SMIT Salvage B.V. mit der Bergung. Die Bemühungen des Bergers einen geschützten Platz vor der britischen oder französischen Küste anlaufen zu dürfen (im Rahmen der EU-Richtlinien und weiterer internationaler Vereinbarungen) blieben erfolglos. Die NSB Niederelbe hat deshalb die Bundesrepublik Deutschland als Flaggenstaat um Unterstützung gebeten.

Mit Schreiben vom 21.08.2012 informiert das BMVBS die Mitglieder des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge über die dortige Einschätzung der Havarie und das weitere Vorgehen seitens des Bundes, insbesondere über die Entscheidung das Schiff in deutsche Gewässer zurückzuholen und dem Havariekommando die Einsatzleitung zu übertragen. Schleswig-Holstein wurde seitdem ständig über die aktuelle Lage informiert.

Im Rahmen der Vorbereitung auf den bevorstehenden Einsatz hat das Havariekommando unter Berufung auf die HKV bei den Küstenländern bereits im August um personelle Unterstützung, vor allem für den Havariestab, u.U. aber auch für die Vor-Ort-Koordinierung und für ein FFT gebeten.

Eine personelle Unterstützung für das HK wurde von allen Küstenländern zugesagt und von Schleswig-Holstein wie folgt umgesetzt:

Bereich	Entsendende Stelle	Anzahl MA (netto)	Zeit (tatsächliche Verwendung)	Bemerkungen
<u>Brandschutz</u>	BF Kiel	1	ab 10.09.	Insgesamt 1 Person, bisher kein Wechsel vorgesehen

	BF Lübeck	1	ab 14.09.	Insgesamt 1 Person bisher kein Wechsel vorgesehen
	FF Brunsbüttel	1	ab 27.08.	Insgesamt 3 Personen im wöchentlichen Wechsel
<u>Polizei</u> (neben WSP- Leistelle)	LPA 4	1	ab 27.08.	Insgesamt 2 Personen im Wechsel. Maß- nahme zunächst für 2 Monate gewährleistet.
<u>Schadstoffun- fall- bekämpfung</u>	LKN (Husum)	2		Das HK teilt am 10.09.2012 per Mail mit, dass eine Unter- stützung des Havarie- stabes durch die Län- derkollegen nicht mehr erforderlich ist.

Das FFT des HK konnte erstmalig am 27.08.2012 an Bord gehen. Festgestellt wurde, dass sich der Zustand des Havaristen stabilisiert hat und sich die Gefahrenlage deutlich reduziert hat. Laut des Brandschutzexperten waren alle Brände gelöscht und auch bei den Glutnestern waren keine Flammerscheinungen mehr erkennbar.

Die Genehmigungen der Anrainerstaaten England, Frankreich, Belgien und den Niederlanden für die Passage durch den Ärmelkanal lagen am 30.08.2012 vor. Die Erlaubnis, in deutsche Territorialgewässer einlaufen zu dürfen wurde durch das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erteilt und lag am 31.08.2012 vor.

Am 01. Sept. 2012 werden die Vorbereitungen für den Schleppereinsatz durchgeführt. In der Zeit vom 02.09.2012 bis zum 08.09.2012 wurde die MSC FLAMINIA mittels Schleppereinsatz in deutsche Hoheitsgewässer verbracht.

Das Havariekommando übernimmt am 08.09.2012 um 7:15 Uhr die Gesamteinsatzleitung.

Ebenfalls noch am 08.09.2012 ist die MSC FLAMINIA im Bereich der Tiefwasserreederei (TWR, 12 Seemeilen westlich von Helgoland) angekommen. Dort werden durch das FFT folgende Aufträge abgearbeitet:

- Einrichten eines Arbeitsbereiches an Bord des Havaristen,
- Erkundung und Festlegung möglicher Sammelplätze zur Evakuierung des FFT,
- Probenahme (Wasser, Luft, Oberflächen) an Bord des Havaristen,
- Auswertung der genommenen Proben des Havaristen an Bord des MSZ Neuwerk,
- Stellung von Operatoren für die analytische Messkomponente der MSZ Neuwerk.
- Beurteilung der Schiffsstabilität und Risikobewertung.
- Durchführung von Messungen.
- Durchgängige Eigensicherung durch einen Notarzt,
- Erstellung einer Bilddokumentation der Maßnahmen.

Anschließend haben:

- das WSA Wilhelmshaven unter Auflagen eine schiffahrtspolizeiliche Genehmigung für den Transit aus der TWR in die Jade ausgestellt,
- das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr /Hafenbehörde- unter Auflagen eine hafenbehördliche Verfügung für das Einlaufen des havarierten Schiffes in Wilhelmshaven, Jade-Weser-Port erteilt,
- das WSA Wilhelmshaven ab dem 09.09.2012 eine wasserseitige Sperrzone im Bereich Jade-Weser-Port eingerichtet.

Durch das HK fand eine vorbereitende Koordinierung der Maßnahmen im Hafen statt. Das Öflugzeug Do 228 und ein Hubschrauber der Bundespolizei haben den Schleppverband überflogen: Es konnte keine Gewässerverunreinigung festgestellt werden.

6. Zustand des Schiffes (Stand: 13.09.2012)

Der Zustand des Schiffes und insbesondere die Schiffsstruktur ist stabil. Der Germanische Lloyd Emergency Response Service hat in seinem System alle relevanten Schiffsdaten erfasst und konnte die Intaktstabilität anhand der durch das Bergungsteam und des FFTs gemeldeten Erkundungsergebnisse ständig neu berechnen. Die Schäden sind im Bereich der Luken 3 bis 7 entstanden. Die Luken 4 und 5 sind stark beschädigt.

Das Achterschiff sowie der Vorschiffbereich sind unbeschädigt. Brückenaufbauten und Maschinenraum sind ebenfalls ohne Schäden.

Der Hilfsdiesel ist in Betrieb, die Winden sind funktionsfähig.