



# 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](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)  
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen  
(bei Antwort angeben)  
Az.: 99/13

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 9. Oktober 2015

## PRESSEMITTEILUNG 15/15

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 9. Oktober 2015 der Untersuchungsbericht Nr. 99/13 veröffentlicht wurde. Die gemeinsam mit der Untersuchungsstelle des Flaggenstaates Schweden, federführend von der BSU durchgeführte Untersuchung befasst sich mit dem Feuer an Bord des ConRo-Frachtschiffes ATLANTIC CARTIER im Hamburger Hafen am 1. Mai 2013. 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.

### Schwerer Seeunfall – Feuer an Bord der ATLANTIC CARTIER

Am 1. Mai 2013 kam es auf dem unter schwedischer Flagge fahrenden ConRo-Frachtschiff ATLANTIC CARTIER im Hamburger Hafen zu einem Brand in einem geschlossenen Fahrzeugdeck. Die dort gestauten fabrikneuen PKW wurden dabei zerstört. Personen kamen bei dem

Brand nicht zu Schaden. Die Schiffsführung rief nach dem erfolglosen Versuch bordseitiger Brandbekämpfung die Hamburger Feuerwehr zur Hilfe. Dieser gelang mittels Einsatzes umfangreicher Kräfte, das Übergreifen des Feuers auf weitere Teile des Schiffes und der Ladung zu verhindern. Nach einem ca. 9-

stündigen Einsatz war das Feuer gelöscht.

Der Untersuchungsbericht wurde am 9. Oktober 2015 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen.

Langfassung:

**Schwerer Seeunfall – Feuer an Bord des ConRo-Frachtschiffes ATLANTIC CARTIER in der Nacht vom 1. auf den 2. Mai 2013 im Hamburger Hafen.**

Auf dem unter schwedischer Flagge fahrenden, mit Containern und Fahrzeugen beladenen ConRo-Frachtschiff ATLANTIC CARTIER wurde am 1. Mai 2013 gegen 19:25 Uhr eine von einem geschlossenen Fahrzeugdeck ausgehende Wärme- und Rauchentwicklung festgestellt. Das Schiff befand sich zu diesem Zeitpunkt an seinem Liegeplatz im Hafen Hamburg. Ladungsumschlag fand nicht statt.

Nach der Lokalisierung des Feuers innerhalb eines geschlossenen Fahrzeugdecks wurde zunächst versucht, den Brand bordseitig zu löschen. Die diesbezüglichen Aktivitäten mussten wegen der schnellen Ausbreitung des Feuers und der massiven Rauchentwicklung nach kurzer Zeit erfolglos abgebrochen werden. Der Kapitän des Schiffes forderte danach umgehend Hilfe von Land an. Die ersten Einsatzkräfte der Hamburger Feuerwehr erreichten gegen 20:12 Uhr das Schiff und übernahmen nach einer bordseitigen Einweisung durch die Schiffsführung die Kontrolle über die weitere Brandbekämpfung. Im Verlauf der folgenden acht Stunden wurden land- und wasserseitig weitere umfangreiche Feuerwehrrkräfte zum Kühlen der Außenhaut und zum späteren Löschen des Feuers aktiviert und eingesetzt. Zeitgleich zu den anfangs im Vordergrund stehenden intensiven, insbesondere vom Wasser aus durchgeführten Kühlmaßnahmen, der zeitaufwendigen Lageerkundung durch die Feuerwehr und den vielfältigen Vorbereitungsmaßnahmen für die originäre Brandbekämpfung wurde die Entladung von Containern im unmittelbaren Umfeld des Brandherdes und prioritär von solchen mit gefährlichen Ladungsinhalten vorbereitet und sukzessive durchgeführt.

Parallel zu den konventionellen Brandbekämpfungsaktivitäten verständigten sich die Schiffsführung und die Einsatzleitung der Feuerwehr auf den Einsatz der bordseitigen CO<sub>2</sub>-Löschanlage. Um 22:58 Uhr und erneut um 23:18 Uhr wurde CO<sub>2</sub> aus den beiden Tanks der Anlage in das brennende Fahrzeugdeck eingeleitet. Die Kombination des CO<sub>2</sub>-Einsatzes mit den äußeren Kühlmaßnahmen zeigte die gewünschte Wirkung, so dass um 03:44 Uhr mit dem konventionellen Löschangriff begonnen werden konnte. Um 04:10 Uhr war der Brand erfolgreich gelöscht.

Besatzungsmitglieder oder Einsatzkräfte der Feuerwehr kamen bei dem Unfall nicht zu Schaden. In dem primär brandbetroffenen vorderen Teil des Ro-Ro-Decks 3 B wurden die dort geparkten Fahrzeuge zerstört. Die Ro-Ro-Ladung in den übrigen Bereichen des Schiffes wurde je nach Entfernung vom Brandherd unterschiedlich stark in Mitleidenschaft gezogen. Die ATLANTIC CARTIER konnte nach einer umfangreichen Reparatur wieder in den Liniendienst des Charterers aufgenommen werden.

Im Rahmen der Untersuchung hat die BSU zur Ermittlung der Brandursache einen unabhängigen Sachverständigen eingesetzt und sich im Übrigen intensiv mit den widerstreitenden Thesen befasst, die im Hinblick auf die Gründe der Brandentstehung von den Gutachtern der Reederei und eines Ladungsversicherers mitgeteilt wurden. Die BSU sieht sich nach Auswertung dieser und aller weiteren verfügbaren Erkenntnisquellen nicht in der Lage, zweifelsfreie Aussagen über die Ursache des Brandes an Bord der ATLANTIC CARTIER zu treffen. Allerdings wurden sowohl schiffsseitig als auch in Bezug auf die transportierten PKW technische Faktoren identifiziert, die, unabhängig von der seitens der BSU nicht aufklärbaren Frage der tatsächlichen Unfallursächlichkeit, grundsätzlich geeignet sind, das Risiko eines Laderaumbrandes objektiv zu erhöhen.

Neben einer ausführlichen Befassung mit den erkannten Risikofaktoren und daraus abgeleiteten Sicherheitsempfehlungen thematisiert der Untersuchungsbericht Aspekte der Brandbekämpfung. Der Themenkomplex „Gefährliche Ladung“ wird lediglich am Rande betrachtet, da er für das Unfallgeschehen nicht von ausschlaggebender Bedeutung war.

Volker Schellhammer  
Direktor der Bundesstelle