

Untersuchungsbericht 216/10

15. Juli 2011

Schwerer Seeunfall

Brand im Maschinenraum des Passagierschiffs DEUTSCHLAND am 23. Mai 2010 um 12:30 Uhr im Hafen von Eidfjord / Norwegen

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Das Fahrgastschiff DEUTSCHLAND war auf einer Rundreise durch die norwegischen Schären und machte am Pfingstsonntag, den 23. Mai 2010 um 11:48 Uhr¹ mit seiner Steuerbordseite an der Pier in Eidfjord fest. Während die meisten Personen an Bord beim Mittagessen saßen, wurden im Maschinenraum Wartungsarbeiten fortgesetzt. Gegen 12:25 Uhr bemerkten die Ingenieure einen Feuerschein und meldeten um 12:26 Uhr „Feuer im Hilfsdieselraum“ an die Brücke.

Daraufhin wurden von der Schiffsführung alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen um zum einen das Feuer zu löschen und zum anderen alle Passagiere von Bord zu bringen.

Das Feuer wurde durch den Einsatz der CO₂-Anlage um 12:45 Uhr gelöscht. Die letzten Passagiere und alle Besatzungsmitglieder, die nicht direkt mit der Brandbekämpfung zu tun hatten, waren bis 14:29 Uhr von Bord gebracht und in ein nahe gelegenes Hotel evakuiert worden.

Zu Hilfe gerufene norwegische Feuerwehrspezialisten unterstützten die Besatzung ab 15:00 Uhr dabei, das Verlöschen des Brandes mittels Wärmebildkamera festzustellen.

Ab 17:00 Uhr durften Passagiere und Besatzung in kleinen Gruppen wieder an Bord, um persönliche Dinge ins Hotel zu holen. In den darauf folgenden Tagen wurden die Passagiere nach Deutschland zurück geflogen und das Schiff nach Hamburg in eine Reparatur-Werft geschleppt.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Reederei Deilmann

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei Deilmann, die Installation eines Schutzes um die Kraftstoffleitungen, der austretenden Kraftstoff in die Auffangwanne des vor dem Motor angeordneten Kraftstofffilters ableitet und die Benetzung der Oberfläche des Motorblockes mit Kraftstoff sicher unterbindet.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht sind, soweit nicht anders angegeben, Ortszeiten = MEZ = UTC + 1 h.

Als weitere Maßnahme wird der Austausch der vorhandenen Flanschverbindung zur Erhöhung der Elastizität der Rohrleitungen empfohlen.

Ferner wird die konsequente Nutzung von Mischbehältern mit ausreichendem Volumen vor jedem Dieselgenerator empfohlen, so dass weiterhin eine Überschreitung der zulässigen Temperaturänderung pro Zeit sicher vermieden wird.

Die Materialien der Objektschutzanlage an Bord sollten auf ihre thermische Beanspruchbarkeit hin überprüft und ggf. angepasst werden.

2.2 Schiffsführung des MS DEUTSCHLAND

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Schiffsführung des MS DEUTSCHLAND, darauf zu achten, dass die Objektschutzanlage aktiv gefahren wird.

2.3 Schiffsführung des MS DEUTSCHLAND

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Schiffsführung des MS DEUTSCHLAND, darauf zu achten, dass nach einem Seeunfall grundsätzlich der VDR aktiviert wird.

2.4 Reederei des MS DEUTSCHLAND

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei des MS DEUTSCHLAND, ihre Besatzung über die Verwendbarkeit der Hitze-Vollschutzanzüge regelmäßig und intensiv zu unterrichten; insbesondere über das Verbot zur Nutzung in feuchten brennenden Räumen, z.B. bei aktivierter Objektschutzanlage.

2.5 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem BSH, die Ausbildungsrichtlinien für Brandbekämpfung an Bord dahingehend zu überprüfen, ob die Vor- und Nachteile von Hitze-Vollschutzanzüge ausreichend dargestellt werden.