

## **Untersuchungsbericht 445/10**

Datum 1. Februar 2012

Sehr schwerer Seeunfall

Brand auf dem Ro-Ro-Fahrgastschiff LISCO GLORIA am 8. Oktober 2010 nordwestlich von Fehmarn

### **1 Zusammenfassung des Seeunfalls**

Am Abend des 8. Oktobers 2010 begann das die litauische Flagge führende Ro-Ro-Fahrgastschiff LISCO GLORIA die Reise von Kiel in Deutschland nach Klaipeda in Litauen. An Bord befanden sich 32 litauische Besatzungsmitglieder und 203 Passagiere.

Auf dem größtenteils offenen Oberdeck der LISCO GLORIA standen Lkw, Trailer und Pkw. In einigen Trailern wurden Kühlwaren transportiert. Die jeweils an den Stirnseiten der Trailer angebrachten Kühlaggregate wurden regelmäßig durch Besatzungsmitglieder der LISCO GLORIA auf ihre Kühlleistung hin kontrolliert. Eine Stunde nach Fahrtbeginn begab sich der zuständige Rondengänger zur Kontrolle auf das Oberdeck. Er begann im vorderen, überdachten Bereich unterhalb der Aufbauten auf den äußerst rechten Parkspuren und arbeitete sich dann nach achtern in den offenen Bereich des Wetterdecks vor. Auf seinem Rückweg zu den Aufbauten nahm er wenige Minuten vor Mitternacht einen Brandgeruch wahr. Etwa zur gleichen Zeit wurde beim wachhabenden 1. Nautischen Offizier auf der Brücke ein Feueralarm für den überdachten Bereich des Oberdecks ausgelöst. Noch während der 1. Nautische Offizier dabei war, die Brandquelle auf einem der Überwachungsmonitore auszumachen, erreichte ihn ein Funkruf des Rondengängers, der den Brand an einem der als erstes kontrollierten Lkw entdeckt hatte. Die LISCO GLORIA befand sich zu diesem Zeitpunkt innerhalb der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone nordwestlich von Fehmarn.

Der auf die Brücke gerufene Kapitän startete kurz darauf die Sprühflutanlage im überdachten Bereich des Oberdecks, aber es kam kein Wasser. Der Brand breitete sich rapide aus. Wegen der starken Rauchentwicklung konnte auch das Brandbekämpfungsteam nichts mehr ausrichten. Der Kapitän entschied sich daher für die Evakuierung der Fähre.

Über Bremen Rescue Radio wurden alle verfügbaren Fahrzeuge zum Unfallort gerufen, um bei der Aufnahme der zu evakuierenden Personen sowie ggf. bei der Brandbekämpfung zu helfen. Passagiere und Besatzung verließen mittels Rettungsbooten und -flößen die inzwischen auf dem Oberdeck in gesamter Ausdehnung brennende Fähre. Sie wurden durch herangeeilte Schiffe aufgenommen und schließlich an Bord der Fähre DEUTSCHLAND, die sich ebenfalls zum Havaristen begeben hatte, zurück nach Kiel gebracht. Einige von ihnen hatten Verletzungen erlitten und wurden im Krankenhaus behandelt. Niemand wurde aber schwer verletzt.

Die Fähre driftete zwischenzeitlich in dänische Gewässer. In der Folgezeit gelang es nicht, den Brand zu löschen. Die LISCO GLORIA wurde daher für die weitere Brandbekämpfung in den Hafen von Munkebo / Dänemark geschleppt, wo sie am 22. Oktober 2010, zwei Wochen nach dem Unfall, festmachte. Die Fähre wurde später zum Totalverlust deklariert.

Als Folge des Brandes traten geringfügige Beeinträchtigungen der Meeresumwelt auf.

## **2 Sicherheitsempfehlungen**

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

### **2.1 DFDS Seaways**

DFDS Seaways wird empfohlen, Besatzungen dahingehend zu sensibilisieren, dass jegliche Ausrüstungs-Fehlfunktionen umgehend gemeldet werden, um Wartungs- oder Reparaturarbeiten zu ermöglichen. Gemeldete und behobene Fehlfunktionen sollten während der regelmäßigen internen ISM-Audits erneut überprüft werden.

Hinsichtlich des Notfallmanagements wird empfohlen, die Besatzung im Evakuierungsfall mit Warnwesten auszustatten, um sie als Ansprechpartner für die Passagiere erkennbar zu machen. Zudem wird empfohlen, die Passagiere im Ernstfall durch mehrsprachige Bandansagen über das öffentliche Lautsprechersystem sowie durch den General- bzw. Abandon-Ship-Alarm zu informieren.

### **2.2 Kuratorium Maritime Notfallvorsorge**

Dem Kuratorium Maritime Notfallvorsorge wird empfohlen, das Havariekommando mit den erforderlichen personellen und technischen Ressourcen auszustatten, die eine Planung, Koordination und Dokumentation der Maßnahmen bei komplexen Schadenslagen, insbesondere aber die entsprechende Kommunikation sicherstellen. Bei der Aufgabenbemessung des Havariekommandos sollte die eingeschränkte Verfügbarkeit planbarer Hubschrauberkapazitäten realistisch berücksichtigt werden.

Darüber hinaus wird empfohlen, die räumliche Trennung zwischen dem Havariekommando und dem Gemeinsamen Lagezentrum-See aufzuheben.

### **2.3 Havariekommando**

Dem Havariekommando wird empfohlen, für Mitteilungen von grundsätzlicher Bedeutung (Übernahme der Einsatzführung, grundlegende strategische Entscheidungen etc.) auch den Seefunk als Kommunikationsmittel einzusetzen, ggf. durch Delegation an MRCC Bremen bzw. Bremen Rescue Radio.

### **2.4 Innenministerium Schleswig-Holstein**

Dem Innenministerium Schleswig-Holstein wird empfohlen, durch Anweisung an den nachgeordneten Bereich sicherzustellen, dass der Umfang der Kompetenzen des Havariekommandos bekannt ist und somit sämtliche erforderlichen Einsatzkräfte und -mittel dem Havariekommando nach Übernahme der Einsatzführung uneingeschränkt zur Verfügung stehen.