

Untersuchungsbericht

Datum 9. Oktober 2015

Schwerer Seeunfall

Brand auf dem ConRo-Frachtschiff ATLANTIC CARTIER am 1. Mai 2013 im Hamburger Hafen

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Auf dem unter schwedischer Flagge fahrenden, mit Containern und Fahrzeugen beladenen ConRo-Frachtschiff¹ ATLANTIC CARTIER wurde am 1. Mai 2013 gegen 19:25 Uhr² 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 des Fahrzeugdecks 3 B wurde zunächst versucht, den Brand bordseitig zu löschen. Die diesbezüglichen Aktivitäten mussten wegen der schnellen Ausbreitung des Feuers und der massiven Rauchentwicklung nach ca. 30 Minuten 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 Feuerwehrkräfte 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.

Zwischen 22:00 Uhr und 22:30 Uhr wurden zwischen der Schiffsführung und der Einsatzleitung der Feuerwehr die Aktivierung der bordseitigen CO₂-Löschanlage und die insoweit notwendigen Maßnahmen abschließend diskutiert.

Unmittelbar nachdem der seit ca. 21:19 Uhr laufende konventionelle Löschangriff der Feuerwehr im Deck 3, der über zwei Zugänge des Hauptdecks realisiert worden war, gegen 22:34 Uhr aus Sicherheitsgründen gestoppt werden musste, fiel schließlich die Entscheidung zum Einsatz des CO₂. Hierzu wurde der betroffene vordere Teil des Laderaums 3 für den effizienten Einsatz der CO₂-Löschanlage mittels der beiden schiffsseitig vorhandenen, hydraulisch angetriebenen so gen. „Slide Doors“, von denen eine zum Zeitpunkt des Brandausbruchs geöffnet gewesen war, vollständig abgeschottet. Um 22:58 Uhr und erneut um 23:18 Uhr wurde CO₂ aus den beiden Tanks der Anlage in das brennende Fahrzeugdeck eingeleitet. Die Kombination des CO₂-Einsatzes mit den äußeren Kühlmaßnahmen zeigte schließlich 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.

¹ ConRo-Frachtschiff = Für den gleichzeitigen Transport von **C**ontainern und **r**ollender Ladung (PKW, LKW, Trailer) konzipierter spezieller Schiffstyp.

² Zeitangabe laut Schiffstagebuch. Alle Uhrzeiten im Bericht sind Ortszeiten = MESZ = UTC + 2 Stunden.

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.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Reederei MS ATLANTIC CARTIER

2.1.1 Deaktivierung einzelner Bereiche der Rauchmeldeanlage / Raumwache

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei der ATLANTIC CARTIER ihr Sicherheitsmanagementsystem in Bezug auf die an Bord des Schiffes und der Schwesterschiffe durchzuführenden Schweißarbeiten dahingehend zu ergänzen, dass die Abschaltung einzelner Bereiche der Rauchmeldeanlage auf ein unbedingtes Minimum reduziert wird. Für Räume, die unbedingt von einer Fernüberwachung abgekoppelt werden müssen, sollte eine permanente Raumwache eingerichtet werden.

2.1.2 Sicherheitsbelehrungen für Schweißerteams

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei der ATLANTIC CARTIER, die in ihrem Auftrag an Bord eingesetzten Reparaturteams regelmäßig über die besonderen Brandschutzanforderungen bei Schweißarbeiten auf Schiffen zu belehren. Neben der Notwendigkeit besonders darauf zu achten, dass die nähere Umgebung der herzustellenden Schweißnähte unbedingt vor übermäßiger Erwärmung geschützt werden muss, sollten die Belehrungen insbesondere auch das korrekte Verhalten im Falle der Entdeckung eines Brandausbruchs umfassen.

2.2 Reederei des Schiffes und Klassifikationsgesellschaft

2.2.1 Überprüfung der elektrischen Verkabelung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei der ATLANTIC CARTIER und der Klassifikationsgesellschaft des Schiffes – soweit noch nicht geschehen – eine sorgfältige Überprüfung der elektrischen Verkabelung des Schiffes und seiner Schwesterschiffe insbesondere im Hinblick auf Mängel in den Übergangsbereichen zwischen den ursprünglichen und der nachträglich eingefügten neuen Sektion durchzuführen.

2.2.2 Funktionsfähigkeit / Dokumentation / Beschriftung der CO₂-Anlage

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei der ATLANTIC CARTIER und der Klassifikationsgesellschaft des Schiffes – soweit noch nicht geschehen – sämtliche Komponenten der CO₂-Löschanlage des Schiffes und seiner Schwesterschiffe einer Überprüfung insbesondere im Hinblick auf etwaige Undichtigkeiten zu unterziehen. Die technische Dokumentation sollte korrigiert bzw. auf den aktuellen Stand gebracht werden. Außerdem sollten die vorhandenen Beschriftungen auf Korrektheit und Verständlichkeit hin überprüft und ggf. erneuert werden.

2.3 Fahrzeughersteller VOLVO Car Corporation

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Fahrzeughersteller Volvo Car Corporation zu überprüfen, ob es konstruktiv möglich ist, das Risiko der Selbstentzündung der von ihr produzierten Fahrzeuge durch etwaige Fehler in der Bordelektronik noch weiter als bisher bereits geschehen zu minimieren.

2.4 Behörde für Inneres und Sport der Freien und Hansestadt Hamburg und Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) e. V.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Behörde für Inneres und Sport der Freien und Hansestadt Hamburg (bezogen auf den Hamburger Hafen) und den im Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. organisierten Hafenumschlagbetrieben (bezogen auf alle deutschen Seehäfen), gemeinsam nach Lösungen zu suchen, die eine kurzfristige Verfügbarkeit von Hafenspersonal im Hamburger Hafen bzw. allen deutschen Seehäfen für den Fall der Notwendigkeit einer aus Sicherheitsgründen dringend erforderlichen Teilentladung eines Schiffes auch an Tagen allgemeiner Arbeitsruhe sicherstellen.

3 Sicherheitsempfehlungen

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