



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur



SHK **Statens haverikommission**
Swedish Accident Investigation Authority

Untersuchungszwischenbericht
zu dem Untersuchungsbericht 99/13

Schwerer Seeunfall

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

29. April 2014

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungsgesetz, SUG) vom 16. Juni 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2012 (BGBl. I S. 390), zuletzt geändert durch Artikel 16 Absatz 22 des Gesetzes vom 19. Oktober 2013 (BGBl. I S. 3836) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

Herausgeber:
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg

Direktor: Volker Schellhammer
Tel.: +49 40 3190 8300
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 3190 8340
www.bsu-bund.de

Zusammenfassung

Das unter schwedischer Flagge fahrende, mit Containern und Fahrzeugen beladene ConRo-Frachtschiff ATLANTIC CARTIER hatte den Hafen Göteborg am 30. April 2013 um 03:56 Uhr verlassen und nach einer unproblematischen Seereise am 1. Mai 2013 um 13:45 Uhr planmäßig im Hafen Hamburg festgemacht. Das Schiff wurde anschließend einklariert. Ladungsumschlag fand jedoch wegen des Feiertags nicht statt. Auf dem Schiff befanden sich neben der Besatzung sechs Mitarbeiter eines Reparaturteams, die in Liverpool und Göteborg an Bord gekommen waren. Die Schweißer sollten auf der ATLANTIC CARTIER kleinere Schweißarbeiten und Reparaturen durchführen und beim nächsten Anlaufen des Hafens Liverpool wieder von Bord gehen.

Gegen 19:25 Uhr wurde auf dem Oberdeck des Schiffes von einem Mitglied des Reparaturteams Rauch- und Wärmeentwicklung wahrgenommen, die ihren Ursprung offensichtlich in dem darunter liegenden geschlossenen Fahrzeugdeck 3 B in Höhe der Bay 26 hatte. In diesem Deck standen auf dessen Backbordseite 69 fabrikneue PKW, die in Göteborg geladen worden und für den Hafen New York bestimmt waren. Der Arbeiter informierte umgehend den 1. Offizier des Schiffes. Auf seinem Weg zur Schiffsführung traf er einen Kollegen. Dieser begab sich durch einen Notausstieg in das als Brandausbruchsstelle vermutete Fahrzeugdeck 3 B und nahm dort einen in Flammen stehenden PKW und massive Rauchentwicklung wahr. Sein Versuch, den Brand mit einem portablen Feuerlöscher zu bekämpfen, misslang.

Schiffsseitig wurde(n) gegen 19:30 Uhr Feueralarm ausgelöst, eine Musterung der Besatzung durchgeführt, die Löschwasserpumpen aktiviert und ein Brandbekämpfungsteam in Marsch gesetzt. Gegen 19:54 erreichte der Löschrupp die Umgebung des Brandherdes und begann mit dem Versuch, das Feuer zu löschen. Der Löschangriff wurde wegen der großen Hitze- und Rauchentwicklung um 20:05 Uhr abgebrochen. Um 20:01 Uhr informierte der Kapitän des Schiffes die Hamburger Feuerwehr und zwei Minuten später die Hafenzentrale.

Die Hamburger Feuerwehr erreichte gegen 20:12 Uhr mit den ersten Einsatzkräften das Schiff und übernahm 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 und den Vorbereitungen 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.

Um 22:00 Uhr wurde zwischen der Schiffsführung und der Einsatzleitung der Feuerwehr die Aktivierung der bordseitigen CO₂-Löschanlage vereinbart und anschließend das betroffene Fahrzeugdeck für den effizienten Einsatz der CO₂-Löschanlage mittels der schiffsseitig vorhandenen, hydraulisch angetriebenen so gen. Slidedoor abgeschottet. Um 22:58 Uhr und erneut um 23:18 Uhr wurde CO₂

aus den beiden Tanks der Anlage in das brennende Fahrzeugdeck eingeleitet. In der Folgezeit bestand zunächst Unklarheit über das Ausmaß des Löscherfolges, so dass von der Einsatzleitung verschiedene Szenarien für das Vordringen von Feuerwehrleuten zum Brandherd und dessen Bekämpfung mit Wasser bzw. Schaum in Erwägung gezogen wurden.

Nachdem die Kühlmaßnahmen die erhoffte Wirkung erzielt hatten, konnte schließlich die o. g. Slidedoor geöffnet und um 03:44 Uhr mit dem konventionellen Löschangriff begonnen werden. Um 04:10 Uhr war der Brand erfolgreich gelöscht.

An dem Einsatz der Feuerwehr waren insgesamt 296 Einsatzkräfte beteiligt. Auf Grund des Brandes sowie seiner Bekämpfung wurde niemand verletzt. Durch Feuer und/oder massive Raucheinwirkung wurden ca. 30 der im Fahrzeugdeck 3 B gestauten PKW zerstört. Daneben kam es durch die massive Hitzeentwicklung zu erheblichen Beschädigungen im und am Schiffskörper im Umfeld des betroffenen Fahrzeugdecks.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) nahm wegen der küstenstaatlichen Betroffenheit Deutschlands einen Tag nach dem Brand an Bord der ATLANTIC CARTIER die Unfalluntersuchung auf und arbeitet hierbei seitdem eng mit der Statens haverikommission (Swedish Accident Investigation Authority) des Flaggenstaates Schweden zusammen. Im Fokus der Untersuchung stehen dabei einerseits und primär Ermittlungen zu tatsächlichen oder – falls nicht ermittelbar – möglichen Brandursachen und andererseits und sekundär die Befassung mit den mit der Brandbekämpfung im Zusammenhang stehenden Maßnahmen.

Hinsichtlich der Frage, wie es zu dem Ausbruch des Feuers kam, konnten anfänglich im Verdacht stehende Schweißarbeiten an Bord des Schiffes als Unfallursache weitestgehend ausgeschlossen werden. Hiervon abgesehen gibt es jedoch trotz des zwischenzeitlichen Vorliegens eines von der BSU in Auftrag gegebenen Sachverständigengutachtens noch keine abschließenden Erkenntnisse zur Brandursache. Zwar hat die BSU nur begrenzte Hoffnung, insoweit tatsächlich noch zu einer belastbaren Aussage zu kommen. Gleichwohl soll nichts unversucht gelassen werden, verschiedene Hypothesen für eine mögliche Brandentstehung vor der Entscheidung über deren Berücksichtigung und/oder Gewichtung im abschließenden Untersuchungsbericht sorgfältig auf deren Tragfähigkeit hin zu überprüfen. Da es sich hierbei um einen zeitaufwendigen Prozess unter Beteiligung externer Expertise handelt, kann die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist zur Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes nach einem sehr schweren oder schweren Seeunfall ohne möglicherweise schwerwiegende Einbußen auf der Ebene der den Bericht prägenden Schlussfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen nicht eingehalten werden. Die BSU hat sich daher nach sorgfältiger Abwägung aller maßgeblichen Faktoren und unter der Prämisse, dass die Qualität eines Untersuchungsberichtes Vorrang vor dem terminlichen Aspekt seiner Veröffentlichung haben sollte, zu einer Verschiebung des Veröffentlichungstermins des endgültigen Berichtes und zur Veröffentlichung des in einem solchen Fall zu erstellenden vorstehenden Untersuchungszwischenberichtes entschieden.