



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

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
www.bsu-bund.de

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
Az.: 304/06

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 12

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de

Datum
15. Mai 2007

PRESSEMITTEILUNG 08/07

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der **Untersuchungsbericht Nr. 304/06** am 15. Mai 2007 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Auslaufen von Titantrichlorid aus einem Tankcontainer und acht Verletzten auf dem unter koreanischer Flagge fahrenden Containerschiff HANJIN LONDON am 10. Juli 2006 im Hamburger Hafen. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen - wie alle bisherigen Berichte - im Internet unter www.bsu-bund.de einzusehen und herunterzuladen.

(Kurzfassung):

Auslaufen von Titantrichlorid aus einem Tankcontainer

Am 10. Juli 2006 kam es im Hamburger Hafen auf einem unter koreanischer Flagge fahrenden Containerschiff zum Austritt von 40 bis 100 kg Gefahrgut aus einem Tankcontainer an Deck. Dabei wurden 6 Hafentarbeiter und 2 Besatzungs-

mitglieder verletzt, die mit Rettungswagen in Krankenhäuser gebracht und dort behandelt wurden. Alle Verletzten wurden nach kurzem Aufenthalt wieder entlassen. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung gibt

hierzu Empfehlungen heraus, die zukünftig den Seetransport von Tankcontainern sicherer machen sollen. Der Abschlussbericht wird am 15. Mai 2007 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

(Langfassung):

Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 10. Juli 2006 gegen 07.10 Uhr MESZ kam es am Liegeplatz Predöhlkai 1 im Hamburger Hafen auf dem unter koreanischer Flagge fahrenden Containerschiff HANJIN LONDON zum Austritt von 40 bis 100 kg Gefahrgut aus einem Tankcontainer an Deck. Bei dem Gefahrgut handelte es sich um Titandioxid und Salzsäure. Diese Stoffe entstanden, als die im Container befindliche Ladung Titan-tetrachlorid (UN-Nr. 1838) mit Feuchtigkeit reagierte. Während Titandioxid als harmloses Pulver niederschlug, gelangte die Salzsäure als Gas in die Atmosphäre. Dabei wurden 2 Besatzungsmitglieder und 6 Hafendarbeiter verletzt, die mit Rettungswagen in Krankenhäuser gebracht und dort behandelt wurden. Nach der Inhalation von Salzsäuredämpfen kann es nachhaltig zur Bildung von Lungenödemen kommen. Alle Verletzten konnten nach kurzem stationären Aufenthalt im Krankenhaus wieder entlassen werden.

Die HANJIN LONDON war auf der Reise von Rotterdam nach Hamburg. Der in Frankreich befüllte und für Korea bestimmte Container wurde in Rotterdam auf dem Vorschiff gestaut. Als am Liegeplatz in Hamburg Gas aus dem Container austrat, wurde der Container an Land gesetzt und am Begasungsplatz in einer Gefahrgutwanne der Fa. Eurogate abgestellt. Als Personenschutz war volle Schutzkleidung mit einem umluftunabhängigen Atemschutzgerät erforderlich. Bei Leckagen muss der Stoff eingedeicht und abgepumpt sowie von Feuchtigkeit ferngehalten werden. Kleinmengen können mit viel Wasser weggespült und Restmengen mit Kalkmehl neutralisiert werden.

Der Schaden ist vor allem deshalb entstanden, weil Wasser in den Heizungskanälen des Tankcontainers vorhanden war, das sich mit dem Produkt vermischt hat. Für den Transport der Ladung war keine Beheizung der Ladung erforderlich. Das Heizungssystem hätte daher völlig entleert werden müssen, um das Risiko einer Vermischung mit Ladung von vornherein zu vermeiden.

Sicherheitsempfehlungen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Betreibern und den für das Verladen von Tankcontainern Verantwortlichen, bei Ladungswechsel zu prüfen, ob die zusätzliche Funktion „Heizung“ für den Transport benötigt wird und welche Gefahren vom Heizungstyp für den Transport ausgehen könnten. Bei dem Tankcontainer des IMO Typs 1 handelt es sich um eine Bauart, die für sehr viele Ladungen der Gefahrgutklassen 3 bis 9 eingesetzt werden darf und weit verbreitet ist. Bei Heizungen, die mit Flüssigkeiten betrieben werden, sollte gegebenenfalls das Heizungssystem völlig entleert werden, um eine chemische Reaktion mit dem Treibmittel und Korrosion zu vermeiden.

Jörg Kaufmann
Leiter