

Untersuchungsbericht 187/05

15. Dezember 2006

Schwerer Seeunfall:

Explosion und Brand auf CMS PUNJAB SENATOR im Laderaum Nr. 6 am 30. Mai 2005 auf dem Weg nach Sri Lanka

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Das Containerschiff PUNJAB SENATOR verließ Singapur am 28. Mai 2005 um 05:18 Uhr¹. Es war mit 31.604 t in insgesamt 1050 x 20' sowie 1094 x 40' Containern beladen und befand sich auf dem Weg nach Colombo/Sri Lanka.

Am 30. Mai 2005 um 07:23 Uhr explodierte ein Container. Er befand sich an der Vorkante des Laderaumes Nr. 6 an der Trennwand zum Maschinenraum. Unter massivem Einsatz von CO₂ und intensivem Kühlen bekam die Besatzung das Feuer, welches sich schließlich über zwei Container mit handelsüblichen Klein-Akkumulatoren erstreckte, unter Kontrolle und löschte es.

Personenschäden waren nicht zu verzeichnen. Die Schäden an der Ladung und dem Schiff waren beträchtlich. Umweltschäden traten nicht auf.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Herstellern von Batterien und Akkumulatoren verstärkt und zielgerichtet auf die Umgebungsparameter für sichere Lagerung und Transport ihrer Produkte, sowie auf Gefahrenpotentiale bei Nichteinhaltung hinzuweisen.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den für die Verschiffung von Batterien und Akkumulatoren verantwortlichen Unternehmen darauf zu achten, dass in den Ladepapieren nicht mehr nur „Chemical Materials“ deklariert werden, sondern in geeigneter Form auf beispielsweise „Batteries/Acc.“ hingewiesen wird, wenn es sich um eine derartige Ladung handelt. Dies dient der Ergreifung geeigneter Maßnahmen sowohl durch die Besatzung als auch von Landseite, nicht nur für die Lagerung, sondern auch und besonders im Schadensfall. Allgemein erscheinen pauschale Begriffe wie „Chemical Materials“ zur Kennzeichnung von Ladung als sehr problematisch, da sie die Bewältigung eines Unfalls erschweren.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, in den entsprechenden Gremien die Eintragung von NiMH-Akkus als Gefahrenstoff der Klasse 8 in den IMDG-Code prüfen zu lassen.

¹ Alle Zeiten in diesem Bericht beziehen sich auf Ortszeit = UTC + 8h

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt allen am Seetransport Beteiligten, die gegenseitige Information, insbesondere über spezielle, hier z.B. schiffbauliche Gegebenheiten, zu verbessern, um so die Sicherheit der Seeschifffahrt weiter zu erhöhen.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Klassifikations-gesellschaften die Prüfung einer Anpassung ihrer schiffbaulichen Vorschriften, um Wärmequellen des Schiffsbetriebes von der Ladung zu isolieren.