

## **Untersuchungsberichte 455/15 und 58/16**

**Datum: 28.05.2018**

**Schwere Seeunfälle**

**Brand von Holzkohleladung auf den Containerschiffen MSC KATRINA in der Elbmündung am 20. November 2015 und LUDWIGSHAFEN EXPRESS im Roten Meer am 21. Februar 2016**

### **1 Zusammenfassung des Seeunfalls**

Auf der unter panamaischer Flagge fahrenden MSC KATRINA und auf der unter deutscher Flagge fahrenden LUDWIGSHAFEN EXPRESS ereigneten sich Brände in Containern, die mit Holzkohle als Schüttgut beladen waren. Der Ursprung der Ladung war in beiden Fällen die Insel Borneo in Indonesien. Beide Ladungen waren für den gleichen Empfänger in Frankreich bestimmt.

Die MSC KATRINA befand sich zum Zeitpunkt der Brandentdeckung durch die Rauchmeldeanlage in der Elbmündung, so dass hier durch das Havariekommando speziell ausgebildete Feuerwehreute zum Einsatz gebracht werden konnten. Der Brand konnte ohne Schäden am Schiff und mit nur geringem Schaden an der Ladung gelöscht werden. Der brandbetroffene Container befand sich innerhalb eines freistehenden Stapels im Laderaum, was die Brandbekämpfung erleichterte.

Die LUDWIGSHAFEN EXPRESS befuhr das Rote Meer, als der Brandausbruch während eines Kontrollgangs bemerkt wurde. Daher war die Besatzung bei der Brandbekämpfung auf sich allein gestellt. Der betroffene Container war direkt auf einem Lukendeckel gestaut, so dass der Brand schnell mit den an Bord vorhandenen Mitteln gelöscht werden konnte. Es traten keine Schäden am Schiff oder an anderer Ladung auf.

Die Untersuchung der beiden Fälle wurde aufgrund der Gleichartigkeit der Brandursache in einem Untersuchungsbericht zusammengefasst.

### **2 Sicherheitsempfehlungen**

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

#### **2.1 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem BMVI, sich in den Gremien der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) für eine Anpassung der Vorschriften des IMDG-Codes einzusetzen, um zu verhindern, dass sich Holzkohle, die nach den derzeitigen Vorschriften nicht als Gefahrgut der Klasse 4.2 zu klassifizieren ist, während der Seereise entzündet.

## **2.2 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem BMVI, sich in den Gremien der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) für Stauvorschriften für alle Arten selbsterhitzungsfähige Stoffe einzusetzen, die gewährleisten, dass solche Stoffe in jedem Fall grundsätzlich an Deck und mit ausreichender Erreichbarkeit transportiert werden.

## **2.3 Reederei Mediterranean Shipping Company (MSC)**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei MSC, in ihre die Ladung betreffenden Verfahrensanweisungen und Richtlinien aufzunehmen, dass in Containern transportierte selbsterhitzungsfähige Stoffe grundsätzlich an Deck und mit ausreichender Erreichbarkeit transportiert werden.

## **2.4 Reederei Orient Overseas Container Line (OOCL)**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei OOCL die Weitergabe von Informationen zu einer Ladung an die Partner im Slot Charter Agreement auch dann, wenn diese zwar kein Gefahrgut darstellt, jedoch von der Ladung eine erhöhte Gefahr ausgeht, wie zum Beispiel die der Selbsterhitzung.