

## Untersuchungsbericht 338/19

**Datum: 27.07.2021**

**Sehr Schwerer Seeunfall**

**Feuer im Maschinenraum an Bord des Mehrzweckfrachters KELLY mit einem toten und zwei verletzten Besatzungsmitgliedern auf der Elbe am 6. September 2019**

### 1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Das unter der Flagge von Malta fahrende Mehrzweckfrachtschiff KELLY befand sich am 06. September 2019 auf der Reise von Rotterdam, Niederlande nach Kaliningrad, Russland. Das Schiff war zu dem Zeitpunkt nicht beladen und war für die Lotsung von See nach Brunsbüttel Richtung NOK<sup>1</sup> entsprechend personell besetzt. Um 13:35 Uhr löste ein Brand im Separatorenraum den Feueralarm aus. Durch den an Bord befindlichen Lotsen wurde die Revierzentrale Brunsbüttel informiert, mit der gleichzeitigen Anforderung von Unterstützungskräften. Zwischenzeitlich war die Besatzung der KELLY in die Brandbekämpfung und Bergung zweier Crewmitglieder eingebunden. Von den drei im Maschinenraum befindlichen Crewmitgliedern, konnte eine schwerverletzte Person den noch immer brennenden Maschinenraum eigenständig verlassen. Die durch die Besatzung eingeleiteten Maßnahmen zur Brandbekämpfung führten zu einem schnellen Erlöschen des Brandes. Das Brandgeschehen beschränkte sich dadurch nur auf den Maschinenraum.

Zeitgleich kam es zu einem Ausfall des Schiffsantriebs und der bordeigenen Stromversorgung. Der Lotse an Bord stimmte zusammen mit dem Kapitän das sichere Ankern ab, um eine Grundberührung oder unkontrolliertes Vertreiben des Schiffes zu verhindern. Parallel dazu wurden landseitige Rettungskräfte sowie die Feuerwehr alarmiert und durch das Havariekommando, welches dann die Gesamteinsatzleitung innehatte, koordiniert.

Die Übernahme des ersten Verletzten erfolgte durch die VIKING ENERGY, mit der Weitergabe an den Crewtender MASTER P, der diesen dann nach Brunsbüttel verbrachte. Von dort aus wurde das Besatzungsmitglied mit einem Rettungshubschrauber in eine Spezialklinik für Brandverletzungen nach Hamburg geflogen. Den zweiten Verletzten wünschte ein Hubschrauber der Bundespolizei direkt von Bord der KELLY auf und brachte ihn ebenfalls in die Klinik nach Hamburg. Bei dem dritten Besatzungsmitglied konnte ein auf dem Schiff eingetroffener Notarzt nur noch den Tod feststellen.

Die Untersuchung hat Anhaltspunkte für Verbesserungen bei der Erstellung von Risiko- und Gefährdungsbeurteilungen durch die Schiffsbesatzung gefunden, um das mögliche Gefährdungspotential bei Arbeiten an Wärmeträgeranlagen kenntlich zu machen. Zusätzlich wurde eine Empfehlung an die Klassifikationsgesellschaft gegeben, ihr Regularien für die Besichtigung von Thermalölanlagen nach längerem Stillstand und Reparatur zu ergänzen.

---

<sup>1</sup> NOK: Nord-Ostsee-Kanal – verbindet als Bundeswasserstrasse die Nordsee mit der Ostsee.  
Beginn: Brunsbüttel, Elbe (Nordsee)  
Ende: Kiel-Holtenau, Kieler Förde (Ostsee)

## **2 Sicherheitsempfehlungen**

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

### **2.1 Hansa Shipping**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei Hansa Shipping, die in ihrem Sicherheits- und Flottenverfahrenshandbuch (Chapter 19: Risk Management, Section 0, Subitem 3.2 Risk Analysis) festgelegten Anforderungen zu beachten und zu befolgen. Das gilt für den Bord- als auch für den Reedereibetrieb.

### **2.2 Hansa Shipping**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei Hansa Shipping, alle Qualitätsunterlagen vollständig in englischer und sofern es Sprachdefizite der Besatzung erforderlich machen, auch vollständig in russischer Sprache zu erstellen.

### **2.3 Hansa Shipping**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei Hansa Shipping, die durch den Lieferanten des Wärmeträgeröles im Sicherheitsdatenblatt vorgegebenen Regularien hinsichtlich der Testung des Öles nach Reparaturen zu befolgen.

### **2.4 Hansa Shipping**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei Hansa Shipping, ihr Flottenverfahrenshandbuch (Chapter 10: Maintenance, Section 0, Subitem 3.2.3 Lubrication Oil Samples) dahingehend zu ergänzen, dass auch eine Beprobung des Thermalöles im Intervall von 6 Monaten zu erfolgen hat.

### **2.5 Klassifikationsgesellschaft RINA**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Klassifikationsgesellschaft RINA, die Regularien dahingehend zu konkretisieren, dass nach Reparatur und/oder längerer Stillstandzeit der Kesselanlage der Klassifikationsgesellschaft eine Qualitätsanalyse des Wärmeträgeröles vorzulegen ist.