



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

## **Untersuchungszwischenbericht**

zu dem Untersuchungsbericht 198/15

### **Schwerer Seeunfall**

**Laderaumbrand auf der PURPLE BEACH auf  
der Tiefwasserreederei der Deutschen Bucht  
am 25. Mai 2015**

25. Mai 2016

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 5 der Verordnung vom 8. März 2012 (BGBl. I S. 483) 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](http://www.bsu-bund.de)

## Zusammenfassung

Am 25. Mai 2015 sollte die unter der Flagge der Marshall Islands fahrende PURPLE BEACH in Unterbrechung ihrer Reise nach Brake auf der Tiefwasserreederei in der Deutschen Bucht vor Anker gehen. Das Schiff hatte in den Unterräumen der Laderäume 2 bis 5 verschiedene Arten von Düngemitteln geladen. In den Laderäumen 3 und 4 befand sich darüber hinaus Stückgutladung im Zwischendeck. Während des Anlaufens der Reede bemerkte die Besatzung gegen 17:10 Uhr eine Rauchentwicklung aus Laderaum 3. Kurze Zeit darauf aktivierte sich auch die Rauchmeldeanlage dieses Laderaums. Die Rauchentwicklung wurde wenig später an die zuständige Verkehrszentrale gemeldet und so den deutschen Behörden bekannt. Die Besatzung versuchte, die Ursache für die Rauchentwicklung zu erkunden, war damit aber erfolglos. Nach Absprache mit der Reederei leitete die Besatzung später CO<sub>2</sub> in den Laderaum ein. Die Rauchentwicklung ging daraufhin zurück. Durch die Schifffahrtsverwaltung wurden zunächst verschieden Hilfsschiffe in die Nähe beordert.

Das deutsche Havariekommando übernahm am 26. Mai 2015 um 02:00 Uhr auf Ersuchen des Wasser- und Schifffahrtsamtes Wilhelmshaven die Gesamteinsatzleitung. Am Morgen des gleichen Tages wurde eine erste Brandbekämpfungseinheit der Feuerwehr Cuxhaven auf das Schiff geflogen. Diese sondierte die Situation an Bord und stellte steigende Temperaturen fest. Um das Schiff wurde ein Sperrbereich von 5000 m eingerichtet. Gegen 10:00 Uhr kam es zu einer massiven Zunahme der Rauchentwicklung. Da man von einer zunehmenden Explosionsgefahr ausging, verließen die Hilfskräfte das Schiff. Die Besatzung begab sich zur gleichen Zeit in das Freifallboot und verließ ebenfalls das Schiff. Sie wurde durch das Gewässerschutzschiff MELLUM aufgenommen. Die Besatzung der PURPLE BEACH wurde später an Land geflogen, um sie dort ärztlich untersuchen und beobachten zu können.

Die eingesetzten Hilfsschiffe versuchten, die weiterhin bestehende Rauchentwicklung durch eine Beaufschlagung mit Wasser gering zu halten. Im Verlauf des 27. Mai 2015 wurde begonnen, den Laderaum 3 mit Wasser zu fluten, um die dort ablaufende, sich selbsterhaltende Zersetzung des Düngemittels zu unterbinden. In der Nacht vom 30. Mai auf den 31. Mai 2015 konnte die chemische Reaktion als unterbrochen angesehen werden. Aufgrund der einsetzenden Wetterverschlechterung wurde das Schiff dann am 1. Juni 2015 zum Notliegeplatz im JadeWeserPort in Wilhelmshaven geschleppt. Hier wurden weitere Maßnahmen zur Sicherung des Schiffes durchgeführt. Das Havariekommando gab die Gesamteinsatzleitung am 12. Juni 2015 ab.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung nahm die Untersuchung am Unfalltag auf. Nachdem die Besatzungsmitglieder die medizinischen Einrichtungen verlassen hatten, wurden sie durch die Reederei in der Seemannsmission in Bremerhaven untergebracht. Hier wurden die maßgeblichen Besatzungsmitglieder durch die BSU befragt. Die bisherigen Maßnahmen an Bord wurden seitdem aktiv begleitet.

Zurzeit wird das Schiff an seinem neuen Liegeplatz in Wilhelmshaven weiter entladen. Der Entladungsvorgang wurde und wird durch Maßnahmen zur

Feststellung der durch das Ereignis veränderten Eigenschaften der Ladung beeinträchtigt. Das gilt insbesondere für die Ladung in den Laderäumen 2 und 3. Darüber hinaus sind die administrativen und technischen Prozesse, die zu der Möglichkeit der Weiterverwendung des Düngemittels führen sollen, sehr zeitaufwendig. Daher konnte von Laderaum 3 bislang nur das Zwischendeck eingehender untersucht werden. Ein Ende des Entladungsprozesses ist derzeit nicht absehbar.

Die genannten Umstände führen dazu, dass 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 nicht eingehalten werden kann.