

### Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

★ **DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. NfS-Jahrgang 150. Ausgabetermine 2019**

(Siehe Mitteilung im NfS-Heft 01/2019)

Die nächste Ausgabe der Nachrichten für Seefahrer (NfS) erscheint als Doppelausgabe für die Kalenderwochen 51 und 52.

Ausgabe 51-52 erscheint am 20. Dezember 2019.

★ **DE. BSH. Navigational Information Service. NfS-Volume 150. Issue dates 2019**

(See Notification in NfS issue 01/2019)

The next issue of German Notices to Mariner (NfS) will be published as biweekly issue for the period of the weeks 51 and 52.

Issue 51-52 will be published on 20 December 2019.

(BSH N2/19) 50/19

★ **DE. BSU. Veröffentlichung von Untersuchungsbericht Nr. 496/15**

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 41/2019)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 496/15 am 29.11.2019 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Brand im Laderaum des Mehrzweckfrachtschiffes VENTURA am 18.12.2015.

Es besteht die Möglichkeit, diesen im Internet unter <https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen> einzusehen und herunterzuladen.

**Schwerer Seeunfall – Brand im Laderaum des Mehrzweckfrachtschiffes VENTURA am 18. Dezember 2015 vor den Kanalschleusen in Kiel-Holtenau**

Das unter der Flagge von Antigua und Barbuda fahrende Mehrzweckschiff VENTURA befand sich am 18. Dezember 2015 auf der Reise von Liepaja, Lettland, nach Casablanca, Marokko. Die VENTURA hatte knapp 4,811mt unmelassierte Zuckerrübenschnitzel geladen. Um 11:00 Uhr wurde Kiel Leuchtturm passiert. Gegen 12:00 Uhr wurde an Bord eine Rauchentwicklung bemerkt und daraufhin Feueralarm ausgelöst. Die Revierzentrale wurde verständigt und diese wies der VENTURA einen Notankerplatz vor Vossbrook auf der Kieler Förde zu.

Die Feuerwehr Kiel schickte zur Erkundung eine Brandbekämpfungseinheit an Bord. Das Havariekommando war durch die Wasserschutzpolizei Kiel frühzeitig über den Schiffsbrand informiert worden und übernahm am frühen Abend offiziell die Koordination der Schadenslage. Um 21:00 Uhr machte die VENTURA im Kieler Ostuferhafen fest. In der Folgezeit wurde ein Teil der Ladung mittels eines Hafengebaggars auf die Pier entladen und dort durch die Feuerwehr Kiel gelöscht. Durch den Unfall wurden sowohl der Laderaum der VENTURA als auch die Ladung beschädigt. Personen und die Meeresumwelt wurden nicht beeinträchtigt.

★ **DE. BSU. Investigation Report No. 496/15**

(Last report see NfS issue 41/2019)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) published the investigation report No. 496/15 on 29.11.2019. The report deals with the fire in the cargo hold of the multipurpose ship VENTURA on 18 December 2015. Upon request the report will be forwarded. Alternatively, this report is available on <https://www.bsu-bund.de/EN/News> for download.

**Serious Marine Casualty – Fire in the cargo hold of the multipurpose ship VENTURA off the canal locks at Kiel-Holtenau on 18 December 2015**

The multi-purpose vessel VENTURA, flying the flag of Antigua and Barbuda, was en route from Liepaja, Latvia, to Casablanca, Morocco on 18 December 2015. The VENTURA was carrying almost 4,811mt of unfinished sugar beet pulp. At 1100 a.m., Kiel Lighthouse was passed. At around 1200 a.m., smoke was detected on board and a fire alarm was triggered. The regional Vessel Traffic Service Centre was notified and it assigned the VENTURA an emergency anchorage in front of Vossbrook in the Kiel Fjord.

Kiel Fire Service deployed a fire-fighting unit on board for investigations. The Central Command for Maritime Emergencies (CCME) was informed early on by the Kiel Waterways Police about the ship's fire and officially took over the coordination of the incident early in the evening. The VENTURA made fast in Kiel Ostuferhafen port at 2100. Part of the cargo was subsequently unloaded onto the pier using a dredger belonging to the port and extinguished there by the Kiel Fire Service. Both the VENTURA's cargo hold and cargo were damaged by the accident. Neither people nor the marine environment were affected.

Bei der Voruntersuchung des Brandes wurden zwei Ursachen als möglich identifiziert. Sowohl die Selbstentzündung der Ladung als auch eine Fremdzündung kamen in Betracht. Keine der beiden Ursachen konnten nach Abschluss der Untersuchung genau bestimmt oder ausgeschlossen werden. Es besteht aber Grund zur Annahme, dass der maximal erlaubte Feuchtigkeitsgehalt der Ladung durch die Einwirkung von Regen beim Verladen partiell überschritten worden ist und somit die Basis für eine Selbstentzündung geschaffen wurde.

Die Untersuchung des Brandes an Bord der VENTURA hat einmal mehr bestätigt, dass die Einhaltung der im IMSBC Code vorgeschriebenen Regularien eine zwingende Notwendigkeit darstellt und diese auch durch die Schiffsführung konsequent umgesetzt werden müssen. Der Untersuchungsbericht beinhaltet drei Sicherheitsempfehlungen.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter <https://www.bsu-bund.de/DE/Publicationen>.

*The preliminary investigation of the fire identified two possible causes. Both, charge auto-ignition and spark-ignition were considered. Neither of these two causes could be accurately determined or excluded after the investigation. However, there is reason to believe that the maximum permitted moisture content of the load, due to the effect of rain on loading, was partially exceeded and thus the basis for self-ignition was created.*

*The investigation into the fire on board the VENTURA confirmed once again that compliance with the regulations laid down in the IMSBC Code is an imperative and must be consistently implemented by ship management. The report contains three safety recommendations.*

*All investigation reports, safety recommendations and other information published by the BSU are available on <https://www.bsu-bund.de/EN/Publicationen>.*

(BSU 12/19) 50/19

#### **IMO. MSC. Neue Verkehrstrennungsgebiete**

Die IMO hat im Rundschreiben COLREG.2/Circ.74 vom 14. Juni 2019 die neuen Verkehrstrennungsgebiete „In the Sunda Strait“ und „In the Lombok Strait“ (Indonesien) bekannt gemacht. Die neuen Verkehrstrennungsgebiete und Wegeführungsmaßnahmen treten am 1. Juli 2020 in Kraft.

Das Rundschreiben ist als Beilage in der Mitte des Heftes abgedruckt.

#### **IMO. MSC. New Traffic Separation Schemes**

*The IMO has published the new traffic separation schemes “In the Sunda Strait” and “In the Lombok Strait” (Indonesia) in Circular COLREG.2/Circ.74 dated 14 June 2019. The new traffic separation schemes and associated routing measures enter in to force on 1 July 2020.*

*The circular is accompanied as an insert in the centre of this issue.*

(IMO COLREG.2/Circ.74/14. Juni 2019) 50/19