

### Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

#### \* DE. Sommerzeit 2020

Die mitteleuropäische Sommerzeit (MESZ) beginnt am 29. März um 02:00 Uhr MEZ. Im Zeitpunkt des Beginns der Sommerzeit wird die Stundenzählung um eine Stunde von 02:00 Uhr auf 03:00 Uhr vorgestellt. Die mitteleuropäische Sommerzeit endet am 25. Oktober um 03:00 Uhr MESZ. Im Zeitpunkt des Endes der Sommerzeit wird die Stundenzählung um eine Stunde von 03:00 Uhr auf 02:00 Uhr zurückgestellt. Von der doppelt erscheinenden Stunde von 02:00 Uhr bis 03:00 Uhr wird die erste Stunde als 2 A und die zweite Stunde als 2 B bezeichnet.

#### \* DE. Summertime 2020

*Central European Summer Time (CEST) begins on 29 March, at 0200 CET. At the beginning of Summer Time, clocks have to be switched from 0200 to 0300. Central European Summer Time ends on 25 October, at 0300 CEST. At the end of Summer Time, clocks have to be switched from 0300 to 0200. The first hour of the doubled time period between 0200 and 0300 is called 2 A, the second hour 2 B.*

(BAnz AT 20.10.2015 B1) 08/20

#### \* DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 15/19 veröffentlicht

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 05/2020)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 15/19 am 30. Januar 2020 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Brand im Bereich der Decksladung an Bord des Containerschiffes YANTIAN EXPRESS auf dem Atlantik. Es besteht die Möglichkeit, diesen im Internet unter <https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen> einzusehen und herunterzuladen.

#### **Brand im Bereich der Decksladung an Bord des Containerschiffes YANTIAN EXPRESS auf dem Atlantik**

Auf dem unter deutscher Flagge fahrenden Vollcontainerschiff YANTIAN EXPRESS brach am frühen Morgen des 3. Januars 2019 in der Decksladung im Bereich des Laderaums 2 ein Brand aus. Das Schiff befand sich zu diesem Zeitpunkt auf dem Nordatlantik. Es sollte am darauffolgenden Tag Halifax erreichen. Durch die Schiffsführung wurde umgehend die Brandbekämpfung durch die Besatzung eingeleitet. Der Besatzung gelang es jedoch trotz intensiven Einsatzes nicht, den Brand mit eigenen Mitteln einzudämmen bzw. unter Kontrolle zu halten. Die Brandentwicklung in Richtung der Aufbauten konnte jedoch verhindert werden.

Durch die Reederei wurde sehr schnell ein Vertrag mit einem Bergungsunternehmen abgeschlossen. Dessen Schlepper, die SMIT NICOBAR erreichte bereits am 4. Januar 2019 in den späten Abendstunden den Einsatzort und übernahm die Brandbekämpfung mit Hilfe seiner Löschmonitore. Trotz des Einsatzes der SMIT NICOBAR dehnte sich der Brand weiter im Decksbereich des Laderaums 1 aus. Aufgrund der Gesamtlage verließ zunächst ein Teil und später die gesamte Besatzung der YANTIAN EXPRESS das Schiff und setzte zum Schlepper über.

#### \* DE. BSU. Investigation Report No. 15/19 issued

(Last report see NfS issue 05/2020)

*The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) published the investigation report No. 15/19 on 30 January 2020. The report deals with the fire in the area of the deck cargo on board the container ship YANTIAN EXPRESS on the Atlantic Ocean.*

*This report is available on <https://www.bsu-bund.de/EN/>*

*for download.*

#### **Fire in the area of the deck cargo on board the container ship YANTIAN EXPRESS on the Atlantic Ocean**

*In the early morning of 3 January 2019, a fire broke out in the deck cargo in the area of cargo hold 2 on board the German flagged container ship YANTIAN EXPRESS. At that time, the ship was on the North Atlantic. It was due to reach Halifax on the following day. The ships command immediately ordered the crew to fight the fire. However, despite great dedication, the crew did not succeed in containing the fire with shipboard resources and keeping it under control, respectively. The spread of the fire to the superstructures could be prevented.*

*The shipping company concluded a contract with a salvage company very quickly. In the late evening on 4 January 2019, their tug, the SMIT NICOBAR, already reached the operation site and took over the firefighting operations with the help of their extinguishing monitors. Despite the action taken by the SMIT NICOBAR, the fire spread further in the deck area of cargo hold 1. Due to the overall situation, at first a part of the YANTIAN EXPRESS's crew and later on the whole crew, left the ship and transferred to the tug.*

Am 7. Januar 2019 erreichte die MAERSK MOBILISER den Einsatzort und übernahm die Brandbekämpfung. Da die Lage an Bord des brennenden Schiffes am 9. Januar 2019 sicherer erschien als zuvor, kehrten fünf Besatzungsmitglieder freiwillig zur YANTIAN EXPRESS zurück und nahmen dort den Betrieb wieder auf. Mit der Besatzung begann auch der Salvage Master seine Arbeit auf dem havarierten Schiff. In den darauffolgenden Tagen erreichten weitere Schlepper und Versorger die YANTIAN EXPRESS und brachten Bergungsexperten und Feuerwehrleute sowie deren Ausrüstung vor Ort. Die übrige Besatzung der YANTIAN EXPRESS wurde durch ein anderes Schiff der Reederei zum nächsten Hafen mitgenommen.

19 Tage nach dem Ausbruch des Brandes wurden die an Deck der YANTIAN EXPRESS geladenen Container durch das Bergungsunternehmen als gelöscht erklärt. Damit konnte am 22. Januar 2019 das Schleppen in Richtung der Bahamas begonnen werden. Später setzte die YANTIAN EXPRESS die Fahrt aus eigener Kraft fort. Sie wurde dabei durch die Schlepper begleitet. Am 26. Januar 2019 waren auch die letzten brennenden Container in Laderaum 1 gelöscht und alle Feuerlöschpumpen wurden gestoppt.

Am 30. Januar 2019 erreichte der Verband die Reede des Nothafens Freeport auf den Bahamas. Das Einlaufen wurde einige Tage danach gestattet. Die Entladung der Container aus dem Bereich der Laderäume 1 und 2 begann am 19. Februar 2019. Die Reederei des Schiffes erklärte am 25. Januar 2019 den Eintritt der Großen Haverei im Zusammenhang mit dem Brand auf der YANTIAN EXPRESS.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung begann mit den Ermittlungen an Bord nach der Ankunft des Schiffes auf der Reede von Freeport. Dabei wurden die für die Brandentwicklung und -bekämpfung entscheidenden Bereiche des Schiffes besichtigt. Im Hafen wurden dann der Bereich des Brandausbruchs sorgsam in Augenschein genommen. Die Entladung der Container aus diesem Bereich wurde begleitet.

Durch die Untersuchung der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung konnte die Brandursache jedoch nicht eindeutig geklärt werden. Das lag insbesondere an der sehr langen Branddauer und dem intensiven Einsatz von Löschwasser, was den vermuteten Brandentstehungsort stark veränderte. Im Ausschlussverfahren wurden drei Container als möglicherweise brandauslösend identifiziert. Einer dieser Container war mit Coconut Charcoal beladen, der falsch als Coconut Pellets deklariert war. Bei dieser Pflanzenkohle zeigen sich Parallelen zur Seeunfalluntersuchung der BSU 455/15 – Brand auf der MSC KATRINA durch Selbstentzündung der in einem Container gelagerten Holzkohle.

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

*On 7 January 2019, the MAERSK MOBILISER reached the operation site and took over the fire-fighting operations. Since the situation on board the burning ship seemed safer than beforehand on 9 January 2019, five crewmembers returned to the YANTIAN EXPRESS voluntarily and resumed the operation of the ship. With the crew, the salvage master started his work on the damaged ship as well. In the ensuing days, further tugs and supply ships reached the YANTIAN EXPRESS and took salvage experts and firefighters with their equipment to the scene. The remaining crewmembers of the YANTIAN EXPRESS were taken to the next port by another ship of the shipping company.*

*19 days after the fire broke out, the salvage company declared the containers stowed on deck of the YANTIAN EXPRESS extinguished. On 22 January 2019, towing of the ship towards the Bahamas could be commenced. Later on, the YANTIAN EXPRESS continued her voyage under her own power. In doing so, the tugs accompanied her. On 26 January 2019, the last burning containers in cargo hold 1 were extinguished and all fire extinguishing pumps were stopped.*

*On 30 January 2019, tug and tow reached the anchorage of the port of refuge in Freeport, Bahamas. Several days later, the ship was allowed to sail into the port. On 19 February 2019, unloading the containers in the area of cargo holds 1 and 2 started. On 25 January 2019, the shipping company declared the general average in connection with the fire on board the YANTIAN EXPRESS.*

*The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation started its investigation on board after the ship had arrived on the anchorage of Freeport. In doing so, areas on the ship crucial for the development of the fire and the firefighting operations were inspected. The area where the fire broke out was inspected thoroughly in the port. Unloading of the containers of this area was observed.*

*However, the BSU investigation could not clarify the cause of the fire unambiguously. This was especially due to the very long duration of the fire and the intensive use of firefighting water which changed the origin of the fire strongly. By procedure of exclusion, three containers which could possibly have caused the fire, were identified. One of the containers was laden with Coconut Charcoal, which was erroneously declared Coconut Pellets. As regards this plant coal, analogies are shown to the marine casualty investigation BSU 455/15 – fire on the MSC KATRINA by self-igniting of the charcoal stowed in one container.*

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

(BSU 3/20) 08/20