

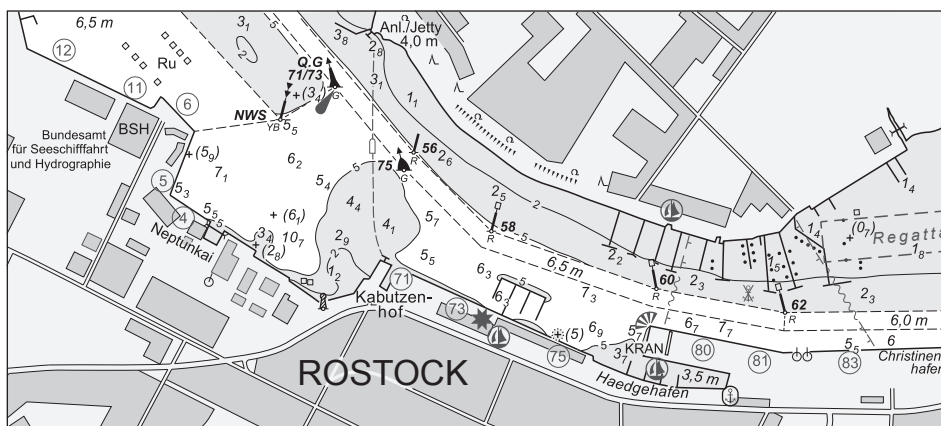


BUNDESAMT FÜR  
SEESCHIFFFAHRT  
UND  
HYDROGRAPHIE

## Nachrichten für Seefahrer *Notices to Mariners*

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt  
*Official Maritime Publication*

21. Februar 2020 · 151. Jahrgang  
*21 February 2020 · Volume 151*



Nfs 08/2020

**Karten, Leuchtfeuerverzeichnisse, Seehandbücher usw. bitte sofort berichtigen**

Geographische Länge bezogen auf den Nullmeridian.

Kurse und Peilungen rechtweisend in Graden von 000° bis 360°.

Sektorengrenzen der Feuer von See aus.

Tragweiten für 10 sm meteorologische Sichtweite; Sichtweiten für 5 m Augeshöhe.

Tiefenangaben und trockenfallende Höhen bezogen auf das Kartennull.

Andere Höhen bezogen auf kartenspezifische Höhenbezugsflächen.

Entfernungsangaben in metrischen Maßen sowie in Seemeilen (sm) und Kabellängen (kbl).

Zeichen und Abkürzungen in den deutschen Seekarten siehe Karte 1/INT 1.

Weitere Abkürzungen und Erklärungen in der „Jährlichen Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer“ (NfS) sowie im „Handbuch für Brücke und Kartenhaus“.

**Übersetzungen**

Die bereitgestellten englischen Übersetzungen sind ein Service für die internationale Schifffahrt. Rechtsverbindlich ist der deutsche Text.

**Freiwillige Mitarbeit**

Jeder Hinweis zur Vervollständigung oder Berichtigung der nautischen Veröffentlichungen dient der Seeschifffahrt. Beiträge erbitten wir an das:

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Neptunallee 5, 18057 Rostock  
Telefon/*Telephone* +49 (0) 3 81 45 63-5 (Vermittlung/*operator*)  
Telefax +49 (0) 3 81 45 63-9 48 (Vermittlung/*operator*)  
E-Mail/*E-mail* nfs@bsh.de  
Internet www.bsh.de

Die Inhalte dieses Werkes sind rechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Verbreitung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen der Bundesrepublik Deutschland zulässig.

Verbindlicher Endpreis Monatsabonnement € 12,00 inkl. MwSt., Einzelheft € 3,50 inkl. MwSt. (zzgl. Postzustellgebühr)

(für den Europäischen Wirtschaftsraum gelten die Preise als „Unverbindliche Preisempfehlung“)

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Hamburg und Rostock 2020  
www.bsh.de  
ISSN-Nr. Druck 0027-7444  
Digital 1437-4048

**Charts, Lists of Lights, Sailing Directions etc. to be corrected immediately**

*Geographic longitude referred to Greenwich meridian.*

*True courses and bearings in degrees from 000° to 360°.*

*Sector limits of lights from seaward.*

*Luminous ranges at 10 nautical miles meteorological visibility, at 5 m height of eye.*

*Depths and drying heights referred to Chart Datum.*

*Other heights referred to chart specific height datum.*

*Distances in metric units, nautical miles, and cable lengths.*

*For symbols and abbreviations used in the German nautical charts, please refer to Karte 1/INT 1.*

*Additional abbreviations and explanations are provided in the enclosure to the “Annual enclosure to the Notices to Mariners” (NfS) and in the “Handbuch für Brücke und Kartenhaus”.*

**Translations**

*The provided English translations are a service for the international shipping. The German text version prevails in any case.*

**Voluntary cooperation**

*Any information provided to supplement or correct nautical publications supports the safety of navigation. Such information should be sent to:*

*The contents of this publication are protected by copyright. All rights are reserved, specifically the rights of translation, reprinting, recitation, reuse of illustrations and tables, promulgation, reproduction on microfilm or in any other way, as well as the right of storage, either in whole or in part. Reproduction of this publication or parts of this publication is permitted only under the provisions of German law, also in individual cases.*

*Fixed price per month € 12.00 incl. VAT, single issue € 3.50 incl. VAT (plus postage)*

*(In the European Economic Area, the above prices are recommended prices)*

© Federal Maritime and Hydrographic Agency  
Hamburg and Rostock 2020  
www.bsh.de  
ISSN-Nr. Print 0027-7444  
Digital 1437-4048

**P- und T-Berichtigungen/P and T corrections**

Nach den Nachrichten für Seefahrer Heft 01/2018 bis zum Heft 07/2020

*According to the German Notices to Mariners (NfS) issue 01/2018 to issue 07/2020*

**Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications**

Bücher/*Books*: –

Karten/*Charts*: 87/INT 1413, 1100, 1200, 1300, 1510

**Teil 1 – Berichtigungen zu den Karten/Part 1 – Corrections to charts****Nordsee/North Sea**

48	1100	T1220	T1360	1661
87	T1100	T1240	1510	
T87	1200	1300	T1610	

**Ostsee/Baltic Sea**

30	32	T32	33	T43	1672
----	----	-----	----	-----	------

**Teil 2 – Berichtigungen zu den Seebüchern/Part 2 – Corrections to nautical publications**

20031 Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil 2019

**Teil 3 – Mitteilungen/Part 3 – Notifications**

- DE. Sommerzeit 2020/*DE. Summertime 2020*
- DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 15/19 veröffentlicht/*DE. BSU. Investigation Report No. 15/19 issued*
- DE. BSH. Stellenausschreibung/*DE. BSH. Advertising of a post*

**Beilagen/Enclosures**

keine/*nil*

**P- und T-Berichtigungen/*P and T corrections***

**Gültige P- und T-Berichtigungen**  
vom 21. Februar 2020

***P and T Corrections in force***  
*dated 21 February 2020*

Nach den Nachrichten für Seefahrer  
Heft 01/2018 bis zum Heft 07/2020

*According to the German Notices to Mariners (NfS)*  
*issue 01/2018 to issue 07/2020*

Karten-Nr. <i>Chart No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>	Karten-Nr. <i>Chart No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>
T 30	2019: 10	T 163	2019: 19
T 32	2020: 03	T 1000	2019: 20
T 34	2019: 43	T 1120	2018: 24, 35
T 43	2020: 03		2019: 47
T 50	2018: 34	T 1130	2019: 47
	2019: 20	T 1220	2020: 04
T 52	2019: 46	T 1300	2020: 06
P 87	2019: 51–52	T 1311	2018: 04
T 90	2019: 47	T 1370	2020: 06
T 91	2019: 47	T 1410	2020: 01–02
T 103	2020: 06	T 1430	2020: 01–02
T 151	2018: 50	T 1511	2020: 05
	2020: 04	T 1513	2018: 34
T 162	2019: 01, 19, 23	T 1579	2018: 47
		T 1622	2018: 47

**Teil 1/Part 1****Berichtigungen zu den Karten/*Corrections to charts*****Nordsee/North Sea**

**\* 48**                    **Finkenwerder**  
 INT 1455  
 Letzte NfS:  
 04/20

Verlege  
*Relocate*

**Plan B**

★ Fl(2)Or.9s

nach

to 53° 32,796' N 009° 50,100' E

(HPA 1/20) 08/20

**\* 87**                    **Borkum bis Neuwerk und Helgoland**  
 INT 1413  
 Letzte NfS:  
 06/20

NEUE AUSGABE/*NEW EDITION*

51-52/19 – P 87 aufgehoben/*cancelled*

(BSH N2/20) 08/20

**\* T 87**                    **TSS German Bight Western Approach**  
 INT 1413  
 Letzte NfS:  
 06/20

Füge hinzu  
*Add*

*Iso.8s14m17M*  
*GW/EMS*

eingezogen/*withdrawn*    bei  
 at



*Horn Mo(R)30s*  
 Ref

54° 09,96' N 006° 20,72' E

(WSA Weser-Jade-Nordsee 9/20) 08/20

**\* 1100 Borkum bis Wangerooge**

Letzte NfS:  
06/20


NEUE AUSGABE/*NEW EDITION*

(BSH N2/20) 08/20

**\* T 1100 German Bight Western Approach**

Letzte NfS:  
06/20

Füge hinzu  
*Add*

eingezogen bei at  *Iso.8s14m17M*  
*GW/EMS*  
*Horn Mo(R)30s*  
*Ref*

54° 09,96' N 006° 20,72' E

(WSA Weser-Jade-Nordsee 9/20) 08/20

**\* 1200 Norderney bis Neuwerk und Helgoland**

Letzte NfS:  
16/19

NEUE AUSGABE/*NEW EDITION*

(BSH N2/20) 08/20

**\* T 1220 Ostertill**

Letzte NfS:  
04/20

Füge hinzu  
*Add*

eingezogen bei at  *Ostertill*  
*Weser-Elbe*

53° 53,15' N 008° 25,89' E

(WSA Cuxhaven 17/20) 08/20

**\* T 1240 Ostertill**

Letzte NfS:  
03/20

Füge hinzu  
*Add*

eingezogen bei at  *Ostertill*  
*Weser-Elbe*

53° 53,15' N 008° 25,89' E


(WSA Cuxhaven 17/20) 08/20

\* 1300

**Scharhörn bis Amrum und Helgoland**Letzte NfS:  
06/20NEUE AUSGABE/*NEW EDITION*

(BSH N2/20) 08/20

\* T 1360

**Gelbsand**Letzte NfS:  
06/20Füge hinzu  
*Add*eingezogen bei  
*at*  NE 9/KL 3

53° 59,34' N 008° 40,62' E


(WSA Cuxhaven 18/20) 08/20

\* 1510

**Die Jade mit Wilhelmshaven**Letzte NfS:  
07/20NEUE AUSGABE/*NEW EDITION*

(BSH N2/20) 08/20

\* T 1610

**Gelbsand**Letzte NfS:  
05/20Füge hinzu  
*Add*eingezogen bei  
*at*  NE 9/KL 3

53° 59,34' N 008° 40,62' E

(WSA Cuxhaven 18/20) 08/20

\* 1661

**Finkenwerder**

Letzte NfS:

45/19

Ersetze  
*Replace*1C  
★ Q(9)Y.15sdurch  
*by*W1  
★ Q(9)Y.15s

53° 32,87' N 009° 49,71' E

7C  
★ Fdurch  
*by*W11  
★ F

53° 32,79' N 009° 50,03' E

Trage ein  
*Insert*W12  
★ Fl(2)Or.9sund streiche  
*and delete*1B  
★ Fl(2)Or.9s

dicht dabei

*close by*

53° 32,796' N 009° 50,100' E

(HPA 1/20) 08/20



**Ostsee/Baltic Sea****\* 30****NO-lich Kleverberg**

INT 1353

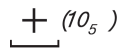
3003, 3004

Letzte NfS:

07/20

Ersetze  
Replace

Obstn

durch  
by

54° 28,96' N 010° 13,35' E

Streiche  
Delete

Obstn

54° 29,4' N 010° 13,2' E



Obstn

54° 28,8' N 010° 15,5' E

(WSA Lübeck 49/20) 08/20

**\* 32****NO-lich Kleverberg**

INT 1359

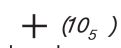
3003, 3004

Letzte NfS:

05/20

Ersetze  
Replace

Obstn

durch  
by

54° 28,96' N 010° 13,35' E

Streiche  
Delete

Obstn

54° 29,4' N 010° 13,2' E



Obstn

54° 28,8' N 010° 15,5' E

(WSA Lübeck 49/20) 08/20

**\* T 32****N-lich Kolberger Heide**

INT 1359

3003, 3004

Letzte NfS:

05/20

Streiche  
Deleteeingezogen/*withdrawn*bei  
at

54° 28,8' N 010° 18,7' E

54° 28,6' N 010° 19,1' E

54° 28,5' N 010° 18,2' E

03/20 – T 32 aufgehoben/*cancelled*

(WSA Lübeck 53/20) 08/20

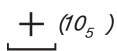
## \* 33

**NO-lich Kleverberg**

INT 1364

Letzte NfS:  
42/19Ersetze  
*Replace*

Obstn

durch  
*by*

54° 28,959' N 010° 13,345' E

Streiche  
*Delete*

Obstn

54° 29,36' N 010° 13,24' E



Obstn

54° 28,80' N 010° 15,45' E

(WSA Lübeck 49/20) 08/20

## \* T 43

**N-lich Kolberger Heide**

INT 1358

Letzte NfS:  
03/20Streiche  
*Delete*eingezogen/*withdrawn*bei  
*at*

54° 28,8' N 010° 18,7' E

54° 28,6' N 010° 19,1' E

54° 28,5' N 010° 18,2' E

03/20 – T 43 aufgehoben/*cancelled*

(WSA Lübeck 53/20) 08/20

## \* 1672

**Alter Strom**

INT 1355

3005

Letzte NfS:  
06/20Trage ein  
*Insert*<sup>2</sup><sub>6</sub>und streiche  
*and delete*<sup>3</sup>dicht NW-lich  
*close NW*

54° 10,986' N 012° 05,249' E

Ersetze  
*Replace*<sup>3</sup><sub>7</sub>durch  
*by*<sup>2</sup><sub>8</sub>

54° 11,010' N 012° 05,252' E

<sup>3</sup><sub>9</sub>durch  
*by*<sup>3</sup><sub>4</sub>

54° 10,974' N 012° 05,252' E

(Hafen- und Seemannsamt Rostock 15/01/20) 08/20

**Teil 2/Part 2****Berichtigungen zu den Seebüchern/*Corrections to nautical publications***

(Gültig bis zur nächsten Ausgabe)

*(Valid till next edition)***20031 Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil 2019****S. 123 Hafen. L i e g e p l ä t z e** , ersetze die Tabelle durch:

Hafen/ Liegeplatz/ Lage	Kailänge	max. Fahrzeugabmessungen				Besonderheiten
		Länge	Breite	Tiefgang	Tonnage	
<b>R o s t o c k</b>						
R o s t o c k - W a r n e m ü n d e						
Alter Strom	etwa 1 300 m	28,6 m		2,3 m		Fischerei DGzRS Sportschiffahrt LP für Gastboote
Yachthafen						Sportschiffahrt
Yachthafen Hohe Düne		60 m		3,5 m		Sportschiffahrt LP für Gastboote
Neuer Strom LP P1–P6	344 m			6,55 m		Passagiere
Passagierkai LP P7–P8	641 m			8,53 m		Passagiere
Ostmole Anleger		35 m		1,83 m		
<b>B r e i t l i n g</b>						
Marinehafen						gesperrt

(WSA Stralsund 8/20) 08/20

**S. 130 Fahrwasser. N - F a h r w a s s e r** , ersetze alle Angaben durch:**N - F a h r w a s s e r**

maximale Fahrzeugabmessungen

Tiefgang 3,7 m

3,5 m in der Nacht

Einschränkungen

Fahrwasser neigt zum Versanden

(WSA Stralsund 9/20) 08/20

### 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