



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

Dienstgebäude
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 0
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40
posteingang-bsu@bsh.de
www.bsu-bund.de

**Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom**

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
UF2-45/04

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 20

E-mail: ferenc.john@bsh.de

Datum

01. Februar 2006

Pressemitteilung 01/06

Hiermit teilt die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) Hamburg mit, dass der endgültige Untersuchungsbericht Nr. 45/04 zu der Kollision zwischen dem CMS COSCO HAMBURG und CMS P&O NEDLLOYD FINLAND am 01. März 2004 auf der Unterelbe, bei der ein Seemann tödlich verunglückte, nunmehr veröffentlicht wurde.

Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugeschickt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter www.bsu-bund.de einzusehen und herunterzuladen.

Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 1. März 2004 gegen 14.40 Uhr MEZ kollidierte das unter deutscher Flagge elbaufwärts Richtung Hamburg fahrende Containerschiff P&O NEDLLOYD FINLAND mit dem ebenfalls für Hamburg bestimmten und unter der Flagge der Sonderverwaltungsregion Hongkong fahrenden Großcontainerschiff COSCO HAMBURG auf der Unterelbe. Die COSCO HAMBURG hatte die im Feederdienst eingesetzte NEDLLOYD FINLAND zuvor bei guten Witterungs- und Sichtbedingungen fast vollständig überholt und passierte mit ihrem Heck gerade den Vorschiffsbereich des Feederschiffes, als letzteres plötzlich auf Grund hydrodynamischer Interaktion (Sogwirkung) seine Steuerfähigkeit verlor und mit dem Bug sehr schnell auf das Achterschiff der COSCO HAMBURG zudrehte. Es kam zu einer heftigen Berührung der beiden unter Lotsenberatung stehenden Fahrzeuge in dem genannten Bereich. Infolge des Aufpralls bekam die NEDLLOYD FINLAND vorübergehend eine Schlagseite zwischen 30° und 40°. Dies führte dazu, dass mehrere, teilweise bereits entlaschte Container an Bord des Schiffes aus ihren Verankerungen gerissen wurden. Ein Container ging über Bord. Beide Schiffe

blieben allerdings schwimmfähig und konnten die Fahrt mit Beschädigungen jeweils oberhalb der Wasserlinie aus eigener Kraft fortsetzen.

Kurze Zeit nach der Kollision wurde an Bord der NEDLLOYD FINLAND ein philippinischer Matrose vermisst. Der Seemann war zum Zeitpunkt der Kollision an Deck mit dem Entlaschen von Containern beschäftigt gewesen und muss den Halt verloren haben, als die NEDLLOYD FINLAND sich auf Grund des Zusammenstoßes stark zur Seite neigte. Trotz sofort eingeleiteter Such- und Rettungsmaßnahmen, an denen sich neben der Besatzung des Feederschiffes mehrere in der Nähe befindliche Behördenfahrzeuge beteiligten, verstarb der Matrose nach seiner Bergung aus der Elbe auf dem Weg in das Krankenhaus.

Der über Bord gegangene, mit dem Ebbstrom Richtung Glückstadt treibende 40-Fuß-Container konnte von den zum Unfallort geeilten Fahrzeugen gesichert und nach Kollmar geschleppt werden. Da er keine gefährliche Ladung enthielt und auch während der Kollision der Schiffe keine Treib- oder sonstigen Betriebsstoffe ausgetreten waren, wurde die Umwelt durch den Seeunfall nicht beeinträchtigt.

Sicherheitsempfehlungen

Die BSU hat bereits während der noch laufenden umfangreichen Untersuchungen wegen der besonderen Gefahr im Verzug zur Verhütung künftiger Unfälle aus gleichem oder ähnlichem Anlass am 1. Oktober 2004 eine Sicherheitsempfehlung herausgegeben, in der ausführlich auf die besonderen Gefahren auf Grund hydrodynamischer Interaktionen (so gen. Ansaugeffekte) bei Annäherungen von Fahrzeugen in begrenzten Fahrwassern hingewiesen wurde.

Diese Empfehlung wird im endgültigen Bericht, basierend auf umfangreichen für die BSU erstellten Gutachten wissenschaftlicher Institutionen, wiederholt und um folgende Aspekte ergänzt:

- Besondere Bedeutung der Fahrt *durchs Wasser* im Rahmen der Festlegung einer sicheren Überholgeschwindigkeit
- Betonung des hohen Stellenwertes der Kommunikation zwischen den beteiligten Fahrzeugen
- Einbindung der Verkehrszentralen in die Koordinierung gefahrgeneigter Überholvorgänge
- Existenz eines qualifizierten Forschungsbedarfs auf dem Gebiet der Entwicklung und Bereitstellung praxisorientierter Hilfsmittel für Schiffsführungen und Lotsen zur Vermeidung hydrodynamisch bedingter Gefahren

Einen weiteren Schwerpunkt der Untersuchung bildete die Problematik von Lascharbeiten auf *fahrenden Containerschiffen*. Hierzu wurden Sicherheitsempfehlungen formuliert, die sich aus der Feststellung ergeben, dass die fraglichen Tätigkeiten nur ausnahmsweise, nämlich in Fällen notwendig werdender Nachlascharbeiten zulässig und ansonsten verboten sind.

Jörg Kaufmann
Leiter