



# 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](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen  
(bei Antwort angeben)  
Az.: 476/05

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)

Datum  
15. März 2007

## PRESSEMITTEILUNG 05/07

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der **Untersuchungsbericht Nr. 476/05** am 15. März 2007 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision zwischen den Containerschiffen SVEN und COMET am 18. November 2005 im Hamburger Hafen. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) einzusehen und herunterzuladen.

(Kurzfassung):

Kollision zweier deutscher  
Containerfeederschiffe

Am 18. November 2005 kollidierten die deutschen Schiffe Sven und Comet im dichten Nebel im Hamburger Hafen. Beide Schiffe fuhren unter Radarberatung. Es entstanden Sachschäden an den beteiligten Schiffen. Die Kollision ist auf eine mangelnde Absprache und

Koordination zwischen den Schiffen und der Nautischen Zentrale, einer der Situation nicht angemessenen Besetzung der Brücke und Aufgabenverteilung auf der Brücke sowie einer nicht vollständigen Einbeziehung vorhandener Informationen zurückzuführen.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung gibt hierzu Empfehlungen zur Verbesserung der Situation heraus. Der Abschlussbericht wird am 15. März veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen.

**(Langfassung):  
Zusammenfassung des Seeunfalls**

Am 18. November 2005 kollidierte um 10:22 Uhr das aus Bremerhaven kommende Containerschiff COMET mit dem vom Waltershofer Hafen zum Ellerholzhafen in Hamburg verholenden Containerschiff SVEN im Vorhafen, kurz bevor die COMET am TOLLERORT-Terminal anlegen wollte und vorher vor dem Werfthafen drehte. Zum Unfallzeitpunkt herrschte dichter Nebel. Beide Schiffe fuhren unter Landradarberatung. Auf der SVEN fuhr ein beratender Hafenlotse mit. An den Schiffen entstanden im Bereich des Wulstbuges Sachschäden. Beide Schiffe konnten ihre Reise zu ihren vorgesehenen Liegeplätzen fortsetzen. Nach Beendigung der Lade- und Löscharbeiten verholten die Schiffe zur Reparatur an die Norderwerft.

Die Kollision ist auf eine mangelnde Absprache und Koordination zwischen den Schiffsführungen und der Verkehrs- und Radarzentrale innerhalb der Nautischen Zentrale zurückzuführen sowie einer der Situation nicht angemessenen Besetzung, unzureichender Einteilung des Brückenpersonals und nicht vollständigen Einbeziehung aller zur Verfügung stehenden Informationen auf beiden Schiffen.

Die Sicherheitsempfehlungen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung werden hier verkürzt wiedergegeben:

Die Schiffsführer und nautischen Wachoffiziere haben im Brückenmanagement Sorge zu tragen, dass bei Reisen mit erhöhtem Risiko wie Nebel in Abhängigkeit der vorhandenen Navigationsausrüstung und des Reviers ausreichend Personal verfügbar ist und effektiv eingesetzt wird.

Die Eigner, Betreiber und Schiffsführer werden aufgefordert, auf ein Wachsystem hinzuwirken, bei dem im Normalfall vier Stunden See- und acht Stunden Freiwache vorgesehen sind. Im Hamburger Hafen sollte das häufige Verholen im Feederdienst (teilweise 6 - 7 Mal innerhalb von zwei Tagen) durch zusätzliches Personal, z.B. Bordlotsen und Brückenpersonal, erleichtert werden.

Die Hamburg Port Authority wird aufgefordert, die Annahmepflicht von Lotsen zu überprüfen und die Revierfunkfrequenzen zu entlasten sowie eine bessere Funkdisziplin durchzusetzen.

Beim Ausbau der Schiffsverkehrsleittechnik in den Jahren 2006 - 2007 durch die Hamburg Port Authority sollten bessere Planungsinstrumente und eine verbesserte Hafenlogistik mitbetrachtet werden.

Der Unternehmensverband Hafen Hamburg sollte in Zusammenarbeit mit der Hamburg Port Authority das Ladungsmanagement im Hamburger Hafen so optimieren, dass an einem Minimum an Liegeplätzen Ladung umgeschlagen werden kann.

In der Nautischen Zentrale des Hamburger Hafens ist bei der Inanspruchnahme von Radarberatung eine engere Zusammenarbeit zwischen den Radarlotsen und dem Nautiker vom Dienst (NvD) zu gewährleisten. Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrsunterstützung gehört es zu den Aufgaben des NvD, bei Erkennen einer Gefährdungslage sich beim jeweiligen Radarlotsen Gewissheit zu verschaffen, dass der Gefahr angemessen begegnet wird. Der Radarlotse ist im Gegenzug verpflichtet, Informationen über Gefährdungslagen unverzüglich an den NvD weiterzugeben. Es ist sicherzustellen, dass für diese Verkehrsunterstützung entsprechende Personalressourcen zur Verfügung gestellt werden.

Jörg Kaufmann  
Leiter