



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
<http://www.bsu-bund.de>

**Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom**

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
Az.: 586/06

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 16. April 2007

PRESSEMITTEILUNG 06/07

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der endgültige **Summarische Untersuchungsbericht** Nr. **586/06** am 16. April 2007 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision des MS REMO mit dem CMS MSC JILHAN am 17. November 2006 nordwestlich der Insel Fehmarn. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 17. November 2006 gegen 18:06 Uhr kollidierte der unter norwegischer Flagge fahrende Stückgutfrachter REMO auf dem Kiel-Ostsee-Weg innerhalb der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) ca. 5,5 sm nordwestlich der Insel Fehmarn mit dem unter panamesischer Flagge fahrenden Containerschiff MSC JILHAN.

Die REMO befand sich in Ballast auf ihrer Reise von Flensburg nach Riga/Lettland und lief den Fehmarnbelt an. Von Osten kommend näherten sich der REMO insgesamt vier Schiffe, die ihren Kurs derart kreuzten, dass die Gefahr einer Kollision sich entwickelte. Die MSC JILHAN war auf dem Radarbild das vierte der westwärts fahrenden Schiffe und befand sich auf ihrer Reise von Gdynia/Polen nach Bremerhaven.

Die Sichtweite betrug zwischen 10 und 12 sm und es herrschte Wind aus südlicher Richtung bei einer Stärke von 3 Bft.

Über UKW wurden zwischen der Schiffsführung der REMO und denen der westwärts fahrenden Schiffe „rot-an-rot“-Passagen, also Backbord an Backbord-Begegnungen, abgesprochen. Die ersten drei Schiffe passierten die REMO ohne Zwischenfälle. Die MSC JILHAN hatte ihren Kurs so weit nach Steuerbord geändert, dass die stehende Peilung, also die Gefahr einer Kollision, nicht mehr bestand. Kurz bevor beide Schiffe sich passierten, änderte die REMO ihren Kurs nach Backbord, wodurch sie sich erneut auf Kollisionskurs mit der MSC JILHAN befand. Zu diesem Zeitpunkt war der Abstand zwischen beiden Schiffen so gering, dass es schließlich zur Kollision kam. Der Backbordbug der REMO traf dabei auf die Backbordseite der MSC JILHAN und drückte über die gesamte Schiffslänge der MSC JILHAN eine der dort an Deck gestauten Containerlagen ein.

Die REMO wurde im Bugbereich auf der Backbordseite über eine Länge von etwa 10 m oberhalb der Wasserlinie in Höhe des Kabelgatts aufgerissen.

Personen kamen bei der Kollision nicht zu Schaden und es trat kein Umweltschaden ein.

Beide Schiffe liefen im Anschluss an die Kollision die Reede von Kiel-Holtenau zur Schadensfeststellung an.

Trotz der Kooperation der BSU mit der norwegischen Seeunfalluntersuchungseinheit (Maritime Investigator Bergen) und der panamesischen Behörde (Panama Maritime Authority, Department of Navigation and Maritime Safety Casualty Branch) konnte die Unfallursache nicht geklärt werden. Inwieweit das letzte Backbordmanöver der REMO vor der Kollision von technischen und/oder personellen Umständen beeinflusst wurde, entzieht sich der Kenntnis der BSU.

In Vertretung
Jürgen Albers