



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)
Az. 450/07

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 15. September 2008

PRESSEMITTEILUNG 15/08

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der **Untersuchungsbericht Nr. 450/07** am 15. September 2008 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision zwischen dem Großcontainerschiff HANJIN GOTHENBURG und dem Frachter CHANG TONG am 15. September 2007 um 19:35 Uhr in der Bohai-Meerenge/VR China. 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 einzusehen und herunterzuladen.

(Kurzfassung):

Kollision zwischen dem CMS HANJIN GOTHENBURG und dem MS CHANG TONG

Am Abend des 15. Septembers 2007 kollidierte das deutsche Großcontainerschiff HANJIN GOTHENBURG im Gelben Meer mit dem panamaischen Frachter CHANG TONG. Die Brücke der HANJIN GOTHENBURG war nur mit einem Wachoffizier besetzt. Dieser wich mehreren Fischerbooten nach Backbord aus. Die

CHANG TONG wurde dabei übersehen. Auf deren Brücke wurde die Gefahr erkannt, aber nicht rechtzeitig abgewandt. Beide Schiffe wurden ineinander verkeilt. Fünf Tage nach dem Unfall trennte sie ein Taifun. Die CHANG TONG brach dabei auseinander und sank. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) weist

nachdrücklich auf die Bedeutung des gehörigen Ausgucks hin und empfiehlt den sorgsamsten Gebrauch des Radars sowie das Einhalten der Arbeits- und Ruhezeiten. Der Abschlussbericht wurde am 15. September 2008 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

(Langfassung)

Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 15. September 2007 befand sich das unter deutscher Flagge fahrende Großcontainerschiff HANJIN GOTHENBURG auf seiner Reise von Xingang/ Volksrepublik China nach Kwangyang/Republik Korea. Die Reise führte unter guten Wetterbedingungen durch die Bohai-Meerenge im Gelben Meer.

Um 16:00 Uhr übernahm der deutsche 1. Offizier die Wache. Sonnenuntergang war um 18:03 Uhr. Die HANJIN GOTHENBURG fuhr mit einer Geschwindigkeit von 25 kn. Ab 18:30 Uhr befand sich der 1. Offizier allein auf der Brücke. Der Wachmatrose war „auf Abruf“ in seiner Kammer. Das Verkehrsaufkommen war mäßig. Der 1. Offizier machte an Steuerbord zahlreiche Radarechos von Fischereifahrzeugen aus. Als einige dieser Boote den Kurs der HANJIN GOTHENBURG kreuzten, nahm er eine Kursänderung von 121° auf 117° vor, da er an Backbord nur vereinzelt Schiffsechos ausgemacht hatte.

Zu diesem Zeitpunkt befand sich der unter panamaischer Flagge in Ballast fahrende Massengutfrachter CHANG TONG auf entgegengesetztem Kurs (305°) auf seiner Reise von Taiwan nach Qinhuangdao in Nordchina. Die Schiffsgeschwindigkeit betrug etwa 12 kn. Die Brücke der CHANG TONG war mit dem 1. Offizier, einem Ausguck und zwei Auszubildenden besetzt, von denen einer als Rudergänger fungierte. Die gesamte Besatzung war chinesischer Nationalität. Die HANJIN GOTHENBURG wurde erstmals gegen 19:17 Uhr auf dem Radar wahrgenommen. Das Hauptaugenmerk der Brückenbesatzung lag aber auf Fischereifahrzeugen, die der CHANG TONG vor den Bug fuhren.

An Bord der HANJIN GOTHENBURG wurde der Kurs um 19:27 Uhr nach Backbord auf 090° geändert. Die CHANG TONG wurde nicht wahrgenommen.

Zur gleichen Zeit leitete man an Bord der CHANG TONG zunächst eine Kursänderung nach Steuerbord um ca. 15° und schließlich ein „Hart Steuerbord“-Manöver ein, wodurch die Kollision jedoch nicht mehr verhindert werden konnte. Die HANJIN GOTHENBURG stieß um 19:35 Uhr mittschiffs in einem Winkel von 40° in die Backbordseite der CHANG TONG. Beide Schiffe blieben zunächst fest ineinander verkeilt. Später am Abend waren Rettungsschiffe und ein Hubschrauber der chinesischen Küstenwache vor Ort.

Am 17. September 2007 wurden die verkeilten Fahrzeuge in ruhigere Gewässer geschleppt, wo sie drei Tage später beim Durchzug eines Taifuns auseinander gerissen wurden. Die CHANG TONG brach dabei mittig auseinander und sank.

Als mittelbare Folge des Unfalls wurde eine Person leicht verletzt. Aus dem Wrack der CHANG TONG traten geringe Ölmengen aus.

Sicherheitsempfehlungen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) weist in ihren Sicherheitsempfehlungen nachdrücklich auf die Bedeutung eines gehörigen Ausgucks hin. Sie empfiehlt des Weiteren den sorgsamen Gebrauch der Radaranlage sowie das Einhalten vorgeschriebener Arbeits- und Ruhezeiten für Schiffsbesatzungen.

Jörg Kaufmann
Leiter