



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

Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen  
(bei Antwort angeben)  
Az.: 510/08

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 02.11.2009

## PRESSEMITTEILUNG 18/09

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 510/08 am 2. November 2009 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem sehr schweren Seeunfall des Containerschiffes CHICAGO EXPRESS in der Nacht vom 23. auf den 24. September 2009 vor der Küste Hongkongs, bei dem seegangsbedingt ein Besatzungsmitglied tödliche und eine weiteres schwere Sturzverletzungen erlitt.

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.

Kurzfassung:

### Sehr schwerer Seeunfall des CMS CHICAGO EXPRESS

In der Nacht vom 23. auf den 24. September 2008 war die CHICAGO EXPRESS vor der Küste Hongkongs den Ausläufern des tropischen Wirbelsturms HAGUPIT ausgesetzt. Die Schiffsführung versuchte mit langsamer Geschwindigkeit und Kursen gegen die See den Taifun abzuwettern. Das 336 Meter lange Schiff rollte vereinzelt mit

Krängungswinkeln von mehr als 30 Grad. Bei einer dieser heftigen Schiffsbewegungen verloren der Kapitän und ein Wachmatrose auf der Brücke den Halt und wurden quer durch die Brücke geschleudert.

Der Wachmatrose erlitt dabei tödliche und der Kapitän lebensgefährliche Verletzungen. Schiff und Ladung gerieten nicht in

Mitleidenschaft.

Der Untersuchungsbericht wurde durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung am 2. November 2009 veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen.

Langfassung:

### **Sehr schwerer Seeunfall mit einem Toten und einem Schwerverletzten an Bord des Containerschiffes CHICAGO EXPRESS**

Am 24. September 2008 gegen 02:45 Uhr Ortszeit kam es an Bord des unter deutscher Flagge fahrenden 336 Meter langen 8749-TEU-Vollcontainerschiffes CHICAGO EXPRESS zu einem sehr schweren Seeunfall, bei dem ein Besatzungsmitglied tödlich verunglückte, der Kapitän des Schiffes schwere Verletzungen erlitt und sich vier weitere Seeleute leichte Verletzungen zuzogen.

Das Schiff war aus Hongkong kommend, unmittelbar nach dem Erreichen der offenen See, seit ca. 19:45 Uhr den Ausläufer des Taifuns HAGUPIT ausgesetzt gewesen. Bei starkem Wind und Seegang kam es zu heftigen Schiffsbewegungen. Die Schiffsführung entschied sich, den Sturm, der bis zum Unfallzeitpunkt Windstärke 10, in Böen bis 12 Bft erreichte, mit wechselnden Kursen gegen die Wind- und Seegangsrichtung steuernd abzuwettern. Dadurch konnten die Rollwinkel auf Werte um 20 Grad reduziert werden. Gegen 02:45 Uhr wurde das Schiff plötzlich von einer besonders heftigen, von Steuerbord kommenden Welle getroffen, als es gerade nach Steuerbord rollte. Die CHICAGO EXPRESS holte darauf hin mehrfach stark über und krängte zu beiden Seiten mit Winkeln von jeweils mehr als 30 Grad. Durch die enormen Beschleunigungswerte auf der Brücke verloren der Kapitän, der Rudergänger und der ebenfalls auf der Brücke anwesende Ausguck den Halt und wurden quer durch die Brücke geschleudert. Der Wachoffizier eilte zum Ruderstand und stabilisierte den Kurs des Schiffes. Der unverletzte Rudergänger konnte sich relativ schnell wieder aufrichten und fand nach einer kurzen Phase der Orientierung gemeinsam mit dem Wachoffizier sowohl den Kapitän als auch den Ausguck bewusstlos und mit blutenden Verletzungen am Boden liegend vor. Während der Kapitän das Bewusstsein kurz darauf vorübergehend wieder erlangte und einige Stunden später nach Wetterberuhigung per Hubschrauber in ein Krankenhaus geflogen werden konnte, gelang es trotz sofort eingeleiteter Erste-Hilfe-Maßnahmen nicht, den bewusstlosen Ausguck zu retten. Er verstarb gegen 04:17 Uhr an Bord.

Schwerpunkt der Unfalluntersuchung war eine wissenschaftliche Begutachtung des Seegangsverhaltens der CHICAGO EXPRESS. Es konnte zweifelsfrei nachgewiesen werden, dass bei nur teilbeladenen Schiffen dieser Größenordnung in schwerer See bauartbedingt sehr große Rollwinkel auftreten können. Diese lassen sich durch einen Kurs direkt gegen die See vermindern. Jedoch ist es in der Praxis, insbesondere in der Dunkelheit und bei wechselnden Wind- und Seegangsrichtungen fast unmöglich, den idealen Kurs zu finden und zu halten. Wirksamstes Mittel zur Verbesserung der Rolldämpfung ist die Vermeidung zu geringer Schiffsgeschwindigkeit.

Als Konsequenz aus dem Unfallgeschehen empfiehlt die BSU den Betreibern von Seeschiffen, Klassifikationsgesellschaften und Bauwerften, vermehrt Anstrengungen zu unternehmen, die darauf gerichtet sind, beim Entwurf und der Genehmigung von Schiffen zukünftig stärker als bisher die unter Umständen dramatischen Auswirkungen seegangsbedingter Stabilitätseffekte auf die Menschen an Bord und auf die Ladung zu berücksichtigen. An die politischen Gremien (BMVBS, IMO) wird die Empfehlung gerichtet, ihre jeweiligen Aktivitäten, die der Weiterentwicklung und Überarbeitung international verbindlicher Regeln zur Erhöhung der Schiffssicherheit aus schiffbaulicher Sicht im Seegang dienen, spürbar zu intensivieren.

Jörg Kaufmann  
Leiter