



# 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.: UF1-391/09 und 520/09

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 01.Juni 2011

## PRESSEMITTEILUNG 06/11

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 391/09 einschließlich der Auswertung zu Nr. 520/09 am 1. Juni 2011 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem sehr schweren Seeunfall des Containerschiffes CCNI GUAYAS am 15. September 2009 vor der Küste Hongkongs, bei dem seegangsbedingt ein Besatzungsmitglied tödliche Sturzverletzungen erlitt. Dieser Bericht enthält zusätzlich die Auswertung des schweren Seeunfall des Containerschiffes FRISIA LISSABON am 16. Oktober 2009 auf der Westerems bei Borkum, bei dem ein Lotse verletzt wurde.

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 CCNI GUAYAS

In der Nacht vom 14. auf den 15. September 2009 verlor der 3. Offizier auf der Brücke der CCNI GUAYAS bei einer heftigen Schiffsbewegung den Halt und wurde quer durch die Brücke geschleudert. Der Offizier erlitt dabei tödliche Verletzungen. Das Schiff war vor der Küste Hongkongs den Ausläufern des tropischen Wirbelsturms

KOPPU ausgesetzt. Die Schiffsführung versuchte mit langsamer Geschwindigkeit und Kursen gegen die See den Taifun abzuwettern. Im Rahmen der Untersuchung wurde ein ähnlicher schwerer Seeunfall an Bord des Containerschiffes FRISIA LISSABON ausgewertet. Dieses Schiff rollte am 16. Oktober 2009 auf der

Westerems mit großen Krängungswinkeln. Dabei wurde ein Lotse aus dem Stuhl auf der Brücke geschleudert und zog sich schwere Verletzungen zu. Der Untersuchungsbericht wurde durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung am 1. Juni 2011 veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen.

Langfassung:

**Sehr schwerer Seeunfall mit einem Toten an Bord des Containerschiffes CCNI GUAYAS und schwerer Seeunfall mit einer verletzten Person an Bord des Containerschiffes FRISIA LISSABON**

Am 15. September 2009 gegen 00:18 Uhr Ortszeit kam es an Bord des unter deutscher Flagge fahrenden, 208 Meter langen Containerschiffes CCNI GUAYAS zu einem sehr schweren Seeunfall, bei dem ein Besatzungsmitglied tödlich verunglückte und Schäden am Schiff entstanden.

Das Schiff lag mit reduzierter Besatzung seit längerer Zeit als „heiß“ aufliegendes Schiff in Hongkong-Gewässern vor Anker. Der Ankerplatz wurde am Nachmittag des 14. September aufgrund des Taifuns KOPPU verlassen und nach See gefahren.

Gegen 20:00 Uhr herrschte starker Sturm mit Windgeschwindigkeiten um 10 Bft bei Wellenhöhen von 7-8 m. Infolge des starken Windes und des Seegangs kam es zu Neigungswinkel von 35 ° und ein Kurshalten war nicht mehr möglich.

Beim Wachwechsel um Mitternacht war der Boden übersät mit Gegenständen und Papieren, die aus den Regalen der Brücke gefallen waren. Nach dem Wachwechsel, um 00:18 Uhr, als der Kapitän und der einzige Nautische Wachoffizier an Bord alleine auf der Brücke waren, stürzte der 3. Offizier und wurde mehrfach über die Brücke geschleudert. Der 3. Offizier verstarb trotz Hilfsmaßnahmen im Laufe der Nacht an seinen Verletzungen und wurde um 06:30 Uhr durch einen Helikopter abgehoben.

Im Rahmen der Untersuchung wurde der schwere Seeunfall des 207 m langen Containerschiffes FRISIA LISSABON mit ausgewertet. Die FRISIA LISSABON lag ebenfalls längere Zeit auf und war ohne Ladung in Ballast am 16. Oktober 2009 in der Nordsee vor Borkum in schweres Wetter geraten. Bei Böen von 10 bis 11 Bft. und einzelnen Wellenhöhen von 10 m, holte das Schiff in der Westerems mit 30-45° über, wobei der Lotse aus dem Sitz geschleudert wurde und sich schwer verletzte.

Der Schwerpunkt der beiden Unfalluntersuchungen war eine wissenschaftliche Begutachtung des Seegangsverhaltens der CCNI GUAYAS und der FRISIA LISSABON. Es konnte zweifelsfrei nachgewiesen werden, dass bei nicht beladenen Schiffen dieser Größenordnung in schwerer See bauartbedingt sehr große Rollwinkel und Querbeschleunigungen auftreten können. Diese beiden Fälle reißen sich lückenlos ein in die Untersuchung des sehr schweren Seeunfalls des teil beladenen Containerschiffes CHICAGO EXPRESS am 24. September 2008 vor der Küste Hongkongs (Az. 510/08).

Als Konsequenz aus dem Unfallgeschehen wiederholt die BSU die Sicherheitsempfehlungen aus dem Untersuchungsbericht 510/08 vom 2. November 2009 und empfiehlt den Betreibern von Seeschiffen sowie den 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 im Seegang aus schiffbaulicher Sicht dienen, spürbar zu intensivieren.

An die Klassifikationsgesellschaften, Werften und Reedereien richtet sich die Empfehlung, die Festhaltungsmöglichkeiten auf der Brücke, sowie die Sicherungsmöglichkeit von verletzten Personen, im Falle schweren Seegangs, umgehend zu verbessern.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei der CCNI GUAYAS, aufliegende Fahrzeuge ausreichend mit nautischem und technischem Personal zu besetzen, um im Notfall, wenn die Schiffe schnell wieder in Fahrt gehen müssen, einen sicheren Schiffsbetrieb und die volle Seetüchtigkeit zu gewährleisten.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung weist die Reederei auf die erforderliche Besetzung mit ausreichend Personal mit medizinischen Kenntnissen und die damit verbundene notwendige regelmäßige Durchführung von medizinischen Wiederholungslehrgängen für Kapitäne und Schiffsoffiziere hin.

Jörg Kaufmann  
Leiter