



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.: 304/10

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 17. Oktober 2011

PRESSEMITTEILUNG 15/11

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Summarische Untersuchungsbericht Nr. 304/10 am 15. Oktober 2011 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision des CMS JULA S mit MS ZENITH WINNER am 24. Juli 2010 25 sm östlich von Tianjin (VR China). 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 - Kollision eines deutschen Containerschiffes mit koreanischem Küstenmotorschiff

Am 24. Juli 2010 kollidierte in dichtem Nebel das deutsche Containerschiff JULA S 25 sm östlich von Tianjin mit dem koreanischen Kümo ZENITH WINNER. Die ZENITH WINNER wurde dabei so stark beschädigt, dass sie innerhalb

von zwei Stunden sank. Das Containerschiff wurde nur geringfügig am Bugwulst beschädigt und blieb schwimmfähig. Die zehnköpfige Crew des Kümos konnte unverletzt aus einer Rettungsinsel geborgen werden.

Der Untersuchungsbericht wurde am 15. Oktober 2011 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Sehr schwerer Seeunfall - Kollision des deutschen Containerschiffes JULA S mit dem koreanischen Küstenmotorschiff ZENITH WINNER

Am 24. Juli 2010 um 05:54 Uhr kam es ca. 25 sm östlich des chinesischen Hafens Tianjin bei Nebel mit Sichtweiten von deutlich unter einer Seemeile zu einer Kollision zwischen dem unter deutscher Flagge fahrenden Containerschiff JULA S und dem in der Republik Korea registrierten Küstenmotorschiff ZENITH WINNER. Die JULA S befand sich auf westlichem Kurs auf dem Weg zur Reede von Tianjin. Die ZENITH WINNER steuerte kontinuierlich auf entgegengesetztem Kurs Richtung offene See. Bis etwa 2,5 Minuten vor der Kollision, bei einem Abstand der beiden Fahrzeuge von ca. 1 sm deutete aus der (Radar-)Sicht der Schiffsführung der JULA S alles auf eine unproblematische Passage "grün an grün" mit einem Passierabstand von ca. 0,3 sm hin. Wie die AIS-Aufzeichnungen der Verkehrszentrale Tianjin belegen, hatte die ZENITH WINNER zu diesem Zeitpunkt jedoch bereits ohne erkennbaren Grund damit begonnen, nach Steuerbord zu drehen. Diese plötzliche und unvorhersehbare Kursänderung wurde auf der Brücke der JULA S gegen 05:53 Uhr erkannt und kurze Zeit später mit einer Hart-Steuerbord-Kursänderung und "Voll Zurück" als Manöver des letzten Augenblicks beantwortet. Die Distanz der beiden Fahrzeuge war zu diesem Zeitpunkt aber nicht mehr groß genug, um die Kollision vermeiden zu können. Der Bugwulst der JULA S bohrte sich im Übergangsbereich zwischen Aufbauten und Laderaum ca. 3 Meter tief in die Backbordseite der ZENITH WINNER und löste dort einen massiven Wassereintrich aus. Etwa 15 Minuten nach der Kollision begann die ZENITH WINNER langsam zu sinken. Alle zehn Besatzungsmitglieder verließen das Schiff und retteten sich in eine Rettungsinsel. Ein Rettungsboot der nur leicht am Bugwulst beschädigten JULA S erreichte die Rettungsinsel und schleppte diese zur JULA S. Die Schiffbrüchigen wurden ohne größere Verletzungen von dem Containerschiff aufgenommen.

Die Untersuchung des Seeunfalls stützte sich im Wesentlichen auf die Auswertung des Voyage Data Recorders der JULA S und der von der chinesischen Schifffahrtsverwaltung zur Verfügung gestellten AIS-Daten. Die Kollisionsentwicklung konnte dadurch zweifelsfrei nachvollzogen werden. Die Motivation der für das Unfallgeschehen maßgeblichen Kursänderung der ZENITH WINNER wenige Minuten vor der Kollision blieb allerdings mangels verwertbarer Informationen über das koreanische Schiff vollkommen ungeklärt. Deshalb beschränkt sich die BSU auf die Herausgabe eines summarischen Untersuchungsberichtes.

Die Auswertung der zur Verfügung stehenden Quellen lieferte gleichwohl wichtige und lehrreiche Erkenntnisse. Deutlich wird zum einen, dass die mit der Anbahnung einer jeden Nahbereichssituation, insbesondere aber bei verminderter Sicht einhergehenden Gefahren keinesfalls unterschätzt werden dürfen. Eine Situation, die zunächst völlig unproblematisch erschien, entwickelte sich innerhalb von weniger als 4 Minuten ohne einen äußerlich erkennbaren Grund zu einer mit dem Totalverlust eines Schiffes endenden Kollision. Die zweite wichtige Erkenntnis aus dem Unfallgeschehen betrifft die überzeugende Bestätigung der bekannten Tatsache, dass Radarinformationen, vor allem die für die Kollisionsvermeidung besonders wichtigen ARPA-Daten von der Schiffsführung kritisch betrachtet werden müssen. Ein gedanklicher Sicherheitszuschlag auf die vom ARPA-Radar dargestellten Vektoren und ausgeworfenen CPA-Werte und ein Abgleich der Daten mit den echtzeitbasierten AIS-Informationen ist wegen der Vergangenheitsbezogenheit der Radardarstellung ratsam. Dies betrifft insbesondere die für den Nahbereich relevanten Ziele.

Jörg Kaufmann
Direktor der Bundesstelle