



# Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

## Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

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.: 250/11

( + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 31. März 2014

## PRESSEMITTEILUNG 6/14

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 31. März 2014 der Summarische Untersuchungsbericht Nr. 250/11 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision zwischen den Containerschiffen CCNI RIMAC und CSAV PETORCA im Bereich der Ansteuerung des Tiefwasserhafens Yangshan (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:

### Schwerer Seeunfall – Kollision zwischen einem deutschen und einem in Liberia registrierten Containerschiff

Am 21. Juni 2011 kam es bei dichtem Nebel am Rand der betonnten Ansteuerung des Tiefwasserhafens Yangshan (China) zu einer Kollision zwischen dem unter deutscher Flagge fahrenden Containerschiff CCNI RIMAC und dem in Liberia registrierten Containerschiff CSAV PETORCA.

Während die PETORCA hierbei nur leicht am Bugwulst beschädigt wurde, hatte die Kollision für die RIMAC Wassereintrich in einen Laderaum und Ladungsverluste zur Folge. Auch die RIMAC blieb aber schwimmfähig und konnte in den Hafen zurückkehren.

Personen oder die Umwelt kamen bei dem Unfall nicht zu Schaden.

Der Untersuchungsbericht wurde am 31. März 2014 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) abrufbar.

Langfassung:

**Schwerer Seeunfall – Kollision CMS CCNI RIMAC mit CMS CSAV PETORCA am 21. Juni 2011 im Bereich der Hafenansteuerung Yangshan**

Am 21. Juni 2011 um 11:53 Uhr kam es in der Hangzhou-Bucht am Rand der betonnten Ansteuerung des Tiefwasserhafens Yangshan bei Nebel mit wechselnden Sichtweiten zwischen ca. ein und zwei Seemeilen zu einer Kollision zwischen dem unter deutscher Flagge fahrenden Containerschiff CCNI RIMAC und dem in Liberia registrierten Containerschiff CSAV PETORCA.

Die RIMAC war ca. 1,5 Stunden zuvor aus dem Hafen Yangshan ausgelaufen und befuhr den „Yangshan Gang Main Channel“ in östlicher Richtung. Die PETORCA befand sich mit entgegengesetztem Kurs auf dem Weg Richtung Hafen. Um 11:48 Uhr wies die Revierzentrale die PETORCA darauf hin, dass sie sich außerhalb des Fahrwassers befindet und ihr ein Fahrzeug im Fahrwasser entgegenkommt. Die PETORCA bestätigte der Revierzentrale die Kenntnis dieser Informationen und teilte sinngemäß mit, dass beabsichtigt sei, nach dem Passieren des ausgehenden Schiffes, dessen Name jeweils nicht genannt wurde, bei dem es sich aber zweifellos um die RIMAC handelte, sofort in das Fahrwasser und insoweit in dessen nördlichen Teil zurückzukehren.

Unabhängig von dem vorgenannten Informationsaustausch zwischen der PETORCA und der Revierzentrale rief ca. 15 Sekunden später die RIMAC die Revierzentrale an und fragte nach den Absichten des Gegenkommers. Die PETORCA hörte diese Anfrage, fühlte sich gegenständlich zu Recht angesprochen und bat die RIMAC um 11:50 Uhr, ihren Kurs beizubehalten. Sie selbst wolle ihren Kurs etwas mehr nach Backbord ändern. Der Wunsch der PETORCA bestand also unausgesprochen darin, dass beide Fahrzeuge sich „Grün an Grün“ begegnen. Die RIMAC verstand die Bitte der PETORCA allerdings offenbar falsch, denn sie antwortete darauf zwar mit „Okay“, verband dieses „Okay“ aber mit der Ankündigung, nun ihrerseits nach Steuerbord zu gehen. Dieses Missverständnis wiederum wurde von der PETORCA nicht erkannt, denn sie antwortete hierauf lediglich mit einem kurzen Dank an den Kapitän. Unmittelbar nach dem Ende dieses Funkkontaktes begann die RIMAC mit der angekündigten Steuerbordkursänderung. Die PETORCA änderte ihren Kurs leicht nach Backbord. Kurz darauf bekamen sich beide Fahrzeuge, die sich bis dahin nur mittels Radar beobachtet hatten, optisch in einer Distanz von ca. 0,8 sm in Sicht, konnten aber die den gegenläufigen Ausweichmanövern geschuldete Kollision um 11:53 Uhr nicht mehr verhindern.

Die PETORCA berührte mit ihrem Vorschiff die Aufbauten der RIMAC an der Backbordseite und schrammte anschließend an mehreren vor den Aufbauten gestauten Containerstapeln entlang. In Folge der Kollision kam es zu einem die Schwimmfähigkeit nicht gefährdenden Wassereintrich durch ein Loch im Bereich der Backbordseite des Laderaums 5 der RIMAC. 26 Container des Schiffes gingen über Bord. Die PETORCA wurde im Bereich des Vorschiffes und des Wulstbugs lediglich moderat beschädigt und blieb daher uneingeschränkt seetüchtig. Personen kamen bei der Kollision der Schiffe nicht zu Schaden. Eine signifikante Umweltverschmutzung trat nicht ein.

Die entscheidende Informationsquelle im Rahmen der Untersuchung des Seeunfalls waren die Aufzeichnungen des Schiffsdatenschreibers (VDR) der RIMAC. Dessen Audio-Aufzeichnungen ermöglichten insbesondere die Auswertung des Funkverkehrs zwischen der RIMAC und der PETORCA im Vorfeld der Kollision. Bestätigt hat sich dabei in überzeugender Art und Weise die im Rahmen anderer Untersuchungen gewonnene Erkenntnis, dass Manöverabsprachen zur Kollisionsverhütung sehr problematisch sind und ihnen aus den verschiedensten Gründen das Risiko von verhängnisvollen Missverständnissen anhaftet.

Da diese Lehre bereits Gegenstand von Untersuchungen, u. a. auch der BSU, war, die Veröffentlichung von Sicherheitsempfehlungen nicht notwendig erscheint und die Situation auf der Brücke der PETORCA mangels Überlassung der dortigen VDR-Aufzeichnungen nicht im Detail geklärt werden konnte, belässt es die BSU bei der Veröffentlichung des vorliegenden summarischen Untersuchungsberichtes.

Volker Schellhammer  
Direktor der Bundesstelle