



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

**Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom**

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11
E-mail: posteingang-bsu@bsh.de

Datum
14.10.16

PRESSEMITTEILUNG 18/12

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 34/16 am 14.10.16 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Festkommen der CSCL INDIAN OCEAN am 3. Februar 2016 auf der Elbe. Es besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Festkommen der CSCL INDIAN OCEAN am 3. Februar 2016 auf der Elbe

Am 3. Februar 2016 befand sich das unter der Flagge von Hongkong fahrende Großcontainerschiff CSCL INDIAN OCEAN auf der Reise von Felixstowe nach Hamburg. Gegen 22:10 Uhr ertönte auf der Brücke ein erster Alarm, dann fiel das Ruder aus. Trotz aller Maßnahmen der Lotsen und der Besatzung, konnte nicht

verhindert werden, dass das Schiff vor Grünendeich auf Grund lief. Es traten keine Schäden am Schiff und an der Umwelt auf.

Nach zwei vergeblichen Anläufen gelang es erst am 9. Februar 2016 mit Unterstützung von 12 Schleppern, die CSCL INDIAN OCEAN wieder frei zu bekommen.

Der Abschlussbericht wurde durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung am 14.10.2016 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Festkommen auf der Elbe der CSCL INDIAN OCEAN am 3. Februar 2016

Am 3. Februar 2016 befand sich das unter der Flagge von Hongkong fahrende Großcontainerschiff CSCL INDIAN OCEAN auf der Reise von Felixstowe nach Hamburg. Gegen 20:16 Uhr wurden vor Brunsbüttel die Lotsen gewechselt. Nun befanden sich neben den beiden Elblotsen der Kapitän, ein Wachoffizier, ein Rudergänger und ein Ausguck auf der Brücke.

Gegen 22:10 Uhr ertönte ein Alarm auf der Brücke, der erst nicht zugeordnet werden konnte. Wenig später wurde klar, dass das Ruder nicht mehr reagierte. Sofort empfahl der verantwortliche Lotse STOP ENGINE und FULL ASTERN. Des Weiteren sollte der Anker besetzt und das Bugstrahlruder aktiviert werden. Die zwei entgegenkommenden Fahrzeuge wurden informiert, so dass diese rechtzeitig ausweichen konnten.

Inzwischen war ein Besatzungsmitglied in den Rudermaschinenraum gelaufen und hatte dort die Ruderanlage neu gestartet. Um 22:15 Uhr reagierte das Ruder wieder. Die nun angeordneten Manöver HART STEUERBORD und HALBE VORAUS zeigten aber keine ausreichende Wirkung mehr, so dass die CSCL INDIAN OCEAN um 22:20 Uhr südlich der Tonne 116 auf Grund lief.

Die von der Besatzung sofort eingeleitete Schadensfeststellung zeigte, dass sich keine Leckagen gebildet hatten.

Ab 22:55 Uhr wurde erst mit einem Schlepper, schließlich mit bis zu 6 Schleppern versucht, das Schiff wieder in die Fahrrinne zu ziehen. Da dies misslang, wurde beschlossen, auf das nächste Hochwasser zu warten.

Der zweite Schleppversuch am 4. Februar gegen Mittag, mit insgesamt 7 Schleppern, verlief ebenfalls erfolglos.

Nun übernahm das Havariekommando die Koordinierung des dritten Freischleppversuchs. Nach umfangreichen Vorbereitungen begannen am 9. Februar um 02:00 Uhr 12 Schlepper, die CSCL INDIAN OCEAN zurück in das Fahrwasser zu ziehen. Der Versuch gelang und das Schiff konnte seine Reise zum Hamburger Hafen fortsetzen.

Es wurden keine Umweltverschmutzungen festgestellt.

Diese Unfalluntersuchung brachte zutage, dass ein zusätzlich eingebautes Sicherheitssystem, die SAFEMATIC, so falsch installiert war, dass es bei Aktivierung die Ruderanlage blockierte.

Volker Schellhammer
Direktor