



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 – 83 11
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)
3/19

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Email: posteingang-bsu@bsh.de

Datum

25.06.2020

PRESSEMITTEILUNG Nr. 09/20

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 25. Juni 2020 der unter Federführung des Flaggenstaates Panama und mit intensiver Beteiligung der Untersuchungsstellen der betroffenen Küstenstaaten Niederlande und Deutschland gefertigte gemeinsame Untersuchungsbericht über den Containerverlust der MSC ZOE, der sich am 1. und 2. Januar 2019 im Verkehrstrennungsgebiet Terschelling – German Bight ereignet hatte, veröffentlicht wurde. Es besteht die Möglichkeit, diesen im Internet unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen>

einzusehen und herunterzuladen.

Sehr schwerer Seeunfall – Überbordgegangene Container MSC ZOE

In der Nacht vom 1. auf den 2. Januar 2019 verlor das mit 8062 Containern beladene, unter Panamaflagge fahrende Großcontainerschiff MSC ZOE im Verkehrstrennungsgebiet Terschelling – German Bight bei stürmischer See 342 Container in der Nordsee. 297 Container gingen in niederländischen und 45 in deutschen Gewässern über Bord. Die Container wurden dabei größtenteils im Seegang zerstört und versanken im Küstenmeer. Personen an Bord kamen nicht zu Schaden. Ladungsreste wurden auf den friesischen Inseln angespült und mussten zusammen mit den Trümmern der Container aufwändig aus dem Meer bzw. vom Meeresboden geborgen werden. Betriebs- und Treibstoffe des Schiffes traten nicht aus.

Der Flaggenstaat Panama verständigte sich unmittelbar nach dem Seeunfall mit den Untersuchungsstellen der betroffenen Küstenstaaten Niederlande und Deutschland auf eine gemeinsame Seeunfalluntersuchung. In deren Mittelpunkt standen die

Fragen, wie es zu dem massiven Ladungsverlust kommen konnte und ob bzw. welchen Einfluss die Entscheidung der Schiffsführung hatte, beim Passieren der friesischen Inseln das küstennahe Verkehrstrennungsgebiet und nicht den weiter nördlich verlaufenden Tiefwasserweg zu nutzen. Die Untersuchungsstellen werteten diverse Unfalldaten und technische Aufzeichnungen aus, gaben mehrere Gutachten in Auftrag und diskutierten gemeinsam intensiv und in engem Austausch mit den hinzugezogenen externen Sachverständigen die Untersuchungszwischenergebnisse.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass primär unfallursächlich die bauart- bzw. konstruktionsbedingte, d. h. für sehr große Containerschiffe typische hohe Stabilität der MSC ZOE war. Die Decksladung und deren Laschsystem waren dadurch im Seegang enormen Beschleunigungen und Krafteinwirkungen ausgesetzt. Das ordnungsgemäß zertifizierte und in jeder Hinsicht den geltenden Regeln entsprechend dimensionierte Laschsystem hielt den außerordentlichen Belastungen schließlich nicht mehr stand. Einzelne Komponenten des Systems an verschiedenen Positionen des Schiffes brachen. Dies führte zum Um- bzw. Einstürzen von Containerstapeln an Deck bzw. nach außenbords. Für eine zwischenzeitlich als Unfallursache diskutierte Grundberührung des Schiffes, die bei maßstabsgerechten Modellversuchen sporadisch beobachtet worden war, konnten am Schiffsrumpf keinerlei Anhaltspunkte gefunden werden.

Als Konsequenz aus dem Unfallgeschehen empfehlen die Untersuchungsstellen den zuständigen Stellen in ihren Ländern, sich an die IMO zu wenden. Die dortigen Gremien und Arbeitsgruppen sollen aufgefordert werden, die international geltenden, den Bau, den Betrieb und insbesondere die Ladungssicherung großer Containerschiffe betreffenden Regularien den aus dem Größenwachstum der Schiffe resultierenden praktischen Erfordernissen zügig anzupassen.

Bezüglich etwaiger Kriterien für die Routenwahl im Bereich der friesischen Inseln haben sich die Untersuchungsstellen in ihrem gemeinsamen Bericht darauf verständigt, den zuständigen niederländischen und deutschen Stellen zu empfehlen, die bereits begonnene Risikobewertung fortzuführen. Sollte dabei ein regulatorischer Handlungsbedarf identifiziert werden, wird den genannten Stellen empfohlen, die diesbezüglich erforderlichen internationalen Verhandlungen bei der IMO zu initiieren.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen>.

Ulf Kaspera
Direktor