

Untersuchungsbericht 305/06

02. Mai 2008

Schwerer Seeunfall:

Kollision des MS LASS URANUS mit dem CMS XIN FU ZHOU am 12. Juli 2006 auf der Elbe

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 12. Juli 2006 gegen 14:26 Uhr¹ kollidierte der unter deutscher Flagge die Elbe abwärts fahrende Trockenfrachter LASS URANUS mit dem unter chinesischer Flagge ebenfalls elbabwärts fahrenden Großcontainerschiff XIN FU ZHOU zwischen den Tonnen 132 und 130 vor Finkenwerder.

Die XIN FU ZHOU fuhr bei guten Sicht- und Witterungsverhältnissen hinter der LASS URANUS, als an Bord der LASS URANUS unvermittelt der einzige betriebene Schottel-Antrieb ausfiel. Obwohl die LASS URANUS die äußerst rechte Fahrwasserseite hielt, war sie nach Verlust von Vortrieb und Steuerfähigkeit außer Stande, den während des folgenden Überholens durch die XIN FU ZHOU auftretenden hydrodynamischen Kräften (Sog und Verdrängungsströmung) durch wirkungsvolle Manöver zu begegnen. Beide elbabwärts fahrende Schiffe begegneten zudem während des Überholvorganges dem unter der Flagge der Republik Panama fahrenden und für Hamburg bestimmten Großcontainerschiff MSC MELISSA. Die Passage der beiden unter Lotsenberatung stehenden Großcontainerschiffe erfolgte im Abstand von nur ca. 38 m zeitgleich mit dem Überholen auf einem Fahrwasserabschnitt mit einer Rinnenbreite von 220 m.

Die LASS URANUS drehte mit dem Bug nach Backbord auf den Überholer zu und kollidierte schließlich in einem Winkel von nahezu 80°. Der Bug der LASS URANUS wurde erheblich eingedrückt, als er die Außenhaut der XIN FU ZHOU an deren Steuerbordseite auf einer Länge von acht Metern oberhalb der Wasserlinie aufriß. Beide Schiffe blieben schwimmfähig und konnten aus eigener Kraft die Fahrt fortsetzen.

Durch den Unfall wurden weder Personen verletzt noch umweltschädliche Stoffe freigesetzt.

¹ Alle im Bericht genannten Uhrzeiten beziehen sich auf die Mitteleuropäische Sommerzeit (MESZ) = Weltzeit (UTC) + 2 Stunden.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die folgenden Sicherheitsempfehlungen stellen weder nach Art, Anzahl noch Reihenfolge eine Vermutung hinsichtlich Schuld oder Haftung dar.

2.1 Verkehrsteilnehmer und Lotsen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt **Verkehrsteilnehmern** und **Lotsen**, das Gefahrenpotential bei Begegnungen auf Höhe des Airbus- Landebahnbereiches zu berücksichtigen, insbesondere wenn die konkrete Situation mehr als zwei Seeschiffe umfasst. Das Überholen auf diesem Streckenabschnitt der Unterelbe bei gleichzeitigem Entgegenkommen eines anderen großen Fahrzeuges sollte vermieden werden.

2.2 Betreiber von Seeschiffen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den **Betreibern von Seeschiffen**, ihren Schiffsführungen bei leistungsreduzierten Maschinen verlässliche Informationen über die Auswirkungen der Reduzierung auf das Manövrierverhalten des jeweiligen Schiffes zur Verfügung zu stellen.

2.3 Hersteller von Schiffsdatenschreibern

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den **Herstellern von Schiffsdatenschreibern**, die Hard- und Software dahingehend zu optimieren, dass die aufgezeichneten Daten nach Seeunfällen in ausreichender Qualität vorhanden sind und ausgewertet werden können.

Die nachfolgende Empfehlung aus dem Untersuchungsbericht 343/04 wird auszugsweise zur Erinnerung abgedruckt:

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Hersteller des Schiffsdatenschreiber-Systems in enger Zusammenarbeit mit dem für die Baumusterprüfung für Schiffe unter deutscher Flagge zuständigen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, die aufgetretenen technischen Unzulänglichkeiten des Gerätes auszuwerten und für die Zukunft die volle Funktionalität des Systems sowie die geforderte Qualität der aufzuzeichnenden Daten in Übereinstimmung mit den Anforderungen der IMO sowie der Europäischen Norm sicherzustellen. Darüber hinaus sollte die Möglichkeit einer geeigneten Benachrichtigung der Schiffsführung bei geräteinternen Unzulänglichkeiten geprüft und gegebenenfalls in die Praxis umgesetzt werden. Dies gilt insbesondere für das Fehlen von zur Aufzeichnung vorgeschriebenen Sensordaten.