

Untersuchungsbericht 45/07

1. Oktober 2008

Weniger schwerer Seeunfall:

Verlust von 10 Containern von Bord JRS CANIS in der Elbmündung am 12. Januar 2007 um 02:40 Uhr

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Das Containerschiff JRS CANIS befand sich am 11. Januar 2007 zwischen 19:30 Uhr und 22:30 Uhr¹ in Bremerhaven. Nach dem Beenden der Lade- und Löscharbeiten überprüfte die Besatzung die Sicherung der Container. Um 23:06 Uhr legte das Schiff unter Lotsenberatung ab, um nach St. Petersburg zu fahren.

Der Wettervorhersage für die Deutsche Bucht entsprechend entwickelte sich in dieser Nacht ein Sturm aus West bis Westnordwest 8 bis 9 in Böen 11 Bft, bei einer See von bis zu 8 Metern.

Am 12. Januar 2007 um 00:45 Uhr ging der Lotse von Bord.

Die Geschwindigkeit des Schiffes wurde den Seegangsverhältnissen angepasst. Nach dem Passieren der Tonne 4a wurde German Bight Traffic darüber informiert, dass sich die JRS CANIS auf dem Weg zum NOK befinde. Das Schiff habe zu diesem Zeitpunkt heftig gestampft und gerollt.

Es sei ein rechtweisender Kurs von 330° gesteuert worden und das Schiff habe etwa 7 kn Fahrt gemacht. Nach dem Passieren eines entgegenkommenden Fahrzeugs sei der Kurs auf 060° und die Geschwindigkeit auf etwa 15,5 kn geändert worden.

Der Wind sei mit einer Stärke von 9 Bft aus 285° gekommen. Die Seestärke habe etwa 7 bis 8 betragen, bei bis zu 5 m Höhe und sei aus WSW- bis WNW-licher Richtung gekommen.

Um 02:40 Uhr habe das Schiff kurzzeitig mehrmals mit bis zu 20° zu jeder Seite übergeholt. Die Brückenbesatzung habe beobachten können, dass sich der Containerstapel auf der Backbordseite nach innen neigte und den Containerstapel auf der Steuerbordseite nach außen schob. Dabei sind 10 Container über Bord gegangen.

Die Verkehrszentrale Deutsche Bucht wurde sofort über den Vorfall informiert.

Danach wurde eine Kontrolle an Deck durchgeführt, um die Schäden festzustellen. Es wurde beschlossen, die Reise mit reduzierter Geschwindigkeit bis zum NOK fortzusetzen.

Um 07:12 Uhr hatte die JRS CANIS in Brunsbüttel angelegt, und es begannen erste Untersuchungen an Bord.

¹ Alle im Bericht genannten Uhrzeiten sind Ortszeiten (MEZ=UTC+1h)

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Betreiber von Seeschiffen, Schiffsführungen und Betreiber von Hafenumschlagsbetrieben

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den **Betreibern von Containerschiffen** in Zusammenarbeit mit den Hafenumschlagsbetrieben Vorkehrungen zu treffen, die es den **Schiffsführungen** ermöglichen, die Beladung des Schiffes effektiv zu überwachen. Dies bezieht sich insbesondere auf die Positionen der Container und ihre Gewichte.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt hierzu insbesondere, Möglichkeiten zu schaffen, Container vor der Verladung auf ein Schiff zu verwiegen, um so die Sicherheit der Besatzungen und Schiffe weiter zu steigern.

In diesem Zusammenhang verweist die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung ebenfalls auf den Untersuchungsbericht der britischen Marine Accident Investigation Branch (MAIB) zum strukturellen Versagen des Schiffskörpers der MSC Napoli². In Abschnitt 4.2 des Berichtes zu bereits durchgeführten Maßnahmen verweist MAIB auf eine Sicherheitsempfehlung aus einem früheren Bericht. Hierin war dem International Chamber of Shipping (ICS) empfohlen worden, gemeinsam mit der Containerschiffsindustrie einen „Code of best Practise“ zu erarbeiten. Die Fertigstellung dieses Codes wird für Ende 2008 erwartet, wonach er dann der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) zur Annahme vorgelegt werden soll. In Abschnitt 5 des MSC Napoli Berichtes greift MAIB diese ältere Sicherheitsempfehlung auf und empfiehlt weitergehend, dass der Code behandeln soll:

- die Notwendigkeit, aktuelle Gewichte von Containern zu ermitteln, bevor sie auf ein Schiff verladen werden sowie
- die Bedeutung sicherer Geschwindigkeit und guter Seemannschaft beim Fahren in schwerem Wetter.

2.2 Wissenschaftliche Einrichtungen und schifffahrtsbezogene Firmen, See-Berufsgenossenschaft und Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt **maritimen wissenschaftlichen Einrichtungen und schifffahrtsbezogenen Firmen**, die Forschung an und Entwicklung von Systemen weiter voran zu treiben, die es der Schiffsführung ermöglichen, die seegangsbedingten Schiffsbewegungen zu überwachen und richtig einschätzen zu können, um ggf. Maßnahmen zur Vermeidung von sicherheitskritischen Schiffsbewegungen und -manövern rechtzeitig durchführen zu können.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der **See-Berufsgenossenschaft**, die Entwicklung dieser Systeme weiterhin kritisch zu begleiten und ggf. Richtlinien zu deren Einsatz zu aktualisieren.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**, die Forschung und Entwicklung dieser Systeme zu unterstützen.

² Siehe hierzu http://www.maib.gov.uk/cms_resources/MS%20Napoli.pdf