



**Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung**  
**Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation**  
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

## **Untersuchungszwischenbericht**

zu dem Untersuchungsbericht 423/16

### **Schwerer Seeunfall**

**Kollision des MS MERIDIAN  
mit MS NEWYORKER und MSC DIANA  
an der Stromkaje von Bremerhaven  
am 20. November 2016 um 01:54 Uhr**

16. November 2017

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungsgesetz - SUG) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

Herausgeber:  
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung  
Bernhard-Nocht-Str. 78  
20359 Hamburg



Direktor: Ulf Kaspera  
Tel.: +49 40 3190 8300  
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 3190 8340  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

# 1 FAKTEN

## 1.1 Schiffsfoto MERIDIAN



Abbildung 1: MERIDIAN

## 1.2 Schiffsdaten MERIDIAN

Schiffsname:	MERIDIAN
Schiffstyp:	Mehrzweckfrachter
Nationalität/Flagge:	Deutsch
Heimathafen:	Wilhelmshaven
IMO-Nummer:	7002605
Unterscheidungssignal:	DDOF
Reederei:	Kapitänsreeder
Baujahr:	1969
Bauwerft/Baunummer:	Martin Janssen Schiffswerft / 72
Klassifikationsgesellschaft:	Germanischer Lloyd
Länge ü.a.:	74,12 m
Breite ü.a.:	10,5 m
Bruttoreaumzahl:	1251
Tragfähigkeit:	1404 t
Tiefgang maximal:	3,65 m
Maschinenleistung:	853 kW
Hauptmaschine:	SKL Magdeburg
Geschwindigkeit:	10,0 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Mindestbesatzung:	4

### 1.3 Reisedaten MERIDIAN

Abfahrtsafen:	Swinemünde
Anlaufhafen:	Oldenburg
Art der Fahrt:	Berufsschiffahrt International
Angaben zur Ladung:	Rapsschrott
Besatzung:	4
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	V: 3,62 m – A: 3,65 m
Lotse an Bord:	Nein
Anzahl der Passagiere:	0

### 1.4 Schiffsfoto MSC DIANA



Abbildung 2: MSC DIANA

### 1.5 Schiffsdaten MSC DIANA

Schiffsname:	MSC DIANA
Schiffstyp:	Containerschiff (ULCS)
Nationalität/Flagge:	Liberia
Heimathafen:	Monrovia
IMO-Nummer:	9755933
Unterscheidungssignal:	D5KX8
Reederei:	MSC Mediterranean Shipping Company
Baujahr:	2016
Bauwerft/Baunummer:	Samsung Heavy Ind./2138
Klassifikationsgesellschaft:	Germanischer Lloyd
Länge ü.a.:	399,90 m
Breite ü.a.:	58,83 m
Bruttoraumzahl:	193489
Tragfähigkeit:	202036 t
Tiefgang maximal:	16,0 m
Maschinenleistung:	75570 kW
Hauptmaschine:	MAN-B&W
Geschwindigkeit:	19,0 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Mindestbesatzung:	k. A.

## 1.6 Schiffsfoto NEWYORKER



Abbildung 3: NEWYORKER

## 1.7 Schiffsdaten NEWYORKER

Schiffsname:	NEWYORKER
Schiffstyp:	Container
Nationalität/Flagge:	Panama
Heimathafen:	Panama
IMO-Nummer:	9209104
Unterscheidungssignal:	3FIP9
Reederei:	MSC Mediterranean Shipping Company
Baujahr:	2001
Bauwerft/Baunummer:	Samsung Heavy Ind./1312
Klassifikationsgesellschaft:	GL
Länge ü.a.:	207,16 m
Breite ü.a.:	29,80 m
Bruttoreaumzahl:	25294
Tragfähigkeit:	32299 t
Tiefgang maximal:	11,40 m
Maschinenleistung:	20954 kW
Hauptmaschine:	Sulzer, HSD Engine Co Ltd.
Geschwindigkeit:	22,8 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Mindestbesatzung:	k. A.

## 1.8 Angaben zum Seeunfall oder Vorkommnis im Seeverkehr

Art des Seeunfalls:	Schwerer Seeunfall - Kollision
Datum/Uhrzeit:	20.11.2016 01:54 Uhr
Ort:	Bremerhaven, Stromkaje
Breite/Länge:	$\varphi$ 53°35'N $\lambda$ 008°32'E
Fahrtabschnitt:	Revierfahrt
	Ankunft
Platz an Bord:	Vorschiff
Folgen (für Mensch, Schiff, Ladung und Umwelt sowie sonstige Folgen):	Schäden an drei Schiffen und der Pier

Ausschnitt aus Seekarte INT 1457 BSH

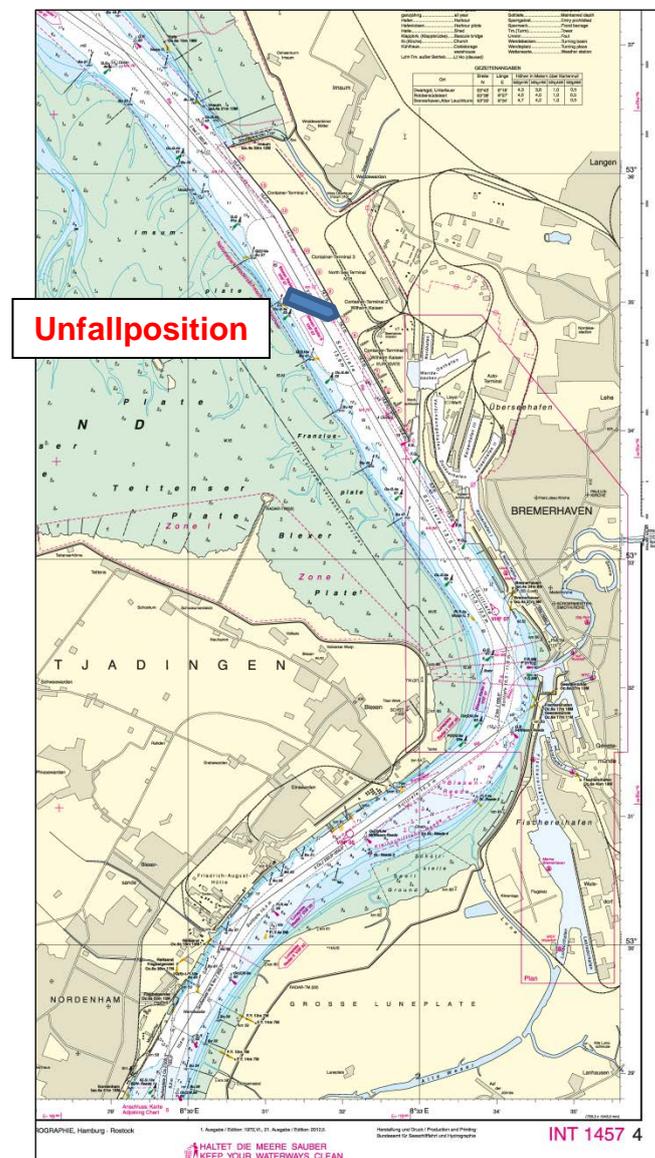


Abbildung 4: Seekarte mit Unfallposition

## 1.9 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	Hafenmeister, Bremen Port, Eurogate, WSP Bremerhaven, VKZ Bremerhaven, BG Verkehr
Eingesetzte Mittel:	keine
Ergriffene Maßnahmen:	Feststellen der Schäden, Aufnahme der Unfalluntersuchung
Ergebnisse:	Keine Personenschäden, keine Umweltschäden, umfangreiche Schäden an den drei beteiligten Schiffen und der Pier

## 2 Zusammenfassung

Am 20. November 2016 um 01:54 Uhr lagen am Containerterminal in Bremerhaven hintereinander die Großcontainerschiffe NEWYORKER und MSC DIANA, als das Küstenmotorschiff MERIDIAN ohne wahrnehmbare Kurs- oder Geschwindigkeitsänderung erst gegen die Backbordseite der NEWYORKER fuhr, sich daran nach achtern entlang schob, in die Lücke zwischen den beiden Containerschiffe geriet und sich dort mit dem Bug in die Pier bohrte, wobei die MERIDIAN mit ihrem Heck noch den Wulstbug der MSC DIANA beschädigte.

Es entstanden starke Schäden an der Pierkonstruktion, so dass der Betrieb der Containerbrücken vorerst eingestellt werden musste.

Die Außenhaut der NEWYORKER wurde mehrfach eingedrückt, es entstand aber kein Riss.

Die MSC DIANA dagegen erlitt einen Riss im Wulstbug, der aber von der Besatzung wieder verschlossen werden konnte.

Die MERIDIAN wurde im Bugbereich erheblich beschädigt.

Personen- und Umweltschäden traten nicht ein.

Die BSU nahm die Untersuchung dieses schweren Seeunfalls auf.

Da es sich bei der umfassenden Würdigung aller Erkenntnisquellen um einen zeitaufwendigen Prozess handelt, kann die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist zur Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes nach einem sehr schweren oder schweren Seeunfall ohne möglicherweise schwerwiegende Einbußen auf der Ebene der den Bericht prägenden Schlussfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen nicht eingehalten werden. Die BSU hat sich daher nach sorgfältiger Abwägung aller maßgeblichen Faktoren und unter der Prämisse, dass die Qualität eines Untersuchungsberichtes Vorrang vor dem terminlichen Aspekt seiner Veröffentlichung haben sollte, zu einer Verschiebung des Veröffentlichungstermins des endgültigen Berichtes und zur Veröffentlichung des in einem solchen Fall zu erstellenden vorstehenden Untersuchungszwischenberichtes entschieden.