



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

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
www.bsu-bund.de

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
39/05 - UF1

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 10

E-mail: juergen.albers@bsh.de

Datum

02. Mai 2006

PRESSEMITTEILUNG 06/06

„Ponton stoppt Tanker“

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht zum 01. Mai 2006 den Untersuchungsbericht Nr. 39/05 über die Kollision des TMS STOLT FULMAR mit einem Fähranleger. Es besteht die Möglichkeit, diesen - wie alle bisherigen Berichte - im Internet unter www.bsu-bund.de einzusehen und herunterzuladen.

Zusammenfassung des Seeunfalls:

Am 29. Januar 2005 kollidierte um 04:15 Uhr MEZ das unter der Flagge der Cayman Inseln fahrende Tankmotorschiff STOLT FULMAR im Hamburger Hafen mit dem Fähranleger Blankenese und rammte dabei den dort liegenden Schlepper SCHLEPPKO 7. Der Fähranleger wurde durch die Kollision erheblich beschädigt und der Sachschaden auf 2 Mio. Euro geschätzt. Der vor dem Ponton festgemachte Schlepper wurde im Heckbereich an Bb.-Seite beschädigt und machte Wasser. Es traten geringfügig Betriebsstoffe aus. Die Feuerwehr legte vorsorglich eine Ölsperre aus und setzte Lenzpumpen ein. Die STOLT FULMAR war am Wulstbug leicht deformiert und hatte einen ca. 20 cm langen Riss in der Außenhaut an Bb.-Seite des Wulstbuges in Höhe der Wasserlinie sowie Farbabschürfungen. Es traten keine Betriebsstoffe oder Ladung aus.

Die Analyse des Unfalls ergab, dass durch kurzzeitiges Umschalten auf die Selbststeueranlage versucht werden sollte, das Steuerverhalten der STOLT FULMAR zu verbessern. Nach dem anschließenden Umschalten von der Selbststeueranlage zurück auf die Handsteuerung ist das Schiff aus dem Ruder gelaufen und gegen den Ponton gefahren.

Bei den nachfolgenden technischen Überprüfungen konnte kein Hinweis auf eine Fehlfunktion der Ruderanlage festgestellt werden. Die Ruderanlage hat am Unfalltag ihrer Bestimmung nach funktioniert.

Eine Sicherheitslücke in den Bau- und Prüfvorschriften der Ruderanlagen und Steuerungen ist aus dem Unfall nicht erkennbar.

Beim Umschalten der Steuerart ergeben sich allerdings Konstellationen, in denen unbeabsichtigte Drehmanöver des Schiffes eingeleitet werden können.

Bemängelt wurde, dass es auf der STOLT FULMAR keine Prozedur gibt, in der beschrieben ist, wie beim Umschalten der Rudersteuerung zu verfahren ist, um derartige unbeabsichtigte Drehmanöver zu verhindern.

Beim Umschalten von der Selbststeueranlage auf eine andere Steuerart konnte der Kapitän mit einer Hartruderlage sowie dem Bugstrahlruder die unbeabsichtigte Drehung des Schiffes zum Ufer hin nicht mehr auffangen. Trotz eines unverzüglichen „Voll Zurück“-Manövers war es nicht mehr möglich, die Kollision zu verhindern, und es kam zu einem Aufprall mit dem Anleger und dem dort liegenden Schlepper SCHLEPPKO 7.

J. Kaufmann
Leiter