



# 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](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen  
(bei Antwort angeben)  
Az.: 495/05

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 1. Februar 2007

## PRESSEMITTEILUNG 02/07

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der **Untersuchungsbericht Nr. 495/05** am 1. Februar 2007 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision zwischen *Arctic Ocean* und *Maritime Lady*, Kenterung der *Maritime Lady* sowie Berührung des Wracks der *Maritime Lady* durch die *Sunny Blossom* und daraus resultierender Strandung der *Sunny Blossom* am 5. Dezember 2005 auf der Elbe.

Der Bericht ist ein gemeinsamer Untersuchungsbericht der Seeunfalluntersuchungsbehörden von Großbritannien, Deutschland, Gibraltar und Bahamas.

Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

(Kurzfassung):

Doppelkollision vor  
Brunsbüttel

Am 5. Dezember 2005 gegen 20:00 Uhr kollidierte das Containerfeederschiff *Arctic Ocean* vor Brunsbüttel mit dem Stückgutfrachter *Maritime Lady*. Letztere kenterte wenige Minuten später, ihre Besatzung wurde gerettet. Die Ausfahrt aus der Schleuse wurde

daraufhin für etwa 1 Stunde gesperrt. Als erstes Schiff verließ danach der Chemikalientanker *Sunny Blossom* gegen 21:00 Uhr die Schleuse und kollidierte bei der Ausfahrt mit dem Wrack der *Maritime Lady*. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung gibt hierzu

Empfehlungen heraus, die den Bereich vor der Schleuse Brunsbüttel und auf den deutschen Revieren insgesamt zukünftig sicherer machen sollen. Der Abschlussbericht wird am 1. Februar 2007 veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen.

## **(Langfassung)**

### **Zusammenfassung des Seeunfalls:**

Am 5. Dezember 2005 um 19:55 Uhr verließ das in Großbritannien registrierte 6.326 BRZ Containerschiff *Arctic Ocean* den Vorhafen der Schleuse Brunsbüttel, das elbabwärts führende Fahrwasser der Elbe kreuzend, um elbaufwärts in Richtung Hamburg zu fahren. Zur gleichen Zeit befand sich der in Gibraltar registrierte 1.857 BRZ Stückgutfrachter *Maritime Lady* im elbabwärts führenden Fahrwasser, er näherte sich der Ausfahrt der Schleusen, um in Richtung Nordsee zu fahren.

Um 19:57 Uhr kollidierten die zwei Schiffe miteinander, was dazu führte, dass die *Maritime Lady* kenterte. Die gesamte Besatzung wurde gerettet. Die *Arctic Ocean* erlitt minimale Schäden.

Keines der Schiffe war verpflichtet, einen Lotsen an Bord zu haben. Der Kapitän der *Arctic Ocean* war befreit von der Lotsenannahmepflicht, und die *Maritime Lady* lag unterhalb der Größe, ab der eine Lotsenannahmepflicht besteht. Beide Kapitäne versuchten, die Aufgaben eines Lotsen und eines wachhabenden Offiziers zugleich zu erledigen. Dies verursachte bei beiden während eines kritischen Abschnitts ihrer Reise eine Überlastung, die zu Fehleinschätzungen führte.

Das gekenterte Wrack der *Maritime Lady* driftete im starken Ebbstrom, bis es ca. 30 Minuten nach der Kollision im elbabwärts führenden Fahrwasser, 0,75 Meilen südwestlich des Vorhafens der Schleuse Brunsbüttel, zum Stillstand kam.

Nach der Kollision wurde die Schleuse Brunsbüttel bis 21:00 Uhr geschlossen. Das erste Schiff, das dann die Schleuse verließ, war der auf den Bahamas registrierte 11.598 BRZ Chemikalienanker *Sunny Blossom*. Er hatte einen Lotsen an Bord und wollte nach Verlassen des Vorhafens elbabwärts Richtung Nordsee fahren.

Nach dem Verlassen des Vorhafens versuchte die *Sunny Blossom* nach Westen zu drehen, als ihr Heck das Wrack der *Maritime Lady* berührte, wodurch sie schwere Schäden am Propeller und einen vollständigen Verlust des Vortriebs erlitt. Sie trieb dann weiter in Richtung Süden quer durch die Elbe, bis sie auf dem südlichen Ufer auf Grund lief. Es gab nur geringe Schäden am Rumpf, und es wurde keine Verschmutzung verursacht.

Die Fähigkeit, mit der *Sunny Blossom* in westliche Richtung zu drehen und das Wrack der *Maritime Lady* zu umfahren, wurde überschätzt. Zu dieser Fehleinschätzung trugen der starke westliche Ebbstrom, die Beschneidung des Propellers der *Sunny Blossom*, eine aktive Ruderfläche am unteren zulässigen Limit und der Flachwassereffekt in der Schleusenausfahrt bei. Parallel dazu kam es bei der Wiederöffnung der Schleuse zu einer Fehleinschätzung bei der Erkennung und Bewertung des Risikos, welches das Wrack der *Maritime Lady* im Fahrwasser vor der Schleuse Brunsbüttel für den Schiffsverkehr darstellte.

**Als Schlussfolgerung aus diesem schweren Seeunfall gibt die BSU gemeinsam den o. g. untersuchenden Behörden die nachfolgenden Sicherheitsempfehlungen heraus:**

- 1) Den Eignern der *Arctic Ocean* und der *Maritime Lady* wird empfohlen, ihre Anweisungen an die Kapitäne zu überprüfen und Weiterbildung in Bezug auf Einsatz von Brückenpersonal und Geräten anzubieten.
- 2) Dem Hydrographischen Dienst Großbritanniens (UK Hydrographic Office) wird empfohlen, seine Seehandbücher (Sailing Directions) für die Elbe zu überprüfen, um mögliche Unstimmigkeiten über das Vorfahrtsrecht von Schiffen zu beseitigen.
- 3) Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird empfohlen, Folgendes zu überprüfen: Anforderungen an die Brückenbesetzung auf Schiffen in deutschen Lotsenrevieren; Maßnahmen bei Notfällen; Verfahren zur Sicherstellung der Informationsweitergabe an Schiffe, welche die Schleuse Brunsbüttel verlassen, um in die Elbe einzufahren; Prioritätensetzung für die Aufgaben der VKZ-Bediensteten; Hinweise für Seeleute über die Stärke und andere Eigenschaften des Tidenstroms in der Elbe südlich der Schleuse Brunsbüttel.
- 4) Laurin Maritime (America) Inc. wird empfohlen: Ihr Sicherheitsmanagementsystem zu überprüfen, um sicherzustellen, dass eine Verschlechterung des Fahrverhaltens eines ihrer Schiffe, besonders wenn es mit Auflagen durch die Klasse verbunden ist, festgestellt wird und dass geeignete Werkzeuge zur Risikokontrolle eingeführt werden. Besonders externe Stellen, wie Verkehrszentralen, Hafenbehörden und Lotsen, sollten über Betriebsbeschränkungen informiert werden, so dass sie, wenn notwendig, ihrerseits angemessene Maßnahmen zur Risikokontrolle einsetzen können.

Jörg Kaufmann  
Leiter