



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)
558/07

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 1. April 2008

Pressemitteilung 04/08

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der summarische Untersuchungsbericht Nr. 558/07 am 1. April 2008 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Aufgrundlaufen des Motorschiffes LADOGA-3 an der Küste des Darß am 16. November 2007. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen – wie alle bisherigen Berichte – im Internet unter www.bsu-bund.de einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Aufgrundlaufen der LADOGA-3 an der Küste des Darß

Am 16. November strandete das unter der Flagge von Belize fahrende Motorschiff LADOGA-3 ca. 4,5 sm südlich des Leuchtturms Darßer Ort. Der Schiffsführer hatte eine zur Passage der Kadet-Rinne notwendige Kursänderung nicht durchgeführt. Grund

dafür war unter anderem eine starke Alkoholisierung. Die LADOGA-3 wurde am 17. November durch den gemeinsamen Einsatz des Mehrzweckschiffes ARKONA und des Notschleppers FAIRPLAY 26 freigeschleppt.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung hat zu diesem Seeunfall einen summarischen Untersuchungsbericht erarbeitet. Dieser Bericht wird am 1. April 2008 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Aufgrundlaufen der LADOGA-3 an der Küste des Darß am 16. November 2007

Am 15. November 2007 war das unter der Flagge von Belize fahrende Motorschiff LADOGA-3 im Ballast auf der Reise von Papenburg/Deutschland nach Police/Polen. Nach der Passage des Nord-Ostsee-Kanals befuhr das Schiff den Kiel-Ostsee-Weg, um 19:00 Uhr übernahm der Kapitän die Wache. Vor seiner Wache hatte der Schiffsführer Alkohol zu sich genommen. Die letzte eingetragene Ortsbestimmung erfolgte um 23:00 Uhr. Eine ca. 50 Minuten später notwendige Kursänderung in der Kadet-Rinne wurde nicht durchgeführt. Die LADOGA-3 lief mit unveränderter Geschwindigkeit und gleichem Kurs weiter. Das regelwidrige Einlaufen in die Küstenverkehrszone wurde durch die Verkehrszentrale Warnemünde und das in der Nähe der Kadet-Rinne ankernde Behördenschiff DENEK bemerkt. Durch diese unternommene Versuche zur Kontaktaufnahme mit der LADOGA-3 blieben unbeantwortet.

Am 16. November 2007 um 00:55 Uhr strandete das Schiff auf dem Darß, ca. 4,5 sm südlich des Leuchtturms Darßer Ort.

Während der Ermittlungen der Wasserschutzpolizei wurde die Alkoholisierung des Kapitäns festgestellt. Ein Test erbrachte einen Blutalkoholkonzentrationswert von 2,5 ‰.

Bereits um 00:22 Uhr hatte die Verkehrszentrale den Notschlepper FAIRPLAY 26 alarmiert. Dieser erreichte gegen 02:00 Uhr den Einsatzort. Die am 16. November durchgeführten gemeinsamen Bergungsversuche durch das Mehrzweckschiff ARKONA und den Schlepper FAIRPLAY 26 blieben, auch aufgrund der Wetterlage, erfolglos.

Die LADOGA-3 wurde am Morgen des 17. November 2007 durch die ARKONA und die FAIRPLAY 26 freigeschleppt.

Aufgrund der Einnahme von Alkohol war der Kapitän nicht in der Lage, seine Wache ordnungsgemäß durchzuführen. Er schlief ein und unterließ die notwendige Kursänderung. Das führte im weiteren Verlauf zur Strandung seines Schiffes.

Das Nichtvorhandensein eines Ausgucks sowie die Nichtinanspruchnahme technischer Hilfen, insbesondere eines Wachalarms, begünstigten das Geschehen.

Der hier untersuchte Unfallverlauf ist sehr ähnlich dem des britischen MS LERRIX am 10. Oktober 2005¹. Über die dort bereits thematisierte Problematik der Besatzungen mit nur zwei Wachgängern hinaus, spielt in dem hier untersuchten Fall der LADOGA-3 die Alkoholisierung des verantwortlichen Schiffsführers eine entscheidende Rolle. Insoweit aber erbrachte dieser Seeunfall keine neuen Untersuchungsergebnisse von besonderer Bedeutung für die Sicherheit auf See. Die Untersuchung durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung wurde mit einem summarischen Untersuchungsbericht abgeschlossen

Jörg Kaufmann
Leiter

¹ Untersuchung durch die britische Marine Accident Investigation Branch in Zusammenarbeit mit der BSU; Untersuchungsbericht auf http://www.maib.gov.uk/cms_resources/Lerrix.pdf