



# 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)  
548/08

**+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11**

**Datum**

**E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 16. November 2009**

### Pressemitteilung 19/09

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 548/08 am 16. November 2009 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit Problemen der Verstellpropelleranlage auf MS BELUGA SENSATION und der späteren Kollision mit einer Pier und einem an der Pier liegenden Schiff. 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](http://www.bsu-bund.de) einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

#### **Kollision MS BELUGA SENSATION mit dem an der Pier liegenden MS JEROME H im Nord-Ostsee-Kanal am 26.Oktober 2008**

Am 26. Oktober 2008 geriet das Containerschiff BELUGA SENSATION gegen 06:00 Uhr außer Kontrolle und kollidierte kurz nach den Kieler NOK Schleusen mit dem Heck mit einer Pier und mit dem dort festgemachten Massengutschiff JEROME H. Dabei brachen die Leinen der JEROME H und sie trieb

in die Böschung, wo sie später aus eigener Kraft wieder frei kam. An BELUGA SENSATION entstanden Sachschäden. Personen wurden nicht verletzt, es traten keine Schadstoffe aus. Bei der Untersuchung der elektronischen Steuerung an Bord wurde festgestellt, dass ein Kurzschluss durch

eingedrungene Feuchtigkeit die Steigung des Verstellpropeller unkontrollierbar in die Stellung „Voll Zurück“ verstellte hatte. Der Abschlussbericht wurde am 16. November 2009 veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen.

Langfassung:

### **Kollision MS BELUGA SENSATION mit dem an der Pier liegenden MS JEROME H im Nord-Ostsee-Kanal am 26.Oktober 2008**

Am 26. Oktober 2008 gegen 06:00 Uhr geriet das Containerschiff BELUGA SENSATION außer Kontrolle und kollidierte in der ersten Weiche nach den Kieler NOK Schleusen mit dem Heck zunächst mit der Pier im Nordhafen und anschließend mit dem dort festgemachten Massengutschiff JEROME H. Dabei brachen die Leinen der JEROME H und das Schiff trieb in die Böschung der gegenüberliegenden Kanalseite unterhalb der Holtenauer Hochbrücke, wo es später aus eigener Kraft wieder frei kam. An BELUGA SENSATION entstanden Sachschäden. Personen wurden nicht verletzt, es traten keine Schadstoffe aus.

Die Untersuchung der BSU ergab dass für die elektronische Steuerung des Schiffes zwei völlig unabhängig voneinander arbeitende Systeme zur Verfügung stehen. Üblicherweise wird mit dem Hauptsystem, dem „RESP CHANGE“ System gefahren, bei dem die Steuerung von einem zum anderen Platz verlegt werden kann. Bei dem zweiten System, dem „BACK-UP“ System handelt es sich um ein Notfallsystem, mit dem bei auftretenden Problemen mit der normalen Steuerung mittels eines Joysticks die Propellersteigung eingestellt werden kann.

Bei der Untersuchung der elektronischen Steuerung an Bord wurde festgestellt, dass alle Funktionen des Hauptsystems (im „RESP CHANGE“ Modus) in den beiden Brückennocken sowie im Brückenfahrstand mittschiffs einwandfrei funktionierten. Beim Einschalten des „BACK-UP“ Systems bewegte sich die Steigung des Verstellpropeller unkontrollierbar selbständig in die Stellung „Voll Zurück“ und ließ sich mittels Joystick nicht mehr steuern. Eine Überprüfung der elektrischen Bauteile ergab, dass ein Kurzschluss durch eingedrungene Feuchtigkeit auf einer Platine in der Bb.-Brückennock für diese Fehlfunktion verantwortlich war.

Um Fehlfunktionen bzw. Fehlbedienungen in Zukunft auszuschließen wird vorgeschlagen:

- Eine indirekte Beleuchtung in den Fahrständen der Brückennocken zu installieren, um eine Verwechslung der Bedienknöpfe zu vermeiden.
- Die Signalleitungen nicht direkt nebeneinander auf der Klemmleiste anzuordnen.
- Ein Verändern der Position der Heizelemente, welche die Kondensation verhindern
- Eine periodische Funktionskontrolle der elektrischen Systeme.

Jörg Kaufmann  
Leiter