



# 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)  
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen  
(bei Antwort angeben)  
Az.: 510/09

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 1.November 2011

## PRESSEMITTEILUNG 16/11

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Summarische Untersuchungsbericht Nr. 510/09 am 1. November 2011 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision des MS SPRING PANDA mit dem TMS LIQUID GOLD am 2. Dezember 2009 auf der Elbe bei Tonne 115.

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:

### Seeunfall - Kollision eines niederländischen Motorschiffes mit einem liberianischen Tankschiff auf der Elbe

Am 2. Dezember 2009 kollidierte auf der Elbe bei Wedel das elbabwärts fahrende niederländische Motorschiff SPRING PANDA mit dem elbaufwärts fahrenden liberianischen Tankschiff LIQUID GOLD. Personen wurden nicht verletzt und Ladung bzw.

Betriebsstoffe traten nicht aus. An beiden Schiffen entstanden erhebliche Sachschäden, Wassereintrich konnte nicht festgestellt werden. Das Containerschiff setzte nach der Unfallermittlung seine Reise fort, das Tankschiff

verholte zur Reparatur an die Werft in Hamburg.

Der Untersuchungsbericht wurde am 1. November 2011 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen.

Langfassung:

**Seeunfall - Kollision des niederländischen Motorschiff SPRING PANDA mit dem liberianischen Tankschiff LIQUID GOLD**

Am 2. Dezember 2009 gegen 04:00 Uhr Ortszeit kam es auf der Elbe bei Wedel zu einer Kollision zwischen dem Motorschiff SPRING PANDA und dem Tankschiff LIQUID GOLD.

Der liberianische Tanker LIQUID GOLD fuhr in Ballast von Glasgow kommend elbaufwärts nach Hamburg. Kurz nach dem Passieren der Tonne LS 17, zwischen der Tonne 113 und 115 kollidierte die LIQUID GOLD gegen 04:04 Uhr mit dem elbabwärts fahrenden niederländischen MS SPRING PANDA. An beiden unter Lotsenberatung fahrenden Schiffen entstand erheblicher Sachschaden. Personen wurden nicht verletzt, Ladungs- oder Betriebsstoffe traten nicht aus und Wassereintrich konnte nicht festgestellt werden. Der Tanker LIQUID GOLD konnte seine Fahrt zum Liegeplatz am Köhlbrand fortsetzen, machte dort gegen 07:30 Uhr fest und verholte anschließend zur Werft. Das MS SPRING PANDA ging vor Twielenfleth Reede vor Anker, um die WSP Ermittlungsbeamten an Bord zu lassen. Nach Abschluss dieser Ermittlungen setzte es seine Reise nach Rotterdam fort.

Die BSU kommt nach der Auswertung der Zeugenaussagen und der Schiffsdatenschreiber zu dem Ergebnis, das ursächlich für die Kollision eine Fehleinschätzung des Fahrtverlaufs des MS SPRING PANDA war. Das MS SPRING PANDA fuhr nicht auf der Steuerbordseite des Fahrwassers und geriet immer mehr auf die südliche Fahrwasserseite. Ein Andrehmanöver vor der Kurve in Wedel hätte früher und durchgreifender durchgeführt werden müssen. Die an den Rudergänger durchgegebenen Kursänderungen waren zur Vermeidung der Kollision nicht ausreichend wie es die Regel 8 der KVR fordert.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung kommt in ihrem Fazit zu dem Schluss, dass die sichere Schiffsführung nur im Brückenteam funktioniert. Der Rudergänger muss die entsprechenden Vorgaben der Schiffsführung bzw. des Lotsen verstehen und die Empfehlungen auch umsetzen. Beim Manövrieren oder in kritischen Situationen werden daher eher Ruderlagen mit einer Angabe eines Ruderwinkels gegeben und auf der Strecke Kurse. Der Rudergänger muss entsprechend dieser Vorgaben arbeiten und falls das nicht möglich ist, ggf. abgelöst werden.

Eine Kontrollfunktion und Unterstützung durch die Schiffsführung war bei diesem Unfall nicht ersichtlich.

Dieser Unfall hat keine neuen Erkenntnisse von besonderer Bedeutung zur Verbesserung der Sicherheit auf See erbracht, und die Untersuchung wird durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung mit einem summarischen Untersuchungsbericht abgeschlossen.

Jörg Kaufmann  
Direktor der Bundesstelle