



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

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
Az.: 450/11

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 1. Juni 2012

PRESSEMITTEILUNG 12/12

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 450/11 am 1. Juni 2012 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Grundberührung des Containerschiffs FIDUCIA am 16. September 2011 in der Hafenzufahrt von Cebu auf den Philippinen. 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:

Grundberührung des Containerschiffs FIDUCIA vor Cebu / Philippinen am 16. September 2011

Am 16. September 2011 um 11:38 Uhr lief die FIDUCIA in der Hafenzufahrt von Cebu/Philippinen auf Grund. Ursache war die Fehleinschätzung des Lotsen. Nachdem sie geleichtert worden war, kam sie beim nächsten Hochwasser

gegen Mitternacht wieder frei. Die Unterwasserschäden waren so gering, dass die FIDUCIA die Reise fortsetzen konnte. Personen wurden nicht verletzt, und Umweltschäden traten nicht auf. Die Untersuchung der BSU

konzentrierte sich auf das Kommunikationsverhalten zwischen Lotsen und Schiffsführung. Der Abschlussbericht wurde durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung am 1. Juni 2012 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Grundberührung des Containerschiffs FIDUCIA vor Cebu / Philippinen am 16. September 2011

Am Morgen des 16. September 2011 lag die FIDUCIA auf der Reede von Cebu vor Anker und wartete auf den Lotsen. Um 11:14 Uhr Ortszeit kam der Lotse an Bord.

Kurz darauf war der Anker an Deck. Das Schiff begann, langsam Fahrt aufzunehmen und eine Drehung über Backbord zu machen. So sollte Kurs auf Lauis Ledge Light genommen werden, welches die Zufahrt zum Verkehrstrennungsgebiet (VTG) kennzeichnet.

In einem Abstand von ca. 2,5 bis 3 sm kam die CEBU TRADER in dem VTG entgegen. Die Schiffsführung der FIDUCIA prüfte CPA und TCPA und kam zu dem Schluss, dass genügend Zeit war, vor der CEBU TRADER in das VTG hinein zu fahren.

Plötzlich empfahl der Lotse Backbordruder, um die CEBU TRADER an Steuerbord passieren zu lassen. Die Schiffsführung stimmte dem schließlich zu.

Der 3. Nautische Offizier zeichnete die aktuellen Positionen in die Seekarte ein. Anhand der Position von 11:35 Uhr stellte die Schiffsführung fest, dass die FIDUCIA zu weit westlich stand und direkt auf die Lipata Bank zu fuhr.

Das Riff soll nicht erkennbar gewesen sein, da kaum Wind wehte und gerade Hochwasser war. Sogar die kennzeichnenden Tonnen fehlten. Der Lotse wurde darauf aufmerksam gemacht, dass sich das Schiff der Untiefe nähern würde. Der wiegelte dies ab, empfahl aber trotzdem Steuerbord 10, da die CEBU TRADER eben passiert wurde.

Kurz darauf bemerkte die Schiffsführung eine plötzliche Verringerung der Wassertiefe auf weniger als 10 m. Daraufhin wurde die Maschine gestoppt, dann auf ZURÜCK HALBE gestellt. Trotzdem konnte die Schiffsführung nur noch feststellen, dass die FIDUCIA aufgelaufen war.

Die Schiffsführung begann sofort mit Maßnahmen, den Zustand des Schiffes feststellen zu lassen.

Mit dem Lotsen wurde abgesprochen, einen Schlepper zu rufen, der die FIDUCIA frei schleppen könnte. Abschließend wurde die Reederei informiert.

Nach einigen vergeblichen Versuchen wurde das Freischleppen auf das nächste Hochwasser gegen 24:00 Uhr verschoben. Wie erwartet, kam die FIDUCIA zu dem Zeitpunkt frei und setzte ihre Reise zum Hafen von Cebu fort.

Die Untersuchung der BSU konzentrierte sich auf das Kommunikationsverhalten zwischen Lotsen und Schiffsführung und wendet sich mit diesem summarischen Bericht an alle Lotsen, Kapitäne und Reedereien, um dieses Thema präsent zu halten.

Volker Schellhammer
Direktor