



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)
230/09

+ 49 (0) 40 31 90 – 8321

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 19. Dezember 2012

Pressemitteilung 18/12

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der gemeinsame **Untersuchungsbericht Nr. 230/09** am 19. Dezember 2012 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision zwischen der unter maltesischer Flagge fahrenden MARTI PRINCESS und der unter deutscher Flagge fahrenden RENATE SCHULTE am 27. Juni 2009 im Ägäischen Meer. 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:

Kollision im Ägäischen Meer

Am 27. Juni 2009 kollidierten das unter maltesischer Flagge fahrende Frachtschiff MARTI PRINCESS und das unter deutscher Flagge fahrende Containerschiff RENATE SCHULTE im Ägäischen Meer/Türkei nahe der Insel Bozcaada. Dabei wurden beide Schiffe ineinander verkeilt. Es

gab keine Personen- und Umweltschäden. Die MARTI PRINCESS fuhr süd- und die RENATE SCHULTE nordwärts. Es herrschte überwiegend Dunkelheit ohne Mondlicht, jedoch betrug die Sicht Aussagen zufolge fünf bis sieben Seemeilen. Die MARTI PRINCESS fuhr mit ca. 10,5

Knoten, die RENATE SCHULTE mit ungefähr ca. 16,5 Knoten.

Der Abschlussbericht wurde am 19. Dezember 2012 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Kollision zwischen den Frachtschiffen MARTI PRINCESS und RENATE SCHULTE

Am 27. Juni 2009 kollidierten das unter maltesischer Flagge fahrende Frachtschiff MARTI PRINCESS mit 6019 BRZ und das in Deutschland registrierte Containerschiff RENATE SCHULTE mit 14619 BRZ auf entgegengesetzten Kursen vor den Dardanellen im Ägäischen Meer nahe der Insel Bozcaada. Die MARTI PRINCESS fuhr süd- und die RENATE SCHULTE nordwärts. Es herrschte überwiegend Dunkelheit ohne Mondlicht, jedoch betrug die Sicht Aussagen zufolge fünf bis sieben Meilen. Die MARTI PRINCESS fuhr mit ca. 10,5 Knoten, die RENATE SCHULTE mit ungefähr ca. 16,5 Knoten. Bei der Kollision wurden beide Schiffe ineinander verkeilt. Es gab keine Personenschäden.

Auf der MARTI PRINCESS hatten der wachhabende Offizier und der Kapitän kurz zuvor eine Kursänderung vorgenommen, um das Heck eines anderen Schiffs, der ILGAZ, zu passieren, und sie waren gerade dabei, zum ursprünglichen Steuerkurs zurückzukehren. Beide Besatzungsmitglieder sichteten die voraus fahrende RENATE SCHULTE erst einige Minuten vor der Kollision.

An Bord der RENATE SCHULTE beobachtete der wachhabende Offizier die ILGAZ. Die MARTI PRINCESS wurde gegen 22:00 Uhr auf dem Radar bemerkt, als sie zwischen vier und fünf Seemeilen entfernt war. Als die Entfernung zwischen den Schiffen ungefähr zwei Seemeilen betrug, rief die RENATE SCHULTE die MARTI PRINCESS mehrfach über UKW beim Namen, um sich über ihre Absichten zu informieren. Es kam jedoch keine Antwort, und etwas später meldete der Ausguck, dass beide Seitenlichter sichtbar seien – offensichtlich befand sich die MARTI PRINCESS genau voraus.

Gegen 22:09 Uhr starteten beide Schiffe Ausweichmanöver, aber aufgrund der Nahbereichslage war nicht ausreichend Raum, um die Kollision zu vermeiden. Um 22:10 Uhr kollidierten beide Schiffe, wobei der Bug der RENATE SCHULTE die Backbordseite mittschiffs der MARTI PRINCESS traf und die Aufbauten nur knapp verfehlte. Durch den Aufprall wurde die MARTI PRINCESS im Bereich von Laderaum 2 schwer beschädigt. Auf der RENATE SCHULTE entstanden Schäden im Bereich des Wulstbugs. Keines der Schiffe konnte die Fahrt fortsetzen, und es wurden Bergungsschiffe mit der Trennung der beiden Schiffe beauftragt. Personen- oder Umweltschäden wurden nicht gemeldet.

Durch die Sicherheitsuntersuchung beider Flaggenstaaten wurden verschiedene Ursachen in Zusammenhang mit den Kollisionsverhütungsregeln ermittelt; aber es wurde auch festgestellt, dass Sicherheitsvorkehrungen fehlten bzw. außer Kraft gesetzt waren. Weiterhin geht die Unfalluntersuchung näher auf das Thema Situationsbewusstsein ein – ein entscheidender Faktor, wie sich ebenfalls zeigte. Zudem werden Empfehlungen ausgesprochen, die sich an das Sicherheitsmanagementsystem beider Reedereien richten.

Volker Schellhammer, Leiter