



# Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

## Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

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.: 417/13

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 31. Juli 2014

### PRESSEMITTEILUNG 11/14

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 31. Juli 2014 der Summarische Untersuchungsbericht Nr. 417/13 veröffentlicht wurde. Die gemeinsam mit der Untersuchungsstelle des Flaggenstaates Antigua & Barbuda durchgeführte Untersuchung befasst sich mit der Kollision zwischen den Containerschiffen CONMAR AVENUE und MAERSK KALMAR auf der Außenweser.

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:

#### Schwerer Seeunfall – Kollision zwischen einem antiguanischen und einem in den Niederlanden registrierten Containerschiff

Am 7. Mai 2013 kam es auf der Außenweser zu einer Kollision zwischen dem unter A&B-Flagge fahrenden Containerschiff CONMAR AVENUE und dem in den Niederlanden registrierten Containerschiff MAERSK KALMAR. Die oberhalb der Wasserlinie beschädigte MAERSK KALMAR konnte ihre Fahrt Richtung Bremer-

haven aus eigener Kraft fortsetzen. Die CONMAR AVENUE, die ebenfalls keinen Wassereintrich zu verzeichnen hatte, verlor in Folge der Kollision 15 Container und geriet außerhalb des Fahrwassers auf Grund. Sie wurde später freigeschleppt und lief anschließend mit Schlepperassistenz Bremerhaven an. Personen oder die Umwelt

kamen bei dem Unfall nicht zu Schaden. Die verlorengegangenen Container konnten vollständig geborgen werden.

Der Untersuchungsbericht wurde am 31. Juli 2014 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) abrufbar.

Langfassung:

**Schwerer Seeunfall – Kollision CMS CONMAR AVENUE mit CMS MAERSK KALMAR am 7. Mai 2013 auf der Außenweser**

Am 7. Mai 2013 um 15:55 Uhr kollidierte auf der Außenweser zwischen den Fahrwassertonnen 29 und 31 des Fedderwarder Fahrwassers bei ruhiger See und guter Sicht das antiguanisch geflaggte Containerschiff CONMAR AVENUE mit dem in den Niederlanden registrierten Containerschiff MAERSK KALMAR. Beide Schiffe waren zuvor unter Lotsenberatung dem Verlauf des Fahrwassers mit Ziel Bremerhaven gefolgt. Die Kollision ereignete sich während eines Überholmanövers der CONMAR AVENUE, in dessen Verlauf es, wie bereits mehrfach zuvor im Laufe des Tages, zu technischen Problemen mit der Schmierölversorgung der Hauptmaschine des Schiffes gekommen war. Die Schwierigkeiten ließen sich diesmal allerdings nicht kurzfristig beheben, so dass die Maschine zur Vermeidung schwerer Beschädigungen schließlich automatisch herunterfuhr. Die dadurch manövrierunfähige CONMAR AVENUE geriet in den Sog der deutlich größeren MAERSK KALMAR und drehte trotz Gegenruders auf Grund hydrodynamischer Interaktionen auf diese zu. Das Vorschiff der CONMAR AVENUE rammte in einem Winkel von ca. 60 Grad die Steuerbordseite des Achterschiffes der MAERSK KALMAR. Durch die Wucht des Aufpralls fielen 15 Container der CONMAR AVENUE über Bord. An beiden Schiffen entstanden Sachschäden oberhalb der Wasserlinie. Personen kamen bei dem Unfall nicht zu Schaden. Eine signifikante Umweltverschmutzung trat nicht ein. Das Fahrwasser musste vorübergehend für die durchgehende Schifffahrt gesperrt werden. Die verlorengegangenen Container konnten vollständig geborgen werden.

Die MAERSK KALMAR setzte ihre Fahrt nach Bremerhaven aus eigener Kraft fort. Die CONMAR AVENUE geriet nach der Kollision in Folge ihrer Manövrierunfähigkeit und des Ebbstroms außerhalb des Fahrwassers in Höhe der Tonne 30 auf Grund, ankerte dort und wurde gegen 18:30 Uhr mit Hilfe von fünf Schleppern in die Fahrinne zurückgezogen. Auch dieses Schiff konnte danach seine Reise zunächst aus eigener Kraft fortsetzen. Gegen 19:41 Uhr kam es jedoch kurz vor dem Erreichen der Hafengrenze im Bereich der Tonne 45 erneut zu technischen Problemen mit der Schmierölversorgung. Die CONMAR AVENUE wurde daraufhin vorsorglich zu einem manövrierunfähigen Fahrzeug erklärt, mit Schleppern zum Liegeplatz geschleppt und machte dort um 21:05 Uhr fest.

Die entscheidende Informationsquelle im Rahmen der Untersuchung des Seeunfalls war das Maschinenraum-Alarmprotokoll. Es belegte die großen Probleme im Bereich der Schmierölversorgung der Hauptmaschine am Unfalltag, die letztlich zum automatischen Herunterfahren des Motors und dem daraus resultierenden Antriebs- und Steuerverlust der CONMAR AVENUE geführt hatten. Die Ursache für den verhängnisvollen Abfall des Schmieröldrucks konnte trotz intensiver Ursachenforschung seitens der Reederei des Schiffes und des Maschinenherstellers nicht mit letzter Sicherheit geklärt werden. Ungeklärt blieb auch die Frage, ob die Schiffsführung über die technischen Probleme des Schiffes im Vorfeld der Kollision hinreichend informiert gewesen war. Aus den vorgenannten Gründen ist die Untersuchung des schweren Seeunfalls durch die BSU in Form eines summarischen Untersuchungsberichtes unter Verzicht auf die Herausgabe konkreter Sicherheitsempfehlungen abgeschlossen worden. Gleichwohl nimmt die BSU den untersuchten Unfall zum Anlass, landseitige Inspektionen, besonders aber das technische Personal an Bord für die Notwendigkeit zu sensibilisieren, den Ursachen zunächst möglicherweise nur vorübergehend auftretender Störungen, die bei erneutem Auftreten zu einem Verlust der Manövrierfähigkeit führen könnten, unbedingt umgehend auf den Grund zu gehen. Die Schiffsführung muss über solche Ereignisse umfassend informiert werden, um ungeklärte technische Probleme und daraus erwachsende Risiken im Rahmen ihrer Entscheidungen auf der Brücke berücksichtigen zu können.

Volker Schellhammer  
Direktor der Bundesstelle