



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

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
499/15

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11
E-mail: posteingang-bsu@bsh.de Datum
14.03.2017

PRESSEMITTEILUNG 09/17

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 499/15 am 14. März 2017 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Grundberührung des Mehrzweckschiffs BBC MAPLE LEA am 17. Dezember 2015 im kanadischen Lac Saint-Louis. Es besteht die Möglichkeit, diesen - wie alle bisherigen Berichte - im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Grundberührung der BBC MAPLE LEA im kanadischen Lac Saint-Louis

Das unter deutscher Flagge fahrende Mehrzweckschiff BBC MAPLE LEA legte am 17. Dezember 2015 morgens im Hafen von Côte-Sainte-Catherine ab, um die Reise nach Falmouth anzutreten. Für die Fahrt im Sankt-Lorenz-Seeweg war ein Lotse an Bord. Die BBC MAPLE LEA befuhr mangels einer Wendemöglichkeit im Ladungshafen zunächst den Canal de la Rive Sud in westlicher Richtung, um im Lac-Saint-Louis zu wenden. Der Lotse favorisierte für das Wendemanöver den Fahrwasserbereich westlich der Tonne A13. Die schiffseitige

Routenplanung hatte für das Wendemanöver den Bereich vor den Schleusen von Beauharnois vorgesehen, was einen Umweg von insgesamt 12 sm (6 sm je Richtung) bedeutet hätte. Der Tiefgang der BBC MAPLE LEA betrug 8 m.

Das Wendemanöver misslang, so dass die BBC MAPLE LEA aus dem Fahrwasser lief und dort in einem Bereich mit Wassertiefen um 7 m festkam. Dabei wurde das Bugstrahlruder beschädigt, so dass Hydrauliköl in geringen Mengen austrat. Personen wurden durch den Unfall nicht

verletzt. Die BBC MAPLE LEA konnte später freigeschleppt werden.

Der Unfall wurde maßgeblich durch zu hohe Geschwindigkeit verursacht. Der Lotse und die VKZ äußerten sich nicht zum Unfall. Die deutsche Reederei der BBC MAPLE LEA hat den Unfall intern aufgearbeitet. Der BSU-Bericht schließt daher ohne Sicherheitsempfehlungen ab.

Der Untersuchungsbericht kann auf der Internetseite www.bsu-bund.de heruntergeladen werden.

Langfassung:

Das unter deutscher Flagge fahrende Mehrzweckschiff BBC MAPLE LEA legte am 17. Dezember 2015 um 06:40 Uhr im Hafen von Sainte-Catherine ab, um seine Reise nach Falmouth anzutreten. Für die Fahrt im Sankt-Lorenz-Seeweg war ein Lotse an Bord. Die Wetterbedingungen waren gut. Neben dem Lotsen war die Brücke der BBC MAPLE LEA mit dem Kapitän, dem wachhabenden 1. Nautischen Offizier und einem Rudergänger besetzt.

Da der Kanal de la Rive Sud nur knapp 100 m breit ist, musste die BBC MAPLE LEA den Kanal zunächst in westlicher Richtung befahren, um später im offenen, nicht durch Ufer begrenzten Bereich wenden und dann zurück in Richtung Montreal fahren zu können. Während der Fahrt im Kanal besprachen der Kapitän und der Lotse das anstehende Wendemanöver. Die schiffseitige Reiseplanung sah ein Wenden kurz vor der Schleuse von Beauharnois vor. Der Lotse teilte dem Kapitän daraufhin mit, das Schiff solle bereits kurz hinter dem westlichen Kanalende im Fahrwasser ab Tonne A13 gewendet werden. Westlich dieser Tonne ändert sich der Fahrwasserverlauf nach Südwesten, wodurch sich das Fahrwasser bis auf maximal 355 m verbreitert. Außerhalb des Fahrwassers nimmt die Wassertiefe rapide auf 7 m ab. Der Tiefgang der BBC MAPLE LEA betrug vorn 7,8 m und achtern 8 m. Man einigte sich auf den vom Lotsen favorisierten Wendebereich, wodurch sich die Reiseroute um 13 sm verkürzte.

Die Kanalfahrt verlief planmäßig. Um 7:30 Uhr fuhr die BBC MAPLE LEA mit 8,8 kn Fahrt über Grund aus dem Kanal in das Fahrwasser des Lac Saint-Louis ein. Für das anstehende Wendemanöver ging der Kapitän an den Kommandostand, um das Bugstrahlruder zu bedienen. Um 07:48 Uhr näherte sich die BBC MAPLE LEA der Tonne A13 mit 8,7 kn. Das Schiff fuhr in der Fahrwassermitte. Zeitgleich mit dem Wendemanöver erfolgte die Wachübergabe der nautischen Offiziere.

Der Lotse wollte das Schiff nach einem kurzen Backbordmanöver durch Bugstrahlmanöver über Steuerbord drehen. Da die Geschwindigkeit mit 6,4 kn aber zu hoch war, blieb der Bugstrahler wirkungslos. In der Mitte des Wendebereichs orderte der Lotse bei 5,3 kn Restfahrt die Maschine auf „Voll Zurück“ und das Bugstrahlruder auf „Volle Kraft nach Steuerbord“. Das Schiff hielt aber weiter auf den westlichen Tonnenstrich zu, auch weil der Kapitän das „Voll Zurück“-Manöver zunächst überhört hatte. Erst als die Schiffsgeschwindigkeit unter 4 kn abfiel, drehte das Schiff langsam nach Steuerbord, überfuhr aber inzwischen den westlichen Tonnenstrich und kam dort fest. Alle Versuche, das Schiff wieder frei zu bekommen, misslangen. Der Kapitän der BBC MAPLE LEA ließ den Anker werfen. Ein Wassereintrich konnte ausgeschlossen werden. Peilungen ergaben, dass die BBC MAPLE LEA im Vorschiffsbereich mit ca. 1/5 der Schiffslänge (25-30 m) im sandigen Grund des Sees festgekommen war.

Stunden später wurde ein Ölfilm auf der Wasseroberfläche im Vorschiffsbereich bemerkt und gemeldet. Die Besatzung und später auch eine hinzugezogene Spezialfirma konnten das Ausbreiten des aus dem beschädigten Bugstrahlruder ausgetretenen Hydrauliköls verhindern. Am Folgetag wurde die BBC MAPLE LEA mit Hilfe von zwei Schleppern freigeschleppt und fuhr zurück nach Sainte-Catherine.

Der Unfall wurde maßgeblich durch zu hohe Geschwindigkeit verursacht, bei der die Bugstrahlmanöver wirkungslos waren. Die Brückenkommunikation funktionierte ebenfalls nicht reibungslos. Die Unfalluntersuchung wurde dadurch erschwert, dass sich der Lotse und die VKZ nicht zum Unfall äußerten. Die deutsche Reederei der BBC MAPLE LEA hat den Unfall intern aufgearbeitet. Der BSU-Bericht schließt daher ohne Sicherheitsempfehlungen ab.

Volker Schellhammer
Direktor