



# 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 – 83 11  
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)  
408/17

**+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11**

**Datum**

**Email: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)**

**06.03.2019**

## **PRESSEMITTEILUNG 03/19**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 408/17 am 6. März 2019 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Strandung des Bulkcarriers GLORY AMSTERDAM. Es besteht die Möglichkeit, diesen im Internet unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen>

einzusehen und herunterzuladen.

### **Strandung des Bulkcarriers GLORY AMSTERDAM nördlich von Langeoog**

Am 29. Oktober 2017 gegen 18:00 Uhr MEZ strandete ca. 1,6 Seemeilen nördlich der Nordseeinsel Langeoog der in Panama registrierte Bulkcarrier GLORY AMSTERDAM. Das Schiff war seit dem frühen Morgen des Unfalltages bei Orkanwindstärken und Wellenhöhen von bis zu 8 Metern von seiner 18,5 Seemeilen vom späteren Unfallort entfernten Ankerposition in südliche Richtung vertrieben. Das Schiff, dessen Außenhaut durch die Grundberührung nicht beschädigt wurde, konnte am 2. November 2017 freigeschleppt werden. Bei dem Unfall gab es keine Verletzten. Die Umwelt wurde ebenfalls nicht beeinträchtigt. Die Untersuchungen der BSU konzentrierten sich auf die Frage, warum es trotz der vielfältigen Aktivitäten des das Krisenmanagement koordinierenden Havariekommandos in Cuxhaven und insbesondere trotz des Einsatzes des Notschleppers NORDIC nicht gelang, die Strandung zu verhindern. Außerdem wurde untersucht, warum es das Schiff trotz einer bis zuletzt funktionsfähigen Hauptmaschine und einer jedenfalls bis in den Nachmittag hinein intakten Rudermaschine nicht schaffte, sich aus eigener Kraft aus der Gefahrensituation zu befreien.

Der Untersuchungsbericht schließt mit mehreren konkreten Sicherheitsempfehlungen ab, deren gemeinsames Ziel letztlich darin besteht, das Sicherheitskonzept „Deutsche Küste“ und das darin enthaltene Notschleppkonzept zu optimieren. Darüber hinaus wurden Empfehlungen an die Reederei der GLORY AMSTERDAM gerichtet.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter <https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen>.

Ulf Kaspera  
Direktor