

Untersuchungsbericht 495/05

1. Februar 2007

Sehr schwerer Seeunfall:

Kollision zwischen ARCTIC OCEAN und MARITIME LADY, Kenterung der MARITIME LADY sowie Berührung des Wracks der MARITIME LADY durch die SUNNY BLOSSOM und daraus resultierender Strandung der SUNNY BLOSSOM am 5. Dezember 2005 auf der Elbe.

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 5. Dezember 2005 um 19:55 Uhr¹ verließ das in Großbritannien registrierte 6.326 BRZ Containerschiff *Arctic Ocean* den Vorhafen der Schleuse Brunsbüttel, das elbabwärts² führende Fahrwasser der Elbe kreuzend, um elbaufwärts in Richtung Hamburg zu fahren. Zur gleichen Zeit befand sich der in Gibraltar registrierte 1.857 BRZ Stückgutfrachter *Maritime Lady* im elbabwärts führenden Fahrwasser, er näherte sich der Ausfahrt der Schleusen, um in Richtung Nordsee zu fahren.

Um 19:57 Uhr kollidierten die zwei Schiffe miteinander, was dazu führte, dass die *Maritime Lady* kenterte. Die gesamte Besatzung wurde gerettet. Die *Arctic Ocean* erlitt minimale Schäden.

Keines der Schiffe war verpflichtet, einen Lotsen an Bord zu haben. Der Kapitän der *Arctic Ocean* war befreit von der Lotsenannahmepflicht, und die *Maritime Lady* lag unterhalb der Größe, ab der eine Lotsenannahmepflicht besteht. Beide Kapitäne versuchten, die Aufgaben eines Lotsen und eines wachhabenden Offiziers zugleich zu erledigen. Dies verursachte bei beiden während eines kritischen Abschnitts ihrer Reise eine Überlastung, die zu Fehleinschätzungen führte.

Das gekenterte Wrack der *Maritime Lady* driftete im starken Ebbstrom, bis es ca. 30 Minuten nach der Kollision im elbabwärts führenden Fahrwasser, 0,75 Meilen südwestlich des Vorhafens der Schleuse Brunsbüttel, zum Stillstand kam.

Nach der Kollision wurde die Schleuse Brunsbüttel bis 21:00 Uhr geschlossen. Das erste Schiff, das dann die Schleuse verließ, war der auf den Bahamas registrierte 11.598 BRZ Chemikalienanker *Sunny Blossom*. Er hatte einen Lotsen an Bord und wollte nach Verlassen des Vorhafens elbabwärts Richtung Nordsee fahren.

Nach dem Verlassen des Vorhafens versuchte die *Sunny Blossom* nach Westen zu drehen, als ihr Heck das Wrack der *Maritime Lady* berührte, wodurch sie schwere Schäden am Propeller und einen vollständigen Verlust des Vortriebs erlitt. Sie trieb dann weiter in Richtung Süden quer durch die Elbe, bis sie auf dem südlichen Ufer auf Grund lief. Es gab nur geringe Schäden am Rumpf, und es wurde keine Verschmutzung verursacht.

Die Fähigkeit, mit der *Sunny Blossom* in westliche Richtung zu drehen und das Wrack der *Maritime Lady* zu umfahren, wurde überschätzt. Zu dieser Fehleinschätzung trugen der starke westliche Ebbstrom, die Beschneidung des Propellers der *Sunny Blossom*, eine aktive Ruderfläche am unteren zulässigen Limit und der Flachwassereffekt in der Schleusenausfahrt bei. Parallel dazu kam es bei der Wiederöffnung der Schleuse zu einer Fehleinschätzung bei der Erkennung und Bewertung des Risikos, welches das Wrack der *Maritime Lady* im Fahrwasser vor der Schleuse Brunsbüttel für den Schiffsverkehr darstellte.

Den Eignern der *Arctic Ocean* und der *Maritime Lady* wird empfohlen, ihre Anweisungen an die Kapitäne zu überprüfen und Weiterbildung in Bezug auf Einsatz von Brückenpersonal und Geräten anzubieten.

Dem Hydrographischen Dienst Großbritanniens (UK Hydrographic Office) wird empfohlen, seine Seehandbücher (Sailing Directions) für die Elbe zu überprüfen, um mögliche Unstimmigkeiten über das Vorfahrtsrecht von Schiffen zu beseitigen.

¹ Alle Zeiten in Mitteleuropäischer Zeit, MEZ = UTC + 1 Std.

² im englischen Original mit westwärts und ostwärts führendem Fahrwasser bezeichnet

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird empfohlen, Folgendes zu überprüfen: Anforderungen an die Brückenbesetzung auf Schiffen in deutschen Lotsenrevieren; Maßnahmen bei Notfällen; Verfahren zur Sicherstellung der Informationsweitergabe an Schiffe, welche die Schleuse Brunsbüttel verlassen, um in die Elbe einzufahren; Prioritätensetzung für die Aufgaben der VKZ-Bediensteten; Hinweise für Seeleute über die Stärke und andere Eigenschaften des Tidenstroms in der Elbe südlich der Schleuse Brunsbüttel.

2 Sicherheitsempfehlungen

Den Eignern der *Arctic Ocean* und der *Maritime Lady* wird empfohlen:

2007/101 Den Kapitänen Richtlinien über die Notwendigkeit zu geben, Besatzungsstärken entsprechend ihrem Einsatzgebiet anzupassen, wobei zunehmende Risiken von Strandung und Kollision, die mit der Navigation in Lotsengewässern einhergehen, zu berücksichtigen sind.
Erforderlichenfalls sollten sie in Betracht ziehen, ihren Kapitänen angemessen Zeit zur Weiterbildung bezüglich effektiven Einsatzes und Führung von Brückenpersonal, Teams und Ressourcen zu gewähren.

Dem United Kingdom's Hydrographic Office wird empfohlen:

2007/102 Die Abschnitte seiner 'Admiralty Sailing Directions' (North Sea (East) Pilot) für die Elbe zu überarbeiten, um mögliche Zweideutigkeiten bezüglich der Vorfahrt eines Schiffes im Fahrwasser zu beseitigen.

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird empfohlen:

2007/103 Im Zusammenhang mit der ständigen Wiederholungsbegutachtung der Anforderungen zur Lotsenbefreiung zu prüfen, wie viele nautische Offiziere mindestens auf der Brücke von Schiffen gefordert werden, die deutsche Lotsreviere befahren.

2007/104 Eine bindende Regelung zu erlassen, dass allen von den Brunsbütteler Schleusen in die Elbe einfahrenden Schiffen eine Sicherheitsinformation über die Verkehrs- und Umweltverhältnisse zu geben ist, die für die Fahrt des Schiffes relevant ist.

2007/105 Ihre bestehenden Sicherheitsverfahren zu einem umfangreichen Sicherheitsmanagementsystem weiterzuentwickeln. Dies sollte zumindest einschließen:

- Ein System zur regelmäßigen Überprüfung der Sicherheit, welches die Auswertung von Vorfällen und Unfällen einschließt, um zu gewährleisten, dass Sicherheitskontrollen und Verfahren kontinuierlich aktualisiert werden.
- Leitlinien und Verfahren einzuführen, die gewährleisten, dass Sicherheitsabstände nicht unterschritten werden, wenn nach einem Unfall der normale Betrieb wieder aufgenommen wird.

Laurin Maritime (America) Inc. wird empfohlen:

2007/106 Ihr Sicherheitsmanagementsystem zu überprüfen, um sicherzustellen, dass eine Verschlechterung des Fahrverhaltens eines ihrer Schiffe, besonders wenn es mit Auflagen durch die Klasse verbunden ist, festgestellt wird und dass geeignete Werkzeuge zur Risikokontrolle eingeführt werden. Besonders externe Stellen, wie Verkehrszentralen, Hafenbehörden und Lotsen, sollten über Betriebsbeschränkungen informiert werden, so dass sie, wenn notwendig, ihrerseits angemessene Maßnahmen zur Risikokontrolle einsetzen können.