

Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

★ **DE. BSH. Eisbericht. Amtsblatt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie**

95. Jahrgang für die Eissaison 2021/2022 – Unentbehrlich für die Planung und Durchführung der Eisschifffahrt in Ost- und Nordsee.

Der **Eisbericht** informiert täglich montags bis freitags über die aktuellen Eis- und Schifffahrtsverhältnisse im gesamten Ostseeraum und im Nordseeküstengebiet durch **Stationsmeldungen**, regionale **Übersichten** und **Vorhersagen** für vier bis fünf Tage. Ferner sind **Bekanntmachungen über Schifffahrtsbeschränkungen** sowie **über Einsatzgebiete und Unterstützung** der staatlichen Eisbrecher enthalten. Jede Woche ist eine **Referenz-Eiskarte** des gesamten Ostseeraumes beigelegt. Für die Eisbedeckung des westlichen Ostseeraumes und der Nordseeküste wird bei Eisvorkommen täglich eine Eiskarte herausgegeben. Die Karten sind sowohl im PDF- als auch im S-411-Format zur Verwendung in geeigneten ECDIS verfügbar.

Der Eisbericht erscheint in der Regel von Ende November/Anfang Dezember bis Ende Mai/Anfang Juni in durchschnittlich 120 Ausgabennummern. Der Eisbericht ist kostenfrei und wie alle weiteren Eisdienstprodukte über das Internet abrufbar.

Eisinformation:

Telefon: +49 (0) 3 81 45 63-7 80, 7 82, 7 87
Telefax: +49 (0) 3 81 45 63-9 49
E-Mail: ice@bsh.de
Internet: www.bsh.de/DE/THEMEN/Meeresumwelt/Eis/eis_node.html und
www.bsis-ice.de

★ **DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 405/20 veröffentlicht**

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 38/2021)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 405/20 am 25.11.2021 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Anfahrung einer Kaimauer durch das Tankschiff NORTHSEA RATIONAL am 25.11.2020 in Hamburg. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter

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

einzusehen und herunterzuladen.

★ **DE. BSH. Ice Report. Official gazette of the Federal Maritime and Hydrographic Agency**

95th volume for the ice season 2021/2022 – indispensable for planning and performing ice navigation in the Baltic and North Seas.

The **Ice Report** is issued daily from Monday to Friday. It provides latest information on the ice and navigational conditions in the entire Baltic Sea and coastal area of the North Sea and includes **station reports**, regional **overviews**, and **forecasts** for about four to five days. Furthermore, it includes the **announcements of restrictions to navigation** as well as the **operational areas and possible assistance of ice-breakers**. Once a week a **reference ice chart** covering the whole region of the Baltic Sea is attached. An ice chart showing the ice cover of the western region of the Baltic Sea and the North Sea coast is issued daily, if ice is present. The ice charts are available in PDF as well as in S-411 format for the use in a suitable ECDIS.

The ice report is normally published from late November/early December to the end of May/early June with an average of 120 issues. The Ice Report is free of charge and is available on the internet, as well as other Ice Service products.

Ice Information:

Phone: +49 (0) 3 81 45 63-7 80, 7 82, 7 87
Fax: +49 (0) 3 81 45 63-9 49
e-mail: ice@bsh.de
Internet: www.bsh.de/DE/THEMEN/Meeresumwelt/Eis/eis_node.html und
www.bsis-ice.de

(BSH M1/21) 49/21

★ **DE. BSU. Investigation Report No. 405/20 issued**

(Last report see NfS issue 38/2021)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) hereby announces the publication of the Investigation Report 405/20 on 25 November 2021. The report deals with the collision of a quay wall by the tanker NORTHSEA RATIONAL on 25 November 2020 in Hamburg and is available for download at

<https://www.bsu-bund.de/EN/News>

Anfahrung einer Kaimauer durch das Tankschiff NORTHSEA RATIONAL in Hamburg

Am Morgen des 25. November 2020 legte die NORTHSEA RATIONAL von ihrem Liegeplatz in Hamburg ab, um in Richtung Nordsee zu fahren. Nach der Passage des Köhlbrandes schwenkte das Schiff auf die Elbe ein. Als die NORTHSEA RATIONAL annähernd auf dem gewünschten Kurs lag, teilte der Lotse der Schiffsführung mit, dass nun auf Autopiloten geschaltet werden könne. Die Geschwindigkeit des Schiffes betrug zu diesem Zeitpunkt etwa 10 kn. Das nördliche Ufer war auf dem Fluss nicht weit entfernt.

Während des Umschaltvorganges bewegte sich das Ruder plötzlich schnell und unbeabsichtigt nach Steuerbord und erreichte einen Ruderwinkel von 26,7°. Nach kurzer Zeit lief es zurück auf die Mittschiffslage. Durch den Ruderausschlag begann das Schiff nach Steuerbord zu drehen. Die Bemühungen der Brückenbesatzung, die Kontrolle über die Rudersteuerung zurückzuerlangen, schlugen fehl. So drehte die NORTHSEA RATIONAL weiter auf das Ufer zu. Die Maßnahmen der Schiffsführung führten dazu, dass sich die Aufprallgeschwindigkeit auf eine Kaimauer auf der Nordseite des Flusses verringerte.

Durch die Anfahrung entstand ein größerer Schaden am Vorschiff der NORTHSEA RATIONAL. Ein Werftaufenthalt wurde notwendig. Auch die Kaimauer erlitt einen größeren Schaden. Durch das Ereignis wurden keine Personen verletzt und es entstand kein Umweltschaden.

Der Untersuchungsbericht befasst sich umfangreich mit den technischen Ermittlungen zur Unfallursache. Dabei wird die falsche Konfiguration der Ruderanlagensteuerung, die sich daraus ergebende starke Beanspruchung elektronischer Bauteile und der kurzfristige Ausfall eines Relais thematisiert. Im Rahmen dieser Ermittlungen wurden drei Gutachten gefertigt. Die Ergebnisse dieser Begutachtungen sind ebenfalls Bestandteil des Berichtes.

Die im Untersuchungsbericht gemachte Sicherheitsempfehlung bezieht sich auf die Verbesserung des Handbuches des Herstellers der Ruderanlagensteuerung.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter

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

Ulf Kaspera
Direktor

Allision with a quay wall by the tanker NORTHSEA RATIONAL in Hamburg

The NORTHSEA RATIONAL cast off from her berth in Hamburg to sail for the North Sea on the morning of 25 November 2020. After passing the Köhlbrand, the ship swung onto the Elbe. When the NORTHSEA RATIONAL was close to the desired course, the pilot informed the ship's command that it was now possible to switch to autopilot. At this point, the ship was sailing at a speed of 10 kts. The northern bank was not far away on the river.

During the switching operation, the rudder suddenly moved to starboard quickly and unintentionally, reaching a rudder angle of 26.7° in the process. It then returned to the midships position after a brief period. The rudder deflection caused the ship to start turning to starboard. The bridge team's efforts to regain control of the helm failed and the NORTHSEA RATIONAL continued to turn toward the bank. The measures taken by the ship's command led to a reduction in the speed of impact with a quay wall on the north side of the river.

The allision caused heavy damage to the NORTHSEA RATIONAL's forecastle, which made it necessary to call at a shipyard. The quay wall also suffered heavy damage. Nobody was injured and there was no damage to the environment due to the event.

The investigation report deals extensively with the technical investigations into the cause of the accident. It addresses the incorrect configuration of the steering gear control system, the resulting heavy load on electronic components and the sudden failure of a relay. Three expert reports were prepared in the course of these investigations, the findings of which also form part of this report.

The safety recommendation made in this report refers to the improvement of the steering gear control manufacturer's manual.

All investigation reports, safety recommendations and other information published by the BSU are available at

<https://www.bsu-bund.de/EN/Publications>.

*Ulf Kaspera
Director*

(BSU 11/21) 49/21

★ **DE. BMVI. Achte Bekanntmachung des Standes der medizinischen Anforderungen in der Seeschifffahrt (Stand der medizinischen Erkenntnisse)**

Die Bundesrepublik Deutschland hat auf Grund des Seearbeitsgesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 868) den aktuellen Stand der medizinischen Anforderungen in der Seeschifffahrt (Stand der medizinischen Erkenntnisse) vom 21. Oktober 2021 bekannt gegeben.

Die Bekanntmachung wurde im Bundesanzeiger vom 3. November 2021 veröffentlicht und ist als Beilage in der Mitte des Heftes abgedruckt. Die Siebente Bekanntmachung im NfS-Heft 34/2021 (BAnz AT 18.06.2021 B3) wird hiermit ersetzt.

★ **DE. BMVI. Eighth notification of the status of maritime medical requirements (latest medical knowledge)**

Due to the Maritime Labour Act of 20 April 2013 (Federal Law Gazette I p. 868), the Federal Republic of Germany has published the current status of maritime medical requirements (latest medical knowledge) as of 21 October 2021.

The Notification has been published in the "Bundesanzeiger" (Federal Legal Gazette) of 3 November 2021 and has been included as an insert in the centre of this issue. The former seventh notification in the issue of NfS 34/2021 (Federal Legal Gazette BAnz AT 18.06.2021 B3) is hereby replaced.

(BAnz AT 03/11/21 B6) 49/21