



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Untersuchungszwischenbericht
zu dem Untersuchungsbericht 7/14

Schwerer Seeunfall

Kollision des
Errichterschiffes PACIFIC ORCA mit dem
Fischkutter JURIE VAN DEN BERG
nördlich des VTG Terschelling-
German Bight am 17.01.2014

21. Januar 2015

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungsgesetz, SUG) vom 16. Juni 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2012 (BGBl. I S. 390), zuletzt geändert durch Artikel 16 Absatz 22 des Gesetzes vom 19. Oktober 2013 (BGBl. I S. 3836) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

Herausgeber:
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg

Direktor: Volker Schellhammer
Tel.: +49 40 3190 8300
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 3190 8340
www.bsu-bund.de

Zusammenfassung

Am 17. Januar gegen 02:24 Uhr MEZ kollidierte nördlich des Verkehrstrennungsgebietes Terschelling – German Bight das unter der Flagge Zyperns fahrende Windparkerrichterschiff PACIFIC ORCA (IMO-Nr.: 9601326, BRZ: 24.586, Baujahr: 2012) mit dem unter deutscher Flagge fahrenden Fischkutter JURIE VAN DEN BERG (IMO-Nr.: 7904803, BRZ: 269, Baujahr: 1979). Die ca. 161 m lange PACIFIC ORCA befand sich auf der Reise von Eemshaven / Niederlande zu dem Windpark Borkum Riffgrund 1 und hatte Fundamente für Windenergieanlagen geladen. Sie hatte Eemshaven am Vorabend verlassen. Der ca. 36 m lange Fischkutter befand sich nach einer sechstägigen Fangreise in der Nordsee auf der Rückreise nach Eemshaven.

Nach dem rechtwinkligen Queren des Verkehrstrennungsgebietes Terschelling – German Bight änderte die PACIFIC ORCA ihren Kurs nach Steuerbord in Richtung des Windparks von 350° auf 048°. Dadurch stellte sie eine Kollisionsgefahr mit der auf Südkurs laufenden JURIE VAN DEN BERG her. Die auf beiden Fahrzeugen eingeleiteten Ausweichmanöver blieben erfolglos, so dass es zur Kollision kam. Die JURIE VAN DEN BERG stieß zuerst mit ihrer Steuerbordseite gegen das Backbordvorschiff der PACIFIC ORCA. Im weiteren Verlauf prallte der Fischkutter an der gesamten Backbordseite der PACIFIC ORCA entlang. Durch die Kollision wurde die Außenhaut der PACIFIC ORCA im vorderen Teil über der Wasserlinie durchstoßen. Daneben waren nur geringe Beschädigungen zu verzeichnen. Die Schäden an der JURIE VAN DEN BERG waren ungleich größer. Es kam zu umfangreichen Schäden an der gesamten Steuerbordseite, dem Fanggeschirr sowie dem vorderen und achteren Mast. Personen- oder Umweltschäden traten nicht auf. Nach der Kollision konnten beide Fahrzeuge aus eigener Kraft nach Eemshaven zurückkehren.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) wurde von der Bundespolizei über die Kollision informiert und nahm die Unfalluntersuchung auf. Im Mittelpunkt der Untersuchung des schweren Seeunfalls steht die Aufgabe, die primären Ursachen der Kollision zu ermitteln. Hierbei kommt der Auswertung der Aufzeichnungen des Schiffsdatenschreibers der PACIFIC ORCA und der AIS-Daten besondere Bedeutung zu.

Da es sich bei der umfassenden Würdigung aller Erkenntnisquellen um einen zeitaufwendigen Prozess handelt, kann die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist zur Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes nach einem sehr schweren oder schweren Seeunfall ohne Einbußen auf der Ebene der den Bericht prägenden Schlussfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen nicht eingehalten werden. Die BSU hat sich daher nach sorgfältiger Abwägung aller maßgeblichen Faktoren und unter der Maßgabe, dass die Qualität eines Untersuchungsberichtes Priorität gegenüber dem zeitlichen Aspekt der Veröffentlichung haben muss, für eine Verschiebung des Veröffentlichungstermins des endgültigen Berichtes und zur Veröffentlichung des in einem solchen Fall zu erstellenden vorstehenden Untersuchungszwischenberichtes entschieden.