



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

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
www.bsu-bund.de

**Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom**

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
465/05

+ 49 (0) 40 31 90 – 8311

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 15.10.2006

PRESSEMITTEILUNG 12/06

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) Hamburg teilt mit, dass der endgültige **Untersuchungsbericht** Nr. 465/06, bezüglich des zweimaligen Festkommens des Motorschiffes ILKA am 13. und 14. November 2005 auf dem Fluss Tay in Schottland veröffentlicht wurde. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugeschickt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter www.bsu-bund.de einzusehen und herunterzuladen.

Zusammenfassung des Seeunfalls

Auf der Reise von Rostock nach Perth im Vereinigten Königreich kam das mit 1640 t Weizen beladene MS ILKA zweimal auf dem Fluss Tay fest. Am 13. November 2005 gegen 13:00 Uhr kam das Schiff 2 Kabellängen (ca. 370 m) O-lich der in der Seekarte eingezeichneten Ölunterwasserleitungen bei Seggieden fest und konnte die Reise erst mit dem nächsten Hochwasser in der Nacht zum 14. November 2005 fortsetzen. Kurze Zeit später um 01:36 Uhr lag das Schiff auf der O-lichen Unterwasserleitung fest, die 3 m unter dem Meeresboden verläuft. Die Besatzung, bis auf den Kapitän wurde vorsorglich evakuiert, bis fest stand, dass keine Gefährdungen von dem Unfall ausgingen. Mit dem Mittagshochwasser und einer kalkulierten Unterkielfreiheit von 0,25 m gelang es dann, unter Schlepperhilfe die ILKA freizuziehen und mit Schlepperbegleitung an ihren Liegeplatz in Perth zu bringen.

Sicherheitsempfehlungen der BSU zur Vermeidung zukünftiger Seeunfälle

Dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) als Herausgeber der deutschen nautischen Veröffentlichungen wird empfohlen, bei seinen Angaben in den Seehandbüchern, insbesondere bei Eintragungen von Schiffstiefgängen und Wassertiefen in Tidengewässern, die Datenintegrität mit den Gezeiten-vorausberechnungen auf Plausibilität zu prüfen und ggf. auf Unsicherheiten hinzuweisen.

Den Schiffsführungen wird empfohlen, bei Wasserstandsvorhersagen, die nicht von hydrographischen Diensten herausgegeben werden, auf die vertikalen Bezugssysteme (Nullflächen) in den benutzten Veröffentlichungen zu achten. Die Wassertiefen in den deutschen nautischen Veröffentlichungen der Seekarten und Seebücher beziehen sich auf Seekartennull (SKN). Das SKN ist im Allgemeinen von Staat zu Staat verschieden und wird von ausländischen Gewässern in den deutschen Seekarten übernommen. Außerdem muss bei den Daten der Gezeitentafeln beachtet werden, dass alleine die Höhen der Gezeiten zur Bestimmung des Wasserstandes nicht ausreichend sind, sondern örtlich meteorologische Einflüsse wie Luftdruck, ablandige Wind, Düsen und Eckeneffekte für den tatsächlichen Wasserstand entscheidend sein könnten. Des Weiteren sind bei der Vorausbestimmung einer ausreichenden Unterkielfreiheit die Morphologie (Veränderlichkeit) des Seegrundes, unterschiedliche Wasserdichten, aber auch der Squat-Effekt im Einzelfall zu berücksichtigen.

Jörg Kaufmann
Leiter