



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
<http://www.bsu-bund.de>

**Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom**

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
Az.: 504/08

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 21

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 1. Juli 2009

PRESSEMITTEILUNG 12/09

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 504/08 am 1. Juli 2009 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision zwischen MS POLARIS und MS CROWNBREEZE nahe der Lotsenstation Rüterbergen, am 20. September 2008 um 04:55:30 Uhr. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Kollision POLARIS und CROWNBREEZE auf dem NOK

Am 20. September 2008 um 04:55:30 Uhr kollidierten POLARIS und CROWNBREEZE auf dem Nord-Ostsee-Kanal. Beide Schiffe wurden an Backbordseite beschädigt, POLARIS lief in die Böschung. Auch CROWNBREEZE wurde zur Böschung gedrängt, konnte sich aber aus der kritischen Situation befreien. Anschließend fuhren beide aus eigener Kraft weiter. Zur Unfallzeit wurden die

Lotsen an Bord beider Schiffe gewechselt, und es herrschte dichter Nebel auf Höhe der Lotsenversetzstation Rüterbergen. Neben der Hauptverantwortung der Schiffsführungen, sieht die BSU als Ausgangspunkt für die Kollision, dass beide Lotsen ihre Schiffe vor der Begegnung nicht an die jeweilige Steuerbordseite des Kanals brachten. Des Weiteren ist ein Lotsenwechsel, der bei

verminderter Sicht nicht auf der Brücke durchgeführt wird, sicherheitstechnisch nicht vertretbar. Begünstigend ist das Verhalten der ablösenden Lotsen als auch der Schiffsführungen zu sehen. Der Untersuchungsbericht wurde durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung am 1. Juli 2009 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Kollision zwischen MS POLARIS und MS CROWNBREEZE auf dem Nord-Ostsee-Kanal nahe Lotsenstation Rüsterbergen, am 20. September 2008 um 04:55:30 Uhr

Am 20. September 2008 kollidierten POLARIS und CROWNBREEZE um 04:55:30 Uhr auf dem Nord-Ostsee-Kanal auf Höhe der Lotsenversetzstation Rüsterbergen in dichtem Nebel. Die POLARIS befand sich auf der Reise von Bremerhaven nach Kotka/Finnland. Am 20. September 2008 um 00:10 Uhr begann die Kanalpassage durch den NOK unter Lotsenberatung und mit einem Kanalsteuerer. Die Schiffsführung lag beim 1. Nautischen Offizier. Kurz nach 04:00 Uhr verschlechterte sich die Sicht so, dass der Kapitän die Wache übernahm. Aufgrund des Sammelanrufs und der empfangenen AIS-Daten wusste die Schiffsführung, dass die CROWNBREEZE entgegen kommt. Um 04:55:30 Uhr erfolgte die Kollision der Schiffe mit ihren Backbord-Vorschiff-Bereichen. Die Kollision zwang die POLARIS eine Steuerborddrehung auf, sodass es zu einer weiteren Berührung der Schiffe auf Höhe der Aufbauten kam. Infolge des nun einsetzenden Backborddrehs der POLARIS kam es zu einer Berührung des Achterschiffs mit der Südböschung. Trotz anschließenden Notmanövern gelang es nicht, den Backborddreh abzufangen. Das Schiff lief in die Nordböschung, wo es mit dem Vorschiff fest kam. Wenig später konnte die POLARIS sich aus eigener Kraft befreien. Bordinterne Kontrollen ergaben keine Wassereinbrüche, Ruder und Schraube erschienen funktionsfähig. Nach Rücksprache mit der Verkehrslenkung wurde die Kanalpassage fortgesetzt. Um 09:03 Uhr war die POLARIS im Kieler Nordhafen fest.

Die CROWNBREEZE befand sich auf der Reise von Rostock nach Cork/Irland. Am 20. September 2008 um 01:20 Uhr verließ sie die Kieler Schleuse und begann die NOK-Passage nach Brunsbüttel. Auf der Brücke befanden sich der Kapitän, ein Wachoffizier am Ruder, ein Ausguck und der Lotse. Die Sicht war von Anfang an eingeschränkt. Der Schiffsführung war bewusst, dass zu dem Zeitpunkt des eigenen Lotsenwechsels gegen 04:55 Uhr ein entgegenkommender Konvoi zu passieren war. Zu dieser Zeit sank die Sichtweite auf unter 400 m. Der Lotsenwechsel sollte planmäßig und auf der Brücke der CROWNBREEZE stattfinden. Infolge der Kollision wurde die CROWNBREEZE zur Nordböschung gedrängt, konnte sich aber aus der kritischen Situation befreien.

Die Verkehrslenkung wurde vom Lotsen der CROWNBREEZE über UKW von der Kollision in Kenntnis gesetzt. Nachdem eine Prüfung ergeben hatte, dass weder Personen noch Umwelt geschädigt worden waren, wurde mit Genehmigung der Verkehrslenkung die Fahrt bis nach Brunsbüttel fortgesetzt.

An beiden Fahrzeugen wurden zahlreiche Schäden im Vorschiffsbereich, am Schanzkleid der Backbordseite und an den Aufbauten achtern festgestellt.

Neben der Hauptverantwortung einer Schiffsführung, insbesondere des Kapitäns, wurde in diesem Fall auch die Beratung der Lotsen hinterfragt. Als Ausgangspunkt für die Kollision sieht die BSU, dass die beiden Lotsen, welche die erste Hälfte des NOK gelotst haben, ihre Schiffe vor der Begegnung nicht an die jeweilige Steuerbordseite des Kanals brachten. Des Weiteren ist ein Lotsenwechsel, der bei verminderter Sicht nicht auf der Brücke durchgeführt wird, sicherheitstechnisch nicht vertretbar. Begünstigend ist das Verhalten der ablösenden Lotsen als auch der Schiffsführungen zu sehen.

Jörg Kaufmann
Leiter