



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.: 523/10

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 15. Dezember 2011

PRESSEMITTEILUNG 18/11

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 523/10 am 15. Dezember 2011 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision des Containerschiffes NATIONAL GLORY mit dem Stückgutschiff MALAGA am 28. November 2010 in der Ausweiche Kiel-Holtenau/Nord-Ostsee-Kanal.

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:

Schwerer Seeunfall – Kollision CMS NATIONAL GLORY – MS MALAGA

Am 28. November 2010 um 00:44 Uhr kollidierten im dichten Nebel im Nord-Ostsee-Kanal das ostgehende Containerschiff NATIONAL GLORY mit dem in der Ausweiche Kiel-Holtenau Nordhafen wartenden westgehenden Stückgutschiff MALAGA. Es gab keine Personen- oder Umweltschäden. Die Sachschäden waren erheblich. Etwa 4 Minuten vorher hatte die NATIONAL GLORY das entgegengerichtete Contai-

nerschiff SANDY RICKMERS passiert. Die MALAGA hatte sich um 00:34 Uhr hinter dem Containerschiff SANDY RICKMERS an der Dalbenreihe im Nordhafen eingereiht. Dort warteten zunächst beide Schiffe bis zur geplanten Weiterfahrt und passierten dann den vor ihnen an der Dalbenreihe festgemachten Gastanker GAS CRYSTAL, als die SANDY RICKMERS ihre Position nicht halten konnte.

Danach durchfuhr die SANDY RICKMERS das Stoppsignal der Ausweiche. Alle Fahrzeuge in Fahrt hatten Lotsen und Kanalsteurer an Bord. Der Untersuchungsbericht sowie eine Animation des Unfalls wurden am 15. Dezember 2011 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und sind unter www.bsu-bund.de zu finden.

Langfassung:

Schwerer Seeunfall – Kollision CMS NATIONAL GLORY – MS MALAGA

Am 28. November 2010 um 00:44 Uhr kollidierten im dichten Nebel das ostgehende in die Ausweiche Kiel-Holtenau Nordhafen einfahrende Containerschiff NATIONAL GLORY mit dem in der Ausweiche wartenden westgehenden Stückgutschiff MALAGA bei km 95,5 im Nord-Ostsee-Kanal (NOK). Etwa 4 Minuten vorher hatte die NATIONAL GLORY an der Bunkerbrücke Projensdorf in der Kanalbiegung das entgegenkommende Containerschiff SANDY RICKMERS passiert. Die MALAGA hatte um 23:57 Uhr die Neuen Schleusen in Kiel-Holtenau verlassen und sich um 00:34 Uhr hinter dem Containerschiff SANDY RICKMERS an der Dalbenreihe im Nordhafen eingereiht. Dort warteten zunächst beide Schiffe bis zur geplanten Weiterfahrt und passierten dann den vor ihnen an der Dalbenreihe festgemachten Gastanker GAS CRYSTAL, als die SANDY RICKMERS ihre Position hinter dem Gastanker nicht halten konnte. Danach durchfuhr die SANDY RICKMERS das Stoppsignal der Ausweiche. Alle Fahrzeuge hatten Lotsen und Kanalsteurer an Bord.

Der Unfall ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen, die von der Verkehrszentrale und den beteiligten Lotsen nicht rechtzeitig erkannt bzw. abgearbeitet wurden. Die dabei aufgetretenen Probleme endeten in der Kollision zwischen NATIONAL GLORY und MALAGA, obwohl die BSU keine entscheidenden Manövrierfehler der Lotsen, Steurer und Besatzungen feststellen konnte. Es herrschte Nebel mit Sichtweiten unter 100 m. In der vorderen Dalbenreihe, nur 330 m vom Signalmast entfernt, lag der Gastanker GAS CRYSTAL festgemacht in Warteposition. Der nachfolgende Verkehr war dadurch gezwungen hinter dem Gastanker auf die Weiterfahrt zu warten und der gesamte Verkehr hatte weniger Raum, um in beiden Richtungen die Projensdorfer Biegung zu durchfahren. Dabei müssen die Bahnen und Zeiten genau eingehalten werden, damit der Verkehr fließend gehalten werden kann. Kommt es bei der Umsetzung der Planung zu Problemen, sollen die Ausweichen als Puffer dienen. In den letzten 40 Jahren haben sich die Fahrzeuggrößen entscheidend verändert. Damit einhergehend werden auch die hydrodynamischen Kräfte größer. Reichen die Rudermomente eines Schiffes nicht aus, kann die geplante Bahn nicht eingehalten werden. Sogenannte Schiffsdomänen mit umfassenderen Informationen wie Drehkreis, Navigationsausrüstung, Antrieb und Ruder liegen der Verkehrszentrale nicht vor. Zurzeit werden die Fahrzeuge in Verkehrsgruppen erfasst, die ausschließlich nach Länge, Breite und Tiefgang bemessen sind.

Die BSU hat Sicherheitsempfehlungen an die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord und die Wasser- und Schifffahrtsämter Kiel-Holtenau und Brunsbüttel adressiert. Die BSU empfiehlt eine Risikoanalyse über den Raumbedarf des Schiffsverkehrs im NOK zur Reduzierung der Kollisionsgefahr durchzuführen und das System der Verkehrsgruppen unter Einbeziehung von Schiffsdomänen zu überarbeiten. Den Lotsen und der Verkehrszentrale soll durch Einführung eines mobilen Informationssystems, den sogenannten „Portable Pilot Units“ (PPU), die Informationen aus den Schiffsdomänen zugänglich gemacht werden. Neben elektronischer Seekarte, Peilplänen, GPS und AIS sollten zusätzlich Drehraten und Abstände zu Ufer und Fahrzeugen angezeigt werden können. Kurzfristig sollen die Sicherheitsbarrieren durch z.B. Überarbeitung der Begegnungsverbote in der SeeSchStrO erhöht werden.

Jörg Kaufmann
Direktor der Bundesstelle