



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)
140/10

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

E-Mail: posteingang-bsu@bsh.de

Datum

16. Januar 2012

Pressemitteilung 01/12

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 140/10 am 16. Januar 2012 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Böschungsberührung der SONORO und der späteren Kollision der SONORO mit der SÜLLBERG. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen – wie alle bisherigen Berichte – im Internet unter www.bsu-bund.de einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Böschungsberührung der SONORO und spätere Kollision der SONORO mit der SÜLLBERG

Am 18. April 2010 befuhr die SONORO den NOK in westliche Richtung. Die Schiffsführung wurde durch einen Lotsen unterstützt. Nach der Passage eines entgegenkommenden Schiffes, konnte die SONORO nicht auf Kurs gehalten

werden und lief in die Böschung des Kanals. Wenig später wurde die Fahrt bei verminderter Sicht fortgesetzt. In der Nähe der Hochbrücke Hochdonn kollidierte die SONORO dann mit der ostwärts fahrenden SÜLLBERG und lief

anschließend erneut in die Böschung. Der Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung wurde am 16. Januar 2012 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Böschungsberührung des Motorschiffes SONORO und spätere Kollision der SONORO mit dem Motortanker SÜLLBERG

Die unter der Flagge von Gibraltar fahrende SONORO befuhr in der Nacht vom 17. auf den 18. April 2010 den Nord-Ostsee-Kanal in westliche Richtung. Nach dem Lotsenwechsel verschlechterte sich die Sicht im weiteren Verlauf der Fahrt.

Während der Vorbeifahrt des Entgegenkommers MARIDA PATEA lief die SONORO nach Steuerbord aus dem Ruder und konnte auch durch eine Hartruderlage nach Backbord nicht wieder auf Kurs gebracht werden. Es kam zu einer Böschungsberührung bei km 23 auf der Nordseite des Kanals. Es gelang der Besatzung, die SONORO ohne fremde Hilfe zu befreien, und das Schiff setzte seine Fahrt fort.

Um 04:05 Uhr kam es zur Kollision mit der entgegenkommenden und ebenfalls unter der Flagge von Gibraltar fahrenden SÜLLBERG. Der Lotse dieses Schiffes hatte die SONORO kurz vorher über UKW angerufen, um deren Kursänderung auf die Nordseite des Kanals zu bewirken. Nach der Kollision kam es zu einer erneuten Böschungsberührung durch die SONORO auf Höhe des Kilometers 19.

Trotz der erlittenen Beschädigungen konnten beide Schiffe ihre Fahrt zu den jeweiligen Kanalenden fortsetzen. Dort machten sie zunächst fest.

Zur Vermeidung künftiger gleichgearteter Unfälle gibt die BSU nachstehende Sicherheitsempfehlungen heraus:

- Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Schiffsführung der SONORO und dem Betreiber des Schiffes eine Aufarbeitung des Unfalls im Rahmen ihres Sicherheitsmanagements. Dabei sollte insbesondere auf die Grundsätze der Brückenwachdienstes, das Verhalten bei verminderter Sicht und in dicht befahrenen, engen Gewässern und das Fahren unter Lotsenberatung eingegangen werden.
- Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Schiffsführung der SÜLLBERG und dem Betreiber des Schiffes eine Aufarbeitung des Unfalls im Rahmen ihres Sicherheitsmanagements. Dabei sollte insbesondere auf die Grundsätze des Brückenwachdienstes und das Fahren unter Lotsenberatung eingegangen werden.
- Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Lotsenbrüderschaft NOK I eine Aufarbeitung des Unfalls im Rahmen ihres Qualitätsmanagements. Die Aufgabenverteilung zwischen Schiffsbesatzung und Lotsen, das Fahren bei verminderter Sicht und die Durchführung von Schiffsbegegnungen unter ungünstigen Bedingungen sollten besondere Beachtung finden.
- Die BSU empfiehlt dem Unternehmen Netwave Systems, an Bord der SONORO die Hard- und Software dahingehend zu optimieren, dass die aufgezeichneten Daten nach Seeunfällen in ausreichender Qualität vorhanden sind und ausgewertet werden können.

Jörg Kaufmann
Direktor