



# 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](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)  
<http://www.bsu-bund.de>

**Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom**

**Mein Zeichen**  
(bei Antwort angeben)  
Az.: 550/10

**+ 49 (0) 40 31 90 – 83 21**

**Datum**

**E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 15. Februar 2012**

## **PRESSEMITTEILUNG 3/12**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Summarische Untersuchungsbericht Nr. 550/10 am 15. Februar 2012 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision zwischen CHRISTOPHER und CLIPPER MIKI am 11. Dezember 2010 um 00:23 Uhr auf dem 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:**

### **Kollision zwischen CHRISTOPHER und CLIPPER MIKI am 11. Dezember 2010 in der Weiche Audorf/Rade auf dem Nord-Ostsee-Kanal**

Am 11. Dezember 2010 um 00:23 Uhr kollidierten der Chemikalienanker CLIPPER MIKI und das Containerschiff CHRISTOPHER auf dem NOK. An beiden Schiffen entstanden erhebliche Sachschäden. Personen wurden nicht verletzt, und Umweltschäden traten nicht auf.

Aufgrund ihres Tiefgangs durfte CLIPPER MIKI den Kanal nur mit 12 km/h passieren, so dass sie von der CHRISTOPHER eingeholt wurde. Während des Überholens in der Großweiche Audorf/Rade, passierten die Schiffe eine Einengung des Kanalquerschnitts. Hier kam es zum Absetzen der

CHRISTOPHER, so dass sich das Schiff nach Steuerbord drehte und CLIPPER MIKI rammte.

Der Summarische Bericht wurde durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung am 15. Februar 2012 veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen.

Langfassung:

## **Kollision zwischen MS CHRISTOPHER und MT CLIPPER MIKI am 11. Dezember 2010 in der Großweiche Audorf/Rade auf dem Nord-Ostsee-Kanal**

Am 11. Dezember 2010 um 00:23 Uhr kollidierten das Containerschiff CHRISTOPHER und der Chemikaliertanker CLIPPER MIKI auf dem NOK bei Kanalkilometer 70,55.

Die CLIPPER MIKI befand sich auf der Reise von Danzig nach Aratu in Brasilien. Am 10. Dezember 2010 um 21:05 Uhr verließ CLIPPER MIKI die Große Nordschleuse in Kiel-Holtenau in westlicher Richtung. Aufgrund ihres Tiefgangs durfte sie während der Kanalpassage eine Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h nicht überschreiten.

Die CHRISTOPHER war auf der Reise von Danzig nach Hamburg. Um 22:10 Uhr verließ die CHRISTOPHER die Große Südschleuse in Kiel westwärts und näherte sich aufgrund ihrer regulären Kanalgeschwindigkeit von 15 km/h kontinuierlich der CLIPPER MIKI.

In der Weiche Königsförde hatte CHRISTOPHER die CLIPPER MIKI eingeholt. Die Lotsen an Bord beider Fahrzeuge sprachen das Überholmanöver in der kommenden Großweiche Audorf-Rade über UKW ab. Das Überholmanöver in der Großweiche entwickelte sich so, dass beide Schiffe gerade nebeneinander fuhren, als sie eine Einengung des Kanalquerschnitts passierten. Hier kam es zum Absetzen der CHRISTOPHER durch hydrodynamische Effekte zwischen Schiff und Ufer, so dass sich das Schiff nach Steuerbord drehte und CLIPPER MIKI rammte.

Es entstanden erhebliche Sachschäden an beiden Fahrzeugen, aber keine Personen- oder Umweltschäden. Nachdem die Schäden durch die Besatzungen gesichtet worden waren, wurde entschieden, beide Schiffe bis nach Brunsbüttel weiter fahren zu lassen.

Es bleibt festzuhalten, dass jede Begegnungs- und Überholsituation auf einem engen Gewässer wie dem NOK unter hydrodynamischen Gesichtspunkten ein gewisses Risiko birgt. Dieses Risiko ist jedoch von dem jeweiligen Einzelfall abhängig und lässt sich heutzutage nur in der Nachbetrachtung wissenschaftlich genau bestimmen.

Um der Entwicklung sowohl der größer werdenden Schiffe als auch der zunehmenden Schiffspassagen mit dem Ziel der weiteren Erhöhung der Sicherheit auf dem NOK gerecht zu werden, sollte die WSD Nord als zuständige Behörde dafür Sorge tragen, dass eine Aktualisierung der Grundlagen für die Eingruppierung der Schiffe für die Kanalpassage so schnell wie möglich in die Wege geleitet wird und deren Ergebnisse zeitnah in das Verkehrssicherungssystem einfließen.

Jörg Kaufmann  
Leiter