



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.: 53/13

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 18. Dezember 2013

PRESSEMITTEILUNG 11/13

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der summarische Untersuchungsbericht Nr. 53/13 am 18. Dezember 2013 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision der HERM KIEPE und der EMPIRE in Brunsbüttel im Nord-Ostsee-Kanal am 2. März 2013. 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:

Seeunfall – Kollision HERM KIEPE - EMPIRE

Am 2. März 2013 um 10:49 Uhr kollidierten im dichten Nebel das unter der Flagge von Antigua & Barbuda fahrende westgehende Containerschiff HERM KIEPE mit dem ostgehenden, unter niederländischer Flagge fahrenden Containerschiff EMPIRE im Binnenhafen Brunsbüttel des Nord-Ostsee-Kanals. Die HERM KIEPE wartete in der Ausweiche, um in die große Nord-Schleuse einzulaufen. In der großen Nord-Schleuse befanden sich ostgehend vorne die CREMONA und dahinter die EMPIRE. In der kleinen

Nord-Schleuse befand sich die ebenfalls ostgehende KLENODEN. Zunächst verließ die CREMONA, dann die KLENODEN und zuletzt die EMPIRE die Schleusen. Bei den Begegnungen kam es wahrscheinlich zu hydrodynamischen Interaktionen der Schiffe. Die HERM KIEPE machte Drehbewegungen zur Kanalmitte hin. Die danach folgende EMPIRE fuhr vom Leitwerk bis zum etwa 500 m entfernten Anleger der Ausweiche eben nördlich der Fahrwassermitte. Dabei kollidierte sie an Backbord-

Seite mit dem Bug der HERM KIEPE und verlor vier Container. Ein Container landete auf der Back der HERM KIEPE. Beim Unfall wurde niemand verletzt und es traten keine Schadstoffe aus. Der Kanal wurde gesperrt und die treibenden bzw. gesunkenen Container geortet und gesichert.

Der Untersuchungsbericht wurde am 18. Dezember 2013 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de zu finden.

Langfassung:

Seeunfall – Kollision der HERM KIEPE mit der EMPIRE in Brunsbüttel im Nord-Ostsee-Kanal am 2. März 2013

Am 2. März 2013 um 10:49 Uhr kollidierten im dichten Nebel das unter der Flagge von Antigua & Barbuda fahrende westgehende Containerschiff HERM KIEPE mit dem unter niederländischer Flagge fahrenden ostgehenden Containerschiff EMPIRE im Binnenhafen Brunsbüttel mittig im Fahrwasser des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) am Ende der nördlichen Dalbenreihe der Ausweiche. Die HERM KIEPE wartete entlang der Dalbenreihe und bugsierte mit Maschinenkraft, um ihre Position zu halten und in die große Nord-Schleuse einzulaufen, sobald sie freigegeben würde. In der großen Nord-Schleuse befanden sich ostgehend vorne die CREMONA und dahinter die EMPIRE. In der kleinen Nord-Schleuse befand sich die ebenfalls ostgehende KLENODEN. Nach Absprache zwischen der Verkehrszentrale (VKZ), Schleusenmeister und Lotsen verließ zuerst die CREMONA, dann die KLENODEN und zuletzt die EMPIRE die Schleusen. Die CREMONA passierte die HERM KIEPE in einem geschätzten Abstand von 30 m, während die KLENODEN weiter südlich fuhr. Bei beiden Begegnungen kam es wahrscheinlich zu hydrodynamischen Interaktionen der Schiffe. Die HERM KIEPE machte Drehbewegungen zur Kanalmitte hin, die sie mit Ruder, Hauptmaschine und Bugstrahlruderanlage auszugleichen versuchte. Die kurz danach folgende EMPIRE fuhr vom Leitwerk bis zur Dalbenreihe eben nördlich der Fahrwassermittlinie. Dabei kollidierte sie an Backbord-Seite etwa Achterkante Back mit dem Bug der HERM KIEPE und verlor vier Container. Ein Container landete auf der Back der HERM KIEPE. Beide Schiffe waren mit Lotsen und jeweils zwei Kanalsteuern besetzt. Beim Unfall wurde niemand verletzt und es traten keine Schadstoffe aus. Der Kanal wurde gesperrt und die treibenden bzw. gesunkenen Container geortet und gesichert.

Die Kollision erfolgte, weil die EMPIRE situationsbedingt nicht auf die südliche Seite der Leitlinie des Mittelleitwerks der großen Nordschleuse gefahren ist und die HERM KIEPE ihre parallele Position an den Dalben unter wahrscheinlich hydrodynamischen Effekten des Gegenverkehrs in Warteposition nicht halten konnte und in Richtung Leitlinie des Mittelleitwerks manövrierte. Der Abstand zwischen dem Mittelleitwerk und der Unfallstelle betrug etwa 500 m. Der gewünschte Effekt der HERM KIEPE, sich nach Norden parallel an die Dalben zu bewegen, soweit es der Tiefgang zulässt, trat in dieser Phase jedoch nicht durchgreifend ein, da die Kurslage des Fahrzeuges selbst zu sehr nach Süden geneigt war. Dies war für den Lotsen in Auswertung des Radarbildes schwer erkennbar. Möglicherweise ging der Lotse, wie üblich, von einem linksdrehenden Verstellpropeller aus und führte danach die Manöver aus, d.h. Ruder Hart-Backbord, Bugstrahlruder nach Steuerbord mit angemessenen Vorwärts- und Rückwärtsfahrtstufen. Tatsächlich handelt es sich um einen rechtsdrehenden vierflügeligen Verstellpropeller mit einem Durchmesser von 5,7 m. In der Lotsenkarte ist dieses für das Manövrieren wichtige Merkmal falsch als linksdrehend eingetragen. Ein rechtsdrehender Verstellpropeller hat andere Manövrierwirkungen als ein linksdrehender Propeller. Bei Rückwärtsschub würde das Schiff nach Backbord drehen. Ein rechtsdrehender Verstellpropeller hätte das Bugsieren nach Steuerbord begünstigen können. Andererseits war dem Lotsen die HERM KIEPE von früheren Lotsungen bekannt, weil sie regelmäßig den NOK durchläuft.

Bei dieser Kollision wurde das Unfallrisiko zusätzlich erhöht, weil von den vier Schleusen aufgrund ungenügender Wartung nur zwei in Betrieb waren und die große Nord-Schleuse zudem Probleme mit dem Betrieb des Außentores hatte. Die Lotsen mussten Verzögerungen durch Anpassen der Geschwindigkeiten und zusätzliche Wartezeiten in den Weichen ständig ausgleichen. Schließlich war eine weitere längere Wartezeit im Binnenhafen Brunsbüttel notwendig. Aufgrund der von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt initiierten Risikoanalyse über den Raumbedarf des Schiffsverkehrs mit angekündigten umfangreichen hydrodynamischen Untersuchungen sowie Schleppversuchen sieht die BSU zunächst davon ab, weitere Sicherheitsempfehlungen bezüglich des NOK-Managements abzugeben.

Volker Schellhammer
Direktor der Bundesstelle