



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

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.: 117/11

(+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 27. Juni 2014

PRESSEMITTEILUNG 9/14

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 117/11 am 27. Juni 2014 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision des Motorschiffes OOCL FINLAND mit dem Motorschiff TYUMEN-2 am 14. April 2011 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:

Sehr schwerer Seeunfall – Kollision der OOCL FINLAND mit der TYUMEN-2

Am 14. April 2011 kam es auf dem Nord-Ostsee-Kanal zur Kollision zwischen dem unter britischer Flagge fahrenden Containerschiff OOCL FINLAND und dem unter russischer Flagge fahrenden Motorschiff TYUMEN-2. Durch die Wucht der Kollision wurde das Steuerhaus der TYUMEN-2 abgerissen. Dabei starben der Lotse und der Kanalsteuerer. Drei Besat-

zungsmittglieder wurden zum Teil schwer verletzt. Die TYUMEN-2 lief anschließend in die Böschung. Die OOCL FINLAND hatte nur geringe Schäden und konnte ihre Fahrt fortsetzen. Der Unfall zog den Einsatz einer größeren Anzahl von Feuerwehr und Rettungskräften nach sich. Das Havariekommando übernahm die Gesamteinsatzleitung.

Der Unfall wurde gemeinsam von der MAIB, der Untersuchungsbehörde des Vereinigten Königreiches, und der BSU untersucht. Der Untersuchungsbericht wurde am 27. Juni 2014 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Sehr schwerer Seeunfall – Kollision der OOCL FINLAND mit der TYUMEN-2 auf dem NOK

Am 14. April 2011 kollidierten auf dem Nord-Ostsee-Kanal das unter britischer Flagge fahrende Containerschiff OOCL FINLAND und das unter russischer Flagge fahrende Motorschiff TYUMEN-2. Zum Zeitpunkt der Begegnung betrug die Sichtweite ca. 100 Meter. Aufgrund des Böschungseffektes kam es kurz zuvor zum Absetzen der OOCL FINLAND. Der Effekt konnte durch Fahrterhöhung und Hartruderlage nicht aufgefangen werden. Die OOCL FINLAND drehte daher unkontrolliert auf die TYUMEN-2 zu und kollidierte mit ihr im Bereich der Aufbauten. Dadurch wurde das Steuerhaus der TYUMEN-2 vollständig abgerissen. Es versank im Kanal. Der Lotse und der Kanalsteurer wurden durch die Kollision getötet. Drei Besatzungsmitglieder des Schiffes wurden zum Teil schwer verletzt. Die TYUMEN-2 fuhr sich anschließend in der Uferböschung fest.

Die OOCL FINLAND überstand die Kollision nahezu unbeschadet. Sie setzte ihre Fahrt fort und machte später für die ersten Ermittlungen in Rendsburg fest.

Aufgrund der Sichtverhältnisse, des abseits gelegenen Unfallorts und der schlechten Kommunikationsbedingungen blieb das Unfallausmaß lange Zeit unbekannt. Das unbekanntes Unfallausmaß führte zu einem Großeinsatz von Feuerwehren und Rettungskräften. Auch Ölbekämpfungsmaßnahmen wurden eingeleitet. Das Havariekommando übernahm die Gesamteinsatzleitung.

Der Unfall wurde gemeinsam von der MAIB, der Untersuchungsbehörde des Vereinigten Königreiches, und der BSU untersucht. Durch die russischen Behörden wurde eine eigenständige Untersuchung durchgeführt.

Als Ergebnis der Untersuchung werden durch die BSU die nachstehenden Sicherheitsempfehlungen herausgegeben:

- Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sich bei den entsprechenden Gremien der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) dafür einzusetzen, dass die technischen Anforderungen (Performance Standards) für Voyage Data Recorder hinsichtlich der Datenspeicherung genauer gefasst werden. Der Abstand der Aufzeichnung der einzelnen Datenblöcke sollte möglichst klein sein, damit auch bei einem vollständigen Abbruch der Aufzeichnung aufgrund der Zerstörung der Anlage die größtmögliche Datenmenge vorhanden ist.
- Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt die Erhaltung der Möglichkeit des sofortigen Einsatzes der Fähren auf dem NOK als Plattform für Feuerwehr- und Rettungseinsätze.
- Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt die Durchführung einer Untersuchung zur Auswirkung einer Einheitsgeschwindigkeit auf dem NOK unter Beteiligung der Vertreter der Lotsen und der Kanalsteurer.
- Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Schiffsführung der OOCL FINLAND und dem Betreiber des Schiffes eine Aufarbeitung des Unfalls im Rahmen ihres Sicherheitsmanagements. Dabei sollte insbesondere auf die Grundsätze des Brückenwachdienstes, das Verhalten bei verminderter Sicht und in dicht befahrenen, engen Gewässern und das Fahren unter Lotsenberatung eingegangen werden.

Volker Schellhammer
Direktor der Bundesstelle