



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.: 330/13

(+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 15. März 2016

PRESSEMITTEILUNG 6/16

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 15. März 2016 der Untersuchungsbericht Nr. 330/13 veröffentlicht wurde. Die Untersuchung befasst sich mit der Kollision zwischen dem LPG-Tanker CORAL IVORY und dem Frachtschiff SIDERFLY im Bereich der NOK-Hochbrücke Brunsbüttel am 28. Oktober 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.

Schwerer Seeunfall – Kollision zwischen LPG-TMS CORAL IVORY und MS SIDERFLY im NOK

Am 28. Oktober 2013 kollidierte im Nord-Ostsee-Kanal (NOK) westlich der Hochbrücke Brunsbüttel der niederländische LPG-Tanker CORAL IVORY mit dem vincentisch geflaggt Frachtschiff SIDERFLY. Die CORAL IVORY hatte nur wenige Minuten zuvor ihren Liegeplatz im südlich der Kanal-

trasse gelegenen Hafen Ostermoor verlassen und damit begonnen, Richtung Kiel in den NOK einzudrehen. Das Schiff geriet dabei zu weit in den nördlichen Teil des Kanals und stieß mit der entgegenkommenden SIDERFLY zusammen. Deren Besatzung musste das leckgeschlagene Schiff verlassen.

Die SIDERFLY wurde bei dem Unfall so schwer beschädigt, dass sie später verschrottet werden musste.

Der Untersuchungsbericht wurde am 15. März 2016 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Schwerer Seeunfall – Kollision zwischen LPG-TMS CORAL IVORY und MS SIDERFLY im NOK

Am 28. Oktober 2013 gegen 02:56 Uhr kollidierte im Nord-Ostsee-Kanal (NOK) westlich der Hochbrücke Brunsbüttel der in den Niederlanden registrierte LPG-Tanker CORAL IVORY mit dem vincentisch geflaggten Frachtschiff SIDERFLY. Die mit Ammoniak beladene CORAL IVORY hatte wenige Minuten zuvor ihren Liegeplatz im südlich der Kanaltrasse gelegenen Landeshafen Ostermoor verlassen und damit begonnen, Richtung Kiel in den NOK einzudrehen. Bei diesem Manöver geriet das Schiff trotz Einsatzes seines Bugstrahlruders zu weit in den nördlichen Teil des Kanals und stieß mit der entgegenkommenden, Richtung Brunsbüttel fahrenden SIDERFLY zusammen. Die CORAL IVORY löste sich kurze Zeit nach dem Zusammenstoß mit Hilfe eines Rückwärtsmanövers von dem Kollisionsgegner. Die im Verlauf des Seeunfalls nur moderat beschädigte CORAL IVORY konnte anschließend aus eigener Kraft in den Binnenhafen Brunsbüttel zurückkehren. Die Außenhaut der mit Stickstoffdüngemittel voll beladenen SIDERFLY wurde bei dem Zusammenstoß unterhalb der Wasserlinie aufgerissen. Die durch das einströmende Seewasser verursachte Schlagseite nahm stetig zu und führte zu einer akuten Sinkgefahr für das Schiff. Von den Brücken der CORAL IVORY und der SIDERFLY wurde sofort nach dem Unfall per UKW-Funk externe Hilfe zu Gunsten der schwer havarierten SIDERFLY angefordert. Vier Besatzungsmitglieder konnten wenige Minuten nach der Kollision mit Hilfe des Arbeitsbootes eines in der Nähe befindlichen Schiffes an Land gebracht werden. Die übrigen fünf Crewmitglieder und der Lotse wurden kurz darauf von einem zum Havaristen geeilten Lotsenversetzboot sicher an Bord genommen.

Mit Schlepperhilfe gelang es, die SIDERFLY gegen die nördliche Kanalböschung zu drücken und das mit mehr als 20 Grad Schlagseite nach Backbord krängende Schiff vor dem Untergang zu bewahren. In den folgenden Tagen wurde der Havarist mit großem technischen Aufwand an der nördlichen Kanalböschung stabilisiert und anschließend provisorisch schwimmfähig gemacht. Der NOK musste für den sehr komplexen Prozess der Sicherung der SIDERFLY für insgesamt drei Tage zunächst vollständig und später teilweise gesperrt werden. Am 6. November 2013 wurde die SIDERFLY in den Hafen Brunsbüttel verholt. Nach vergeblichen Versuchen eines Verkaufes trat das stark reparaturbedürftige Schiff am 5. Februar 2014 im Schlepp seine letzte Reise Richtung Abwrackwerft an.

Im Rahmen der Untersuchung hat die BSU u. a. den der Kollision vorgelagerten Funkverkehr zwischen der Verkehrszentrale NOK und den beteiligten Fahrzeugen ausgewertet und mit Hilfe eines Schiffbauexperten die anfängliche Seetüchtigkeit der SIDERFLY untersucht. Der Sachverständige hat dabei keine Anhaltspunkte dafür gefunden, dass technische Mängel für die schnelle Einnahme der Schlagseite der SIDERFLY mitursächlich gewesen sein könnten.

Der Untersuchungsbericht enthält Sicherheitsempfehlungen an die Lotsenbrüderschaft NOK I und an die für die Sicherheit des Schiffsverkehrs im Kanal zuständige Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), die darauf abzielen, die Kommunikation zwischen den agierenden Lotsen, den Schiffsführungen und der Verkehrszentrale zu optimieren. Darüber hinaus wird der GDWS empfohlen, die Möglichkeiten für die Errichtung einer zusätzlichen Signalanlage am Ausgang des Landeshafens Ostermoor zu prüfen.

Volker Schellhammer
Direktor der Bundesstelle