

Untersuchungsbericht 504/08

20. September 2008

Schwerer Seeunfall:

Kollision zwischen MS POLARIS und MS CROWNBREEZE

nahe Lotsenstation Rüsterbergen, am 20. September 2008 um 04:55:30 Uhr

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Die POLARIS befand sich auf der Reise von Bremerhaven nach Kotka/Finnland. Am 20. September 2008 um 00:10 Uhr¹ begann die Kanalpassage durch den NOK unter Lotsenberatung und mit einem Kanalsteuerer. Die Schiffsführung lag beim 1. Nautischen Offizier.

Kurz nach 04:00 Uhr verschlechterte sich die Sicht so, dass der Kapitän entsprechend seiner Weisung geweckt wurde und die Wache übernahm. Die Radargeräte arbeiteten dezentriert im Head-Up-Modus in Bereichen zwischen 0,5 bis 0,75 sm.

Für den Lotsenwechsel um 04:52 Uhr in Rüsterbergen wurde die Geschwindigkeit reduziert. Zu diesem Zeitpunkt wurde ein Kreiselkompasskurs von 021° gesteuert.

Aufgrund des Sammelanrufs und der empfangenen AIS-Daten wusste die Schiffsführung, dass die CROWNBREEZE entgegen kommt. Kurz vor der Kollision wurde das Ruder auf „Steuerbord 20“ gelegt. Nach dem Andrehen wurde die Geschwindigkeit leicht reduziert, das Ruder auf „Mittschiffs“ zurückgenommen und dann wieder auf „Steuerbord 10“ geordert.

Es folgte die Kollision der Schiffe mit ihren Backbord-Vorschiff-Bereichen um 04:55:30 Uhr. Die Kollision zwang die POLARIS eine Steuerborddrehung auf, sodass es zu einer weiteren Berührung der Schiffe auf Höhe der Aufbauten kam. Infolge des nun einsetzenden Backborddrehs der POLARIS kam es zu einer Berührung des Achterschiffs mit der Südböschung.

Trotz anschließenden Notmanövern gelang es nicht, den Backborddreh abzufangen. Das Schiff lief in die Nordböschung, wo es bei Kanalkilometer 55,5 mit dem Vorschiff fest kam.

Wenig später konnte die POLARIS sich aus eigener Kraft befreien. Bordinterne Kontrollen ergaben keine Wassereinträge, Ruder und Schraube erschienen funktionsfähig. Nach Rücksprache mit der Verkehrslenkung wurde die Kanalpassage fortgesetzt. Um 09:03 Uhr war die POLARIS im Kieler Nordhafen fest.

Die CROWNBREEZE befand sich auf der Reise von Rostock nach Cork/Irland. Am 21. September 2008 um 01:20 Uhr verließ sie die Kieler Schleuse und begann die NOK-Passage nach Brunsbüttel. Auf der Brücke befand sich der Kapitän, ein Wachoffizier am Ruder, ein Ausguck und der Lotse. Die Sicht war von Anfang an eingeschränkt. Beide Radargeräte wurden dezentriert in Bereichen von 0,25 bis 0,75 sm genutzt.

Der Schiffsführung war bewusst, dass zu dem Zeitpunkt des eigenen Lotsenwechsels ein entgegenkommender Konvoi zu passieren war. Mittels der Radarbeobachtung war festgestellt worden, dass die POLARIS in der Kanalmitte entgegen kam und so wurde der Kurs von 199° auf 203° geändert. Während der Kollision sank die Sichtweite auf unter 400 m. Der gleichzeitig stattfindende Lotsenwechsel sollte gegen 04:55 Uhr planmäßig und auf der Brücke der CROWNBREEZE stattfinden.

Infolge der Kollision wurde die CROWNBREEZE zur Nordböschung gedrängt, konnte sich aber aus der kritischen Situation befreien.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht sind, soweit nicht anders angegeben, Ortszeiten = MESZ = UTC + 2 h.

Die Verkehrslenkung wurde vom Lotsen der CROWNBREEZE über UKW von der Kollision in Kenntnis gesetzt. Nachdem eine Prüfung ergeben hatte, dass weder Personen noch Umwelt geschädigt worden waren, wurde mit Genehmigung der Verkehrslenkung die Fahrt bis nach Brunsbüttel fortgesetzt. Die Beratung übernahm der neu an Bord gekommene Lotse.

Es entstanden weder Personenschäden noch Umweltverschmutzungen.

An Bord der POLARIS wurden zahlreiche Schäden im Vorschiffsbereich, am Schanzkleid der Backbordseite und an den Aufbauten achtern festgestellt. Infolge der Böschungsberührungen habe die Ruderanlage nicht mehr korrekt gearbeitet. Während der Weiterfahrt habe sich herausgestellt, dass das Ruder tatsächlich mittschiffs lag, wenn der Ruderlagenanzeiger zwischen 15° und 25° anzeigte.

An Bord der CROWNBREEZE wurden ebenfalls starke Beschädigungen im Bugbereich festgestellt. Achtern gab es Schäden am Brückendach und Farbabschürfungen im Bereich der Backbordseite achtern.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die folgenden Sicherheitsempfehlungen stellen weder nach Art, Anzahl noch Reihenfolge eine Vermutung hinsichtlich Schuld oder Haftung dar.

2.1 Schiffsführungen und Lotsenbrüderschaften

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den **Schiffsführungen von Seeschiffen und allen Lotsen** darauf zu achten, dass ein ordnungsgemäßer Lotsenwechsel bei schwierigen Witterungs- und/oder Verkehrsbedingungen grundsätzlich auf der Brücke stattfindet.

2.2 WSD-Nord und Lotsenbrüderschaften NOK

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der **Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord und den Lotsenbrüderschaften am NOK**, daraufhin zu wirken, dass die Zusammenarbeit zwischen den Lotsen am Nord-Ostsee-Kanal und der Verkehrszentrale weiter intensiviert wird, insbesondere die Abstimmung bei schlechten Witterungsbedingungen. In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob bestehenden Vorgaben zur Lotsenversetzung, im Hinblick auf deren Durchführung insbesondere bei ungünstigen Witterungs- und/oder Verkehrsverhältnissen, einer Änderung bedürfen.

2.3 WSD-Nord

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der **Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord**, unter Beteiligung der Lotsenbrüderschaften NOK I und NOK II, den festgestellten Widerspruch zwischen § 24 Abs 4 SeeSchrStrO und der gängigen Praxis auf dem NOK einer Prüfung zu unterziehen