

Untersuchungsbericht 523/10

15. Dezember 2011

Schwerer Seeunfall

Kollision in der Ausweiche Kiel-Holtenau bei Km 95,5 zwischen CMS National Glory und MS Malaga am 28. November 2010

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 28. November 2010 um 00:44¹ Uhr kollidierten im dichten Nebel das ostgehend in die Ausweiche Kiel-Holtenau Nordhafen einfahrende Containerschiff NATIONAL GLORY mit dem in der Ausweiche wartenden westgehenden Stückgutschiff MALAGA im Nord-Ostsee-Kanal. In 300 m Abstand vor der NATIONAL GLORY fuhr das RoRo-Schiff BALTICBORG. Etwa 4 min vorher hatte die NATIONAL GLORY das entgegenkommende Containerschiff SANDY RICKMERS passiert. Die MALAGA hatte sich um 00:34 Uhr hinter dem Containerschiff SANDY RICKMERS an der W-lichen Dalbenreihe im Nordhafen eingereiht. Dort warteten zunächst beide Schiffe bis zur geplanten Weiterfahrt und passierten dann den vor ihnen an der Dalbenreihe festgemachten Gastanker GAS CRYSTAL, als die SANDY RICKMERS ihre Position nicht halten konnte. Danach durchfuhr die SANDY RICKMERS das Stoppsignal der Ausweiche. Die entgegenkommende BALTICBORG passierte zwischen Projensdorf und Ausweiche die SANDY RICKMERS und danach parallel die GAS CRYSTAL und MALAGA in der Ausweiche. Alle Fahrzeuge in Fahrt hatten Lotsen und Kanalsteurer an Bord.

2 Sicherheitsempfehlungen

2.1 Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Wasser- und Schifffahrtsämter Kiel-Holtenau und Brunsbüttel

Die BSU empfiehlt eine Risikoanalyse über den Raumbedarf des Schiffsverkehrs im NOK zur Reduzierung der Kollisionsgefahr durchzuführen und das System der Verkehrsgruppen unter Einbeziehung von Schiffsdomänen zu überarbeiten. Die Schiffsdomänen sollen menschliche und physikalische Faktoren wie Erfahrungen der Lotsen, hydrodynamische Kanaleffekte, Wetterbedingungen, Navigationsausrüstung, Manövriehilfen (z.B. Antriebs- und Ruderart, Bugstrahlruder), beinhalten.

Den Lotsen und der Verkehrszentrale soll durch Einführung eines mobilen Informationssystems, den sogenannten „Portable Pilot Units“ (PPU), die Informationen

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht beziehen sich, soweit nicht anders vermerkt, auf Ortszeit = Mitteleuropäische Zeit = UTC + 1 h

aus den Schiffsdomänen zugänglich gemacht werden. Neben elektronischer Seekarte, Peilplänen, GPS und AIS sollten zusätzlich Drehraten / min und Abstände mit Genauigkeiten < 10 m zu Ufer und Fahrzeugen angezeigt werden können.

Aufgrund der gemachten Erfahrungen bei Unfällen im Nebel sollten kurzfristig die Sicherheitsbarrieren durch z.B. Überarbeitung der Begegnungsverbote in der SeeSchStrO erhöht werden.