

## Untersuchungsbericht 140/10

Datum 16. Januar 2012

Seeunfall

**Böschungsberührung MS SONORO und Kollision MS SONORO mit  
MT SÜLLBERG auf dem NOK am 18. April 2010**

### 1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Die unter der Flagge von Gibraltar fahrende SONORO befuhr in der Nacht vom 17. April auf den 18. April 2010 den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) in westliche Richtung. Nach dem Lotsenwechsel in Rüterbergen gegen 00:50 Uhr<sup>1</sup> verschlechterte sich die Sicht im weiteren Verlauf der Fahrt. Auf der Brücke befanden sich zunächst neben dem Lotsen der Kapitän und der II. Nautische Offizier. Um 02:27 Uhr verließ der Kapitän die Brücke. Um 03:00 Uhr wurde der II. Nautische Offizier durch den I. Nautischen Offizier abgelöst. Inzwischen hatte die Sichtweite auf 100 m bis 150 m abgenommen.

Um 03:04 Uhr, auf Höhe der Fähre Hohenhörn, kam es zu einer ungewöhnlichen Kursänderung nach Backbord auf die Südseite des Kanals zu. Das Schiff konnte kurz darauf wieder auf Kurs gebracht werden. Wenig später, gegen 03:09 Uhr, erfolgte die Vorbeifahrt des Entgegenkommers MARIDA PATEA. Während dieser Passage lief die SONORO nach Steuerbord aus dem Ruder und konnte auch durch eine Hartruderlage nach Backbord nicht wieder auf Kurs gebracht werden. Letztendlich kam es zu einer Böschungsberührung auf der Nordseite auf Höhe des Kanalkilometers 23. Es gelang der Besatzung, die SONORO ohne fremde Hilfe zu befreien, und um 03:21 Uhr setzte das Schiff seine Fahrt fort.

Die Ausweiche Dückerwisch wurde um 03:59 Uhr verlassen. Der Kapitän befand sich wieder auf der Brücke und hatte die Schiffsführung inne, der I. Nautische Offizier steuerte das Schiff.

Um 04:05 Uhr kam es zur Kollision mit der entgegenkommenden und ebenfalls unter der Flagge von Gibraltar fahrenden SÜLLBERG. Der Lotse dieses Schiffes hatte die SONORO 42 Sekunden vorher über UKW angerufen, um deren Kursänderung auf die Nordseite des Kanals zu bewirken. Nach der Kollision kam es zu einer erneuten Böschungsberührung durch die SONORO auf Höhe des Kilometers 19.

Trotz der erlittenen Beschädigungen konnten beide Schiffe ihre Fahrt zu den jeweiligen Kanalenden fortsetzen. Dort machten sie fest und wurden durch die Behörden aufgesucht.

Auf keinem der Schiffe kam es während der Ereignisse zu Personenschäden. Es traten keine umweltgefährdenden Stoffe aus.

---

<sup>1</sup> Alle Zeiten im Bericht, wenn nicht anders angegeben, in Ortszeit = Mitteleuropäische Sommerzeit (MESZ) = Koordinierte Weltzeit (UTC) + 2 Std.

## **2 Sicherheitsempfehlungen**

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

### **2.1 Schiffsführung und Betreiber der SONORO**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Schiffsführung der SONORO und dem Betreiber des Schiffes eine Aufarbeitung des Unfalls im Rahmen ihres Sicherheitsmanagements. Dabei sollte insbesondere auf die Grundsätze der Brückenwachdienstes, das Verhalten bei verminderter Sicht und in dicht befahrenen, engen Gewässern und das Fahren unter Lotsenberatung eingegangen werden.

### **2.2 Schiffsführung und Betreiber der SÜLLBERG**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Schiffsführung der SÜLLBERG und dem Betreiber des Schiffes eine Aufarbeitung des Unfalls im Rahmen ihres Sicherheitsmanagements. Dabei sollte insbesondere auf die Grundsätze des Brückenwachdienstes und das Fahren unter Lotsenberatung eingegangen werden.

### **2.3 Lotsenbrüderschaft NOK I**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Lotsenbrüderschaft NOK I eine Aufarbeitung des Unfalls im Rahmen ihres Qualitätsmanagements. Die Aufgabenverteilung zwischen Schiffsbesatzung und Lotsen, das Fahren bei verminderter Sicht und die Durchführung von Schiffsbegegnungen unter ungünstigen Bedingungen sollten besondere Beachtung finden.

### **2.4 Hersteller des S-VDR**

Die BSU empfiehlt dem Unternehmen Netwave Systems, an Bord der SONORO die Hard- und Software dahingehend zu optimieren, dass die aufgezeichneten Daten nach Seeunfällen in ausreichender Qualität vorhanden sind und ausgewertet werden können.