

Untersuchungsbericht 117/11

Datum 27. Juni 2014

Sehr Schwerer Seeunfall

Kollision der TYUMEN-2 mit der OOCL FINLAND am 14. April 2011 auf dem Nord-Ostsee-Kanal

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 14. April 2011 lief die unter der Flagge der Russischen Föderation fahrende TYUMEN-2 innerhalb eines Konvois auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) nach Westen. Ihr entgegen kam die ebenfalls in einem Konvoi fahrende OOCL FINLAND. Dieses Schiff führte die Flagge des Vereinigten Königreiches. Zum Zeitpunkt der Begegnung betrug die Sichtweiten im Kanalabschnitt zwischen Hochbrücke Grüental und Ausweiche Fischerhütte ca. 100 Meter. Beide Schiffe wurden durch Lotsen beraten. Auf beiden Schiffen befanden sich Kanalsteuerer. Während der Annäherung an die TYUMEN-2 bewegte sich die OOCL FINLAND zu weit an die Uferböschung auf ihrer Steuerbordseite heran. Durch den eintretenden Böschungseffekt kam es zum Absetzen des Schiffes. Dieser Effekt konnte auch durch Hartruderlage und Fahrterhöhung nicht aufgefangen werden. Die OOCL FINLAND drehte unkontrolliert auf die TYUMEN-2 zu und kollidierte mit dieser um 07:00 Uhr¹ im Bereich der Aufbauten. Dadurch wurde das Steuerhaus der TYUMEN-2 vollständig abgerissen. Es versank im weiteren Verlauf im Kanal. Der Lotse und der Kanalsteuerer wurden durch die Kollision getötet. Zwei Mitglieder der Besatzung der TYUMEN-2 wurden schwer verletzt. Ein weiteres Besatzungsmitglied erlitt einen Bruch des Fußes. Die TYUMEN-2 fuhr sich nach der Kollision in der Uferböschung fest.

Die OOCL FINLAND überstand die Kollision nahezu unbeschadet. Von den gravierenden Unfallfolgen auf der TYUMEN-2 hatte man auf der OOCL FINLAND wegen des Nebels zunächst keine Kenntnis. Das Schiff setzte die Fahrt fort und machte später in Rendsburg für die Ermittlungen an Bord fest.

Nach der Kollision wurde der Kanal auf diesem Teilstück zunächst gesperrt.

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

Nach Abschluss der Rettungsmaßnahmen wurde die TYUMEN-2 durch zwei Schlepper zur Ausweiche Fischerhütte gebracht.

Der Verkehr wurde am 14. April 2011 um 12:23 Uhr unter Auflagen wieder freigegeben, nachdem die Lage des Steuerhauses im Kanal festgestellt und markiert worden war. Das Steuerhaus der TYUMEN-2 wurde später gehoben.

¹ Alle Zeiten im Bericht sind in Ortszeit = UTC + 2 Stunden, wenn nicht anders bezeichnet.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

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 VDR 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.

2.2 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

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.

2.3 Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

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 Kanalsteuerer.

2.4 Schiffsführung und Betreiber der OOCL FINLAND

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.