

## Untersuchungsbericht 330/13

**Datum: 15. März 2016**

**Schwerer Seeunfall**

**Kollision zwischen TMS CORAL IVORY und MS SIDERFLY am 28. Oktober 2013 im Nord-Ostsee-Kanal**

### 1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 28. Oktober 2013 gegen 02:56 Uhr<sup>1</sup> kollidierte im Nord-Ostsee-Kanal (NOK) westlich der Hochbrücke Brunsbüttel der in den Niederlanden registrierte LPG<sup>2</sup>-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.

Zwei bereits kurz nach der Kollision am Unfallort eintreffenden Schleppern gelang es, die SIDERFLY, die zwischenzeitlich ca. 0,3 Seemeilen Richtung Osten getrieben war, provisorisch 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 Stunden und Tagen gelang es mit großem technischen Aufwand, den Havaristen zunächst an der nördlichen Kanalböschung zu stabilisieren und anschließend provisorisch schwimmfähig zu machen.

---

<sup>1</sup> Alle Uhrzeiten im Bericht sind Ortszeiten = MEZ = UTC + 1 Stunde.

<sup>2</sup> LPG = Liquid Petrol Gas = Flüssiggas.

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.

## **2 Sicherheitsempfehlungen**

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

### **2.1 Lotsenbrüderschaft Nord-Ostsee-Kanal I**

#### **2.1.1 Bedeutung der Funksprüche der Verkehrslenkung**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Lotsenbrüderschaft Nord-Ostsee-Kanal I, ihre Lotsen anlässlich von Fortbildungen und/oder durch ein Informationsschreiben für die Bedeutung der von der Verkehrszentrale NOK im Rahmen der Verkehrslenkung getätigten Funksprüche zu sensibilisieren. Soweit diese Festlegungen zum Beginn, zur Unterbrechung oder zur Fortsetzung einer Kanalpassage enthalten, handelt es sich hierbei um „Schiffahrtspolizeiliche Verfügungen“, die von den Lotsen und Schiffsführungen der betroffenen Fahrzeuge zwingend zu beachten sind.

#### **2.1.2 Kommunikation zwischen Lotse und Schiffsführung**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Lotsenbrüderschaft Nord-Ostsee-Kanal I, ihre Lotsen anlässlich von Fortbildungen und/oder durch ein Informationsschreiben dazu anzuhalten, der für die Schiffsführung verantwortlichen Person auf der Brücke sämtliche, für das zu lotsende Fahrzeug bedeutsame Informationen zur Verfügung zu stellen. Insbesondere muss sichergestellt werden, dass auch Schiffsführungen, die kein oder nur wenig Deutsch verstehen, zu jedem Zeitpunkt Kenntnis über den Inhalt und das Ergebnis in deutscher Sprache geführter Funkkommunikation haben.

### **2.2 Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt**

#### **2.2.1 Überwachung der Funkkommunikation durch die Vkz**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), die operativen Abläufe der Verkehrsüberwachung in der Verkehrszentrale NOK zu überprüfen und ggf. zu optimieren. Insbesondere sollte untersucht werden, ob es technisch und organisatorisch mit vertretbarem Aufwand möglich ist, dass die für die Verkehrslenkung zuständigen Nautiker oder ggf. der Nautiker vom Dienst auch die UKW-Kanäle 12 (Kiel Canal IV) und 13 (Kiel Canal I) überwachen. Dies würde der Verkehrslenkung die Möglichkeit eröffnen, im Falle einer inhaltlich von deren Vorgaben abweichender Schiff-Schiff-Kommunikation schneller reagieren zu können.

#### **2.2.2 Umstellung der Funkkommunikation von Duplex auf Simplex**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) die Möglichkeit der Umstellung der Duplex-Funkkanäle, die der Kommunikation Vkz – Schiff bzw. Schiff – Schiff dienen, auf das Simplex-Verfahren zu prüfen.

### **2.2.3 Signalanlage am Ausgang des Landeshafens Ostermoor**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), im Hinblick auf eine Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsanbindung des Landeshafens Ostermoor an den NOK, die Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen, insbesondere die Möglichkeit der Installation einer in die Verkehrsablaufplanung des Verkehrssicherungssystems des NOK zu integrierenden Signalanlage an der Ausfahrt des Landeshafens Ostermoor zu prüfen.