



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Summarischer Untersuchungsbericht

156/03

Schwerer Seeunfall

**Kollision CMS IVORY STAR I mit den Bergepontons
EUROPA und NUMAX am 1. Juni 2003**

Stand: 15. April 2004

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit dem Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz-SUG) vom 24. Juni 2002 durchgeführt.

Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

Herausgeber:
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg

Direktor: Dieter Graf
Tel.: +49 40 31908300, Fax.: +49 40 31908340
posteingang-bsu@bsh.de www.bsu-bund.de

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung des Seeunfalls	4
2.	Unfallort.....	5
3.	Schiffsdaten und Fotos	6
4.	Reiseverlauf/Unfallhergang.....	7
5.	Schadenszusammenfassung / Schadensbilder	11
6	Quellennachweis.....	12

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 1. Juni 2003 gegen 21:18 Uhr Ortszeit (20:18 Uhr UTC) kollidierte das unter deutscher Flagge fahrende Containerschiff IVORY STAR I beim Auslaufen aus dem Hafen von Lagos/Nigeria im Badagri Creek mit einem aus den Barges EUROPA und NUMAX bestehenden Verband, der am Rande der Tiefwasserfahrinne Wrackbergungsarbeiten ausführte.

Der Zusammenstoß ereignete sich ca. 1,5 kbl SSE-lich vom Liegeplatz 1 des Tin Can Island Terminals während eines Ausweichmanövers. Zu der Kursänderung war das CMS IVORY STAR I zuvor wegen eines die freie Passage des Fahrwassers behindernden Ankerliegers gezwungen worden. Zum Unfallzeitpunkt herrschten gute Sichtverhältnisse und leichter Wind. Seegang oder Dünung waren nicht zu verzeichnen.

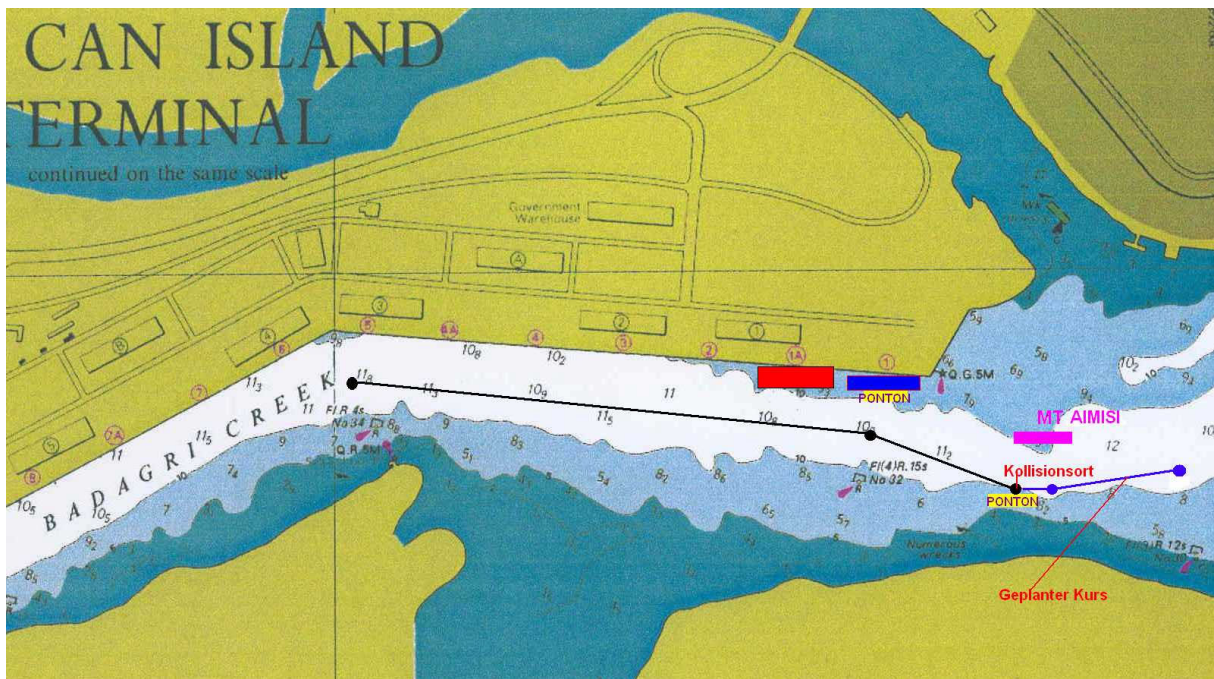
Bei der Kollision wurde das CMS IVORY STAR I im Bereich des Vorschiffes beschädigt. Das Schiff konnte jedoch aus eigener Kraft seine Fahrt zum Ankerplatz im Commodore Channel fortsetzen. Auf der Barge NUMAX brach infolge des Unfalls der Kran ab. Über Nacht sank die Barge EUROPA wegen einer Leckage in der Außenhaut.

Auf dem Bargesverband brach sich ein nigerianischer Arbeiter beide Beine. Weitere Verletzte gab es nicht. Umweltschäden traten nicht ein.

2. Unfallort

Art des Ereignisses: Schwerer Seeunfall
Datum: 1. Juni 2003
Ort: Badagri Creek Lagos; Position 006° 25,75'N 003° 21,81'E

Zum Zeitpunkt des Unfalls betrug die Sichtweite ca. 7 sm. Der Wind wehte aus nordwestlicher Richtung mit der Stärke 2 Bft.



Seekarte: British Admiralty Chart 8212; Berichtigungsstand: NtM 2001 – 39 / 3851

3. Schiffsdaten und Fotos



3.1. Schiffsdaten MS IVORY STAR I

Schiffsname:	IVORY STAR I (ex. SEA LYNX)
Reederei:	Conti Clarissa Schifffahrts-GmbH & Co. KG
Heimathafen:	Hamburg
Nationalität/Flagge:	Deutschland
IMO-Nr.:	9134490
Unterscheidungssignal:	DGOO
Schiffstyp:	Containerschiff
Besatzung:	17 Personen + 1 Lotse
Klassifikation:	Germanischer Lloyd
Klasse:	100 A 5 Cont.MC, Aut
Baujahr:	1997
Bauwerft:	Daewoo / Korea
Länge über alles:	205,50 m
Breite:	27,40 m
Tiefgang max.:	15,80 m
Bruttoraumzahl:	24.053
Tragfähigkeit:	28.370
Hauptmaschine/Hersteller/Typ:	B & W/Korea Heavy Ind. & Co./7L 60 MC
Maschinenleistung:	13.340 kW
Ruderanlage (Typ):	Semi-Spade
Bugstrahlruder/Leistung:	Kamewa Control Pitch Propeller/1020 kW
Propeller:	1 Festpropeller rechtsdrehend
Geschwindigkeit:	19 kn

3.2. Bergepontons

Von den beiden Barges NUMAX und EUROPA, mit denen ein nigerianisches Unternehmen zum Unfallzeitpunkt Wrackbergungsarbeiten ausführte, konnten leider keine technischen Einzelheiten beschafft werden. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Barge NUMAX mit Teilen des zerstörten Krans. Im Vordergrund sind aus dem Wasser aufragende Überreste der gesunkenen Barge EUROPA erkennbar.



4. Reiseverlauf/Unfallhergang

4.1. Fahrt des Schiffes

Das deutsche Containerschiff MS IVORY STAR I verließ am 1. Juni 2003 um 20:24 Uhr Ortszeit den Liegeplatz Nr. 4 a des Tin Can Island Terminals im Hafen von Lagos/Nigeria. Der nächste Zielhafen sollte Cotonou/Benin sein.

Auf der Brücke befanden sich der Kapitän und der 1. Offizier, beide deutscher Nationalität, sowie ein philippinischer Matrose als Rudergänger und der nigerianische Lotse, der um 19:35 Uhr an Bord gekommen war. Die Back war mit dem philippinischen Bootsmann besetzt.

Der Tiefgang des CMS IVORY STAR I betrug vorne 7,00 m und achtern 7,55 m. Der mittlere Tiefgang lag bei 7,28 m.

4.1.1. Bericht des Kapitäns

Der verantwortliche Schiffsführer hat in seinem Kapitänsbericht an die Reederei den Unfallhergang folgendermaßen geschildert:

Nachdem das CMS IVORY STAR I mit Schlepperassistenz im Wendebecken gedreht habe, seien die Schlepper um 21:04 Uhr entlassen worden. Das Schiff habe sodann begonnen, den Badagri Creek mit der Fahrtstufe „Langsam Voraus“ (7 kn) zu passieren. Die Sicht sei sehr gut gewesen und sie habe zu diesem Zeitpunkt bei etwa 7 sm gelegen, die See sei glatt gewesen.

Der Kapitän habe sich zusammen mit dem Lotsen während des Auslaufens vorwiegend in der Backbord-Brückennock aufgehalten und seine Anweisungen an den Rudergänger in die Brücke gerufen.

Um 21:10 Uhr sei die Tonne Nr. 34 an Steuerbord in einem Abstand von 80 m passiert worden, zeitgleich habe man die Geschwindigkeit auf „Ganz Langsam Voraus“ reduziert.

Zum selben Zeitpunkt habe der Kapitän direkt in der Kurslinie ein ankerndes Schiff bemerkt. Der Ankerplatz dieses Schiffes, das später als Motortanker AIMISI identifiziert worden sei, befand sich nach seinen Angaben in SSE-licher Richtung und in einer Distanz von 1 Kabel (kbl) von der Ecke des Liegeplatzes Nr. 1. Sowohl der Kapitän als auch der Lotse seien über die ungewöhnliche Ankerposition der AIMISI überrascht gewesen.

Da der Liegeplatz Nr.1 seinerseits von einem großen Ponton belegt gewesen sei, und um die weitere Passage des Badagri Creek innerhalb der Tiefwasserlinie zu gewährleisten, habe der Lotse empfohlen, den Ankerlieger an dessen Steuerbordseite zu passieren. Wegen der guten Sichtverhältnisse und da keine weiteren Lichter auf der Steuerbordseite zu sehen gewesen seien, habe man um 21:15 Uhr den Kurs von 98° auf 111° geändert. Zwei Minuten später hätte der Kurs dann wieder nach Backbord geändert werden sollen, so dass der MT AIMISI in einer Entfernung von 70 m passiert worden wäre.

Um 21:16 Uhr sei die unbeleuchtete Tonne Nr. 32 querab gewesen. Als um 21:17 Uhr der Kurs wieder wie vorgesehen nach Backbord geändert werden sollte, habe der Bootsmann über Funk von der Back an die Brücke gemeldet, dass er unmittelbar voraus sehr nah ein dunkles Objekt ausmachen würde.

Der Kapitän hat weiter ausgeführt, dass er den Maschinentelegrafen sofort auf „Voll Zurück“ gelegt habe und sodann in die Nock gelaufen sei, um etwas zu sehen. Im selben Augenblick habe er eine kleine, durch das ganze Schiff gehende Erschütterung wahrgenommen. Wegen der völligen Dunkelheit im Voraus-Bereich seien ihm keine optischen Wahrnehmungen möglich gewesen. Er habe das Bugstrahlruder voll nach Backbord geordert, um den Steuerborddreh des Bugs mit Beginn der Rückwärtsfahrt des Schiffes zu kompensieren.

Um 21:20 Uhr habe er die Maschine gestoppt und danach „Ganz Langsam Voraus“, „Ruder hart Backbord“ und "Bugstrahlruder voll nach Backbord“ gegeben, um das Heck des MT AIMISI an dessen Backbordseite passieren zu können.

Zur selben Zeit habe der Lotse Port Control über die Kollision unterrichtet.

Da auf Grund des sehr engen Fahrwassers keine Möglichkeit zum sofortigen Anker bestehen hätte, sei das Schiff zum Commodore Channel weitergelaufen. Um 21:21 Uhr sei dem Kapitän aufgefallen, dass das CMS IVORY STAR I sehr schnell Schlagseite nach Backbord bekäme, was ein Anzeichen von Wassereintritt auf der Backbordseite gewesen sei. Umgehend habe er den 1. und den 2. Offizier, einen Matrosen und den Schiffsmechaniker beauftragt, alle Abteilungen zu überprüfen. Nach 20 Minuten habe der 2. Offizier berichtet, dass sich in den überprüften Laderäumen und in der Back kein Wasser befände, aber Flutungsgeräusche aus dem Ballasttank Nr. 1 zu vernehmen seien. Daraufhin habe der Kapitän um 21:41 Uhr den Chefsingenieur angewiesen, Ballast in den Steuerbordtank Nr. 1 zu pumpen, um die Schlagseite zu minimieren.

Um 22:12 Uhr sei im Commodore Channel geankert worden.

Im Rahmen einer Befragung durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung hat der Kapitän nochmals betont, dass er weder über den Ankerlieger AIMISI noch über die die freie Passage des Fahrwassers behindernden unbeleuchteten Pontons durch den Lotsen unterrichtet worden sei. Der Lotse habe dem Kapitän mehrfach versichert, dass er, der Lotse, selbst keine Informationen über die fraglichen Hindernisse am und im Fahrwasser gehabt hätte. Der Lotse erlitt kurz nach dem Unfall noch auf der Brücke des CMS IVORY STAR I einen Nervenzusammenbruch und war nicht mehr ansprechbar.

4.1.2. Angaben des 1. Offiziers

Der 1. Offizier hat in seinem Bericht die Schilderung des Unfallhergangs durch den Kapitän vollinhaltlich bestätigt. Er hat insbesondere bestätigt, dass der MT AIMISI im Fahrwasser geankert und somit ein Hindernis beim sicheren Auslaufen dargestellt habe. Er hat ferner ausgesagt, dass der Lotse die Empfehlung gegeben habe, den Ankerlieger an dessen Steuerbordseite zu passieren. Als das CMS IVORY STAR I mit dem Bug gerade das Heck des ankernden Schiffes passieren wollte, habe der Bootsmann Alarm von der Back gegeben und vor einem sehr nahen voraus liegenden großen dunklen Objekt gewarnt. Obwohl von der Brücke aus in Vorausrichtung völlige Dunkelheit geherrscht habe und nicht der blasseste Lichtschein einer Objektbefeuerung erkennbar gewesen sei, habe der Kapitän den Maschinentelegraphen sofort auf „Voll Zurück“ gelegt.

Der Kapitän und der Lotse seien draußen auf der Nock geblieben. Der 1. Offizier habe eine sehr schwache Erschütterung wahrgenommen. Auf Anweisung des Kapitäns sei er auf „Halbe Fahrt Zurück“ gegangen und nachdem der Bug des Schiffes offensichtlich frei von dem Objekt gekommen sei, habe er die Anweisung seines Kapitäns „Bugstrahler voll nach Backbord!“ ausgeführt.

Das Schiff habe jetzt Fahrt nach Backbord und nach achteraus gemacht. Schließlich sei dann mit „Ganz Langsam Voraus“ der MT AIMISI an dessen Backbordseite passiert und die Fahrt zum Ankerplatz im Commodore Channel fortgesetzt worden.

4.1.3. Aussage des Rudergängers

Der Rudergänger hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass der Lotse derjenige gewesen sei, der ihm die Ruderkommandos gegeben habe. Die Sicht sei gut gewesen, auch er selbst habe eine klare Sicht nach voraus gehabt. Nachdem ein Schiff mit hellen Lichtern in Sicht gekommen sei, habe der Lotse ihn angewiesen, den Kurs nach Steuerbord zu ändern, um das besagte, in Vorausrichtung ankernde, Schiff an Backbord zu haben. An den neuen Kurs könne sich der Rudergänger nicht mehr genau erinnern, aber er habe wohl $\sim 111^\circ$ betragen. Er habe dann den Funkruf mit der Warnung des Bootsmanns über ein dunkles Objekt direkt voraus gehört, habe aber nichts erkennen können. Der Kapitän sei nach draußen gelaufen, um etwas sehen zu können. Der 1. Offizier habe am Maschinentelegrafen gestanden. Nachdem das Ruder nach Hart Backbord geordert worden sei, habe man den Ankerlieger schließlich an Steuerbordseite passiert.

4.1.4. Aussage des Bootsmanns

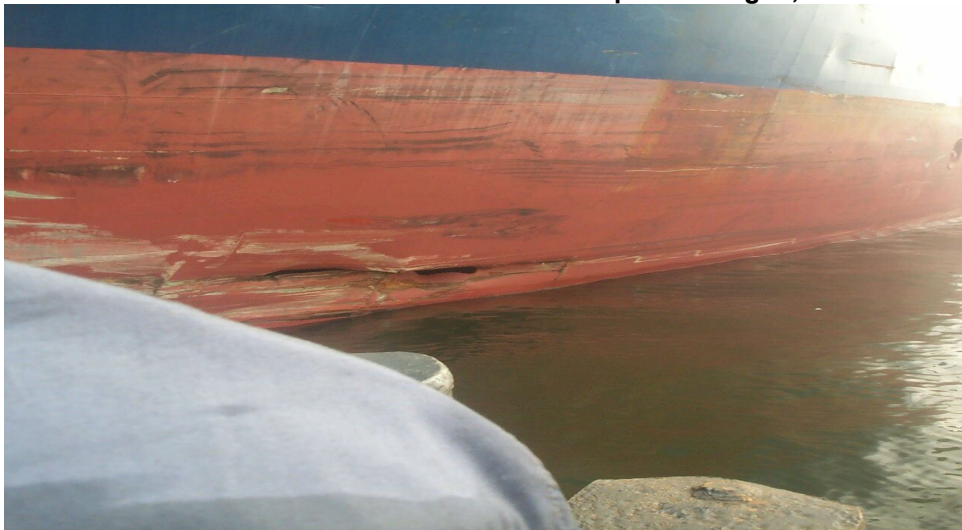
Der Bootsmann hat die Kollision auf der Back miterlebt und folgendes berichtet:

Er sei zum Zeitpunkt des Unfalls auf der Back auf Station, und der Anker sei auf „standby“, „klar zum Fallen“ gewesen. Die Sicht sei trotz Dunkelheit gut gewesen. Plötzlich habe er ein dunkles völlig unbeleuchtetes Objekt etwa 70 m voraus ausgemacht. Trotz der kompletten Dunkelheit des Objektes habe er einen Kran darauf erkennen können. Er habe seine Beobachtung sofort der Brücke gemeldet, bevor es zu Kollision gekommen sei. Alles sei sehr schnell gegangen, er habe versucht sich zu schützen und ins Funkgerät gerufen: „Wir kollidieren!“.
Bald danach sei die Backbordseite des Bugs mit dem Schwimmkran zusammengestoßen.

5. Schadenszusammenfassung / Schadensbilder

Die Schäden am Rumpf des CMS IVORY STAR I sind zum Teil auf den Abbildungen unten erkennbar. Das Schanzkleid auf der Backbordseite der Back wurde auf einer Länge von 1,80 m eingerissen. Im Unterwasserschiff entstand ca. 6 m über der Kiellinie ein, 5 m langer und 0,3 m breiter Riss, der sich von Spant 91 nach achtern erstreckte.

M/V IVORY STAR I / Kollisionsschaden u. Reparatur Lagos, 02.06.2003



Die Barge EUROPA sank auf Grund eines Risses in der Außenhaut in der Nacht zum 2. Juni 2003. Auf der Barge NUMAX wurde die Hebevorrichtung in Folge der plötzlichen einseitigen Zugbelastung des Kranes zerstört. Das geschädigte Bergungsunternehmen hat den ihm entstandenen Schaden gegenüber dem Eigner der IVORY STAR I zunächst auf insgesamt 11,4 Mio US\$ beziffert.

Die Recherchen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) mussten fragmentarisch bleiben, da von der nigerianischen Hafenbehörde in Lagos trotz freundlicher Bemühungen durch die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Nigeria, Außenstelle Lagos, keine Aussagen des Lotsen über den Hergang des Unfalls zu erhalten waren. Auch konnte nicht in Erfahrung gebracht werden, warum der Lotse oder die Hafenbehörden in Lagos den Kapitän des CMS IVORY STAR I vor Auslaufen über die zum Teil unbefeierten Schifffahrtsbehinderungen nicht informiert hatten. Ferner war über den im engen Fahrwasserbereich schwojende Motortanker AIMISI nichts in Erfahrung zu bringen. Wegen der beschriebenen unüberwindlichen Schwierigkeiten bei der Informationsbeschaffung konnten die Ursachen des Seeunfalls nicht abschließend analysiert werden. Deshalb beschränkt sich die Veröffentlichung der BSU auf den vorliegenden summarischen Untersuchungsbericht.

Nicht unerwähnt bleiben soll allerdings, dass die beteiligte deutsche Reederei und insbesondere der Kapitän der IVORY STAR I jederzeit bereit waren, ihren Anteil an der Aufklärung der Unfallursachen zu leisten und insoweit sehr gut mit der BSU kooperiert haben.

6 Quellennachweis

Die dem summarischen Seeunfalluntersuchungsbericht beigefügten Photos wurden freundlicherweise von der Reederei des Containerschiffes zur Verfügung gestellt.