



**Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung**  
**Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation**  
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Untersuchungszwischenbericht**  
zu dem Untersuchungsbericht 330/13

**Schwerer Seeunfall**

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

29. Oktober 2014

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungsgesetz, SUG) vom 16. Juni 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2012 (BGBl. I S. 390), zuletzt geändert durch Artikel 16 Absatz 22 des Gesetzes vom 19. Oktober 2013 (BGBl. I S. 3836) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

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

Direktor: Volker Schellhammer  
Tel.: +49 40 3190 8300  
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 3190 8340  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

## Zusammenfassung

Am 28. Oktober 2013 gegen 02:56 Uhr MEZ kollidierte im Nord-Ostsee-Kanal (NOK) westlich der Hochbrücke Brunsbüttel der in den Niederlanden registrierte LPG-Tanker CORAL IVORY (IMO-Nr.: 9207039, BRZ: 5831, Baujahr: 2000) mit dem vincentisch geflaggt Frachtschiff SIDERFLY (IMO-Nr.: 8412405, BRZ: 2882, Baujahr: 1985). Die ca. 116 Meter lange, mit Ammoniak beladene, unter Lotsenberatung stehende und von einem Kanalsteuerer gesteuerte CORAL IVORY hatte wenige Minuten zuvor ihren Liegeplatz im südlich der Kanaltrasse gelegenen Hafen 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 entgegengerichteten, Richtung Brunsbüttel fahrenden SIDERFLY zusammen.

Die CORAL IVORY löste sich kurze Zeit nach dem Zusammenstoß mit Hilfe eines Rückwärtsmanövers von dem Kollisionsgegner. Im Rahmen der weiteren Bemühungen, die CORAL IVORY vom Unfallort weg und in Richtung Abgangshafen zurück zu manövrieren kam es zu einer weiteren, jedoch weniger gravierenden Berührung des Vorschiffs der CORAL IVORY mit der Backbordseite der SIDERFLY in Höhe der Vorkante der Brücke. Die im Verlauf des Seeunfalls nur moderat beschädigte CORAL IVORY konnte anschließend aus eigener Kraft in den Hafen Ostermoor zurückkehren.

Die mit kristallinem, ungiftigen Stickstoffdüngemittel voll beladene, ca. 100 Meter lange SIDERFLY, die ebenfalls unter Lotsenberatung stand, wurde bei dem ersten Zusammenstoß an ihrer Backbordseite im vorderen Bereich des Schiffes vom eisverstärkten Bugwulst der CORAL IVORY getroffen. Hierbei entstand ein ca. 6 x 4,5 Meter großes Loch in der Außenhaut des Schiffes. Drei Ballasttanks und ein Leerraum (so gen. „Void Space“) füllten sich binnen kürzester Zeit mit ca. 380 Tonnen Wasser. Durch kollisionsbedingte Verschiebungen innerhalb der Schiffsstruktur entstanden im Übrigen vier Löcher in der Laderaumwand des Laderaums 1 der SIDERFLY. Durch diese verhältnismäßig kleinen Öffnungen konnten ca. 70 weitere Tonnen Wasser in das Schiff einströmen, so dass dieses schnell in Schlagseite geriet und zu sinken drohte.

Bedingt durch den starken, aus südwestlicher Richtung wehenden Wind trieb die manövrierunfähige SIDERFLY nach dem Zusammenstoß nahe der Böschung zurück Richtung Osten. Mit Hilfe des ausgebrachten Steuerbordankers konnte das Schiff schließlich ca. 500 Meter östlich der Hochbrücke zum Stehen gebracht werden.

Von den Brücken der CORAL IVORY und der SIDERFLY wurde sofort nach dem Unfall per UKW-Funk externe Hilfe zu Gunsten der offensichtlich schwer havarierten SIDERFLY angefordert. Das Küstenmotorschiff SUSANNE, das unmittelbar nach der CORAL IVORY mit der Kanalpassage Richtung Osten hätte beginnen sollen, setzte umgehend ein mit zwei Besatzungsmitgliedern besetztes Arbeitsboot aus, erreichte gegen 03:10 Uhr die SIDERFLY und nahm vier Besatzungsmitglieder des Schiffes an Bord. Die übrigen 5 Crewmitglieder und der Lotse wurden kurze Zeit danach von

dem zum Havaristen geeilten Lotsenversetzboot Kiebitz von Bord der SIDERFLY evakuiert. Zwei bereits kurz nach der Kollision am Unfallort eintreffenden Schleppern gelang es, die SIDERFLY provisorisch gegen die nördliche Kanalböschung zu drücken und das mit ca. 25 Grad Schlagseite nach Backbord krängende Schiff vor dem Untergang zu bewahren.

Um 04:45 Uhr übernahm das Havariekommando die Gesamteinsatzleitung und koordinierte in den folgenden Stunden und Tagen die technisch aufwendige Stabilisierung des an der nördlichen Kanalböschung aufsitzenden Havaristen. Mit Hilfe von an Land fest verankerten Ketten- und Drahtverbindungen, mit denen die SIDERFLY vorn und achtern fixiert wurde, konnten das Abrutschen und etwaige Kentern der SIDERFLY verhindert und in der Folgezeit deren provisorische Schwimmfähigkeit wiederhergestellt werden. Der NOK musste für den sehr komplexen Prozess der Sicherung der SIDERFLY, der durch einen sich im Verlauf des Unfalltages zu einem Orkan steigenden Sturm zusätzlich behindert wurde, gesperrt werden. Erst drei Tage nach dem Unfall, am 31. Oktober 2013 um 17:00 Uhr, konnte der NOK in Abstimmung mit allen beteiligten Behörden wieder uneingeschränkt für den Verkehr freigegeben 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.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) nahm wegen der küstenstaatlichen Betroffenheit Deutschlands wenige Stunden nach der Kollision die Unfalluntersuchung an Bord der CORAL IVORY auf. Im Mittelpunkt der Untersuchung des schweren Seeunfalls steht die Aufgabe, die primären Ursachen der Kollision zu ermitteln. Hierbei kommt der Auswertung der Aufzeichnungen des Schiffsdatenschreibers der CORAL IVORY und des Funkverkehrs der Verkehrszentrale Brunsbüttel besondere Bedeutung zu. Daneben werden aber auch Randbedingungen des Unfallgeschehens betrachtet. In letzterem Zusammenhang ist die BSU beispielsweise unter Beteiligung eines externen Sachverständigen der Frage nachgegangen, ob möglicherweise schiffbauliche Mängel der SIDERFLY zu der rasanten Einnahme der Schlagseite beigetragen haben könnten. Diese Vermutung bestätigte sich jedoch nicht.

Da es sich bei der umfassenden Würdigung aller Erkenntnisquellen um einen zeitaufwendigen Prozess handelt, kann die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist zur Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes nach einem sehr schweren oder schweren Seeunfall ohne Einbußen auf der Ebene der den Bericht prägenden Schlussfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen nicht eingehalten werden. Die BSU hat sich daher nach sorgfältiger Abwägung aller maßgeblichen Faktoren und unter der Maßgabe, dass die Qualität eines Untersuchungsberichtes Priorität gegenüber dem zeitlichen Aspekt der Veröffentlichung haben muss, für eine Verschiebung des Veröffentlichungstermins des endgültigen Berichtes und zur Veröffentlichung des in einem solchen Fall zu erstellenden vorstehenden Untersuchungszwischenberichtes entschieden.