



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Untersuchungszwischenbericht 97/22

Schwerer Seeunfall

**Kollision der PAIVI mit der BJOERKOE
auf dem Nord-Ostsee-Kanal
am 29. März 2022**

21. März 2023

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz - SUG) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 Satz 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.

Der vorliegende Untersuchungszwischenbericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 34 Absatz 4 SUG wird hingewiesen.

Bei der Auslegung des Untersuchungszwischenberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

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



Direktor: Ulf Kaspera
Tel.: +49 40 3190 8300
posteingang@bsu-bund.de

Fax.: +49 40 3190 8340
www.bsu-bund.de

Änderungsverzeichnis

Seite	Änderung	Datum

1 FAKTEN

1.1 PAIVI

1.1.1 Schiffsfoto



Abbildung 1: Schiffsfoto PAIVI¹

1.1.2 Schiffsdaten

Schiffsname:	PAIVI
Schiffstyp:	Stückgutfrachtschiff
Flagge:	Zypern
Heimathafen:	Limassol
IMO-Nummer:	9434149
Unterscheidungssignal:	5BGW2
Eigner (nach Equasis):	Paivi InterScan Shipmanagement
Reederei:	InterScan Schifffahrtsgesellschaft mbH
Baujahr:	2008
Bauwerft:	Marine Projects Ltd. und Bodewes Shipyards BV
Klassifikationsgesellschaft:	Bureau Veritas
Länge ü.a.:	82,5 m
Breite ü.a.:	12,5 m
Tiefgang maximal:	5,3 m ²
Bruttoraumzahl:	2.474
Tragfähigkeit:	3.450 t
Maschinenleistung:	1.850 kW
Hauptmaschine:	Caterpillar, 1 x 6M25
Geschwindigkeit:	12,5 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Schiffskörperkonstruktion:	Doppelboden
Mindestbesatzung:	6

¹ Quelle: Jörn Kallauch.

² Lt. auf dem Schiff vorhandener Unterlagen zu den Schiffsdaten.

1.1.3 Reisedaten

Abfahrtshafen:	Kokkola / Finnland
Bestimmungshafen:	Antwerpen / Belgien
Art der Fahrt:	Berufsschifffahrt, International
Angaben zur Ladung:	Baustoffe (Schüttgut)
Besatzung:	7
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	$T_v = 5,4 \text{ m}$, $T_a = 5,4 \text{ m}$
Lotse an Bord:	Ja
Kanalsteurer:	Nein
Anzahl der Passagiere:	keine

1.2 BJOERKOE

1.2.1 Schiffsfoto



Abbildung 2: Schiffsfoto BJOERKOE³

1.2.2 Schiffsdaten

Schiffsname:	BJOERKOE
Schiffstyp:	Stückgutfrachtschiff
Flagge:	Zypern
Heimathafen:	Limassol
IMO-Nummer:	9376787
Unterscheidungssignal:	5BRY4
Eigner (nach Equasis):	Emden Coastal-Bulker UG
Reederei:	Schulte & Bruns GmbH & Co KG
Baujahr:	2009
Bauwerft:	Societatea Comerciala Severnav S.A. und Bodewes Shipyards BV
Klassifikationsgesellschaft:	Det Norske Veritas
Länge ü.a.:	106,8 m
Breite ü.a.:	15,2 m
Tiefgang maximal:	5,25 m

³ Quelle: Hasenpusch Photo-Productions.

Bruttoraumzahl:	4.102
Tragfähigkeit:	5.499 t
Maschinenleistung:	1.980 kW
Hauptmaschine:	Caterpillar, 1 x 6M25
Geschwindigkeit:	11 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Schiffskörperkonstruktion:	Doppelboden
Mindestbesatzung:	7

1.2.3 Reisedaten

Abfahrtschafen:	Papenburg / Deutschland
Bestimmungshafen:	Södertälje / Schweden
Art der Fahrt:	Berufsschiffahrt, International
Angaben zur Ladung:	Holzschnitzel als Schüttgut
Besatzung:	9
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	$T_v = 4,36$ m, $T_a = 4,77$ m
Lotse an Bord:	Ja
Kanalsteurer:	Ja
Anzahl der Passagiere:	keine

1.3 Angaben zum Seeunfall

Art des Seeunfalls:	Schwerer Seeunfall, Kollision zweier Schiffe
Datum/Uhrzeit:	29. März 2022, 10:49 Uhr MESZ
Ort:	Nord-Ostsee-Kanal, Kanalkilometer 93,45
Breite/Länge:	$\varphi = 54^{\circ}21,7'N$, $\lambda = 010^{\circ}4,0'E$
Fahrtabschnitt:	Revierfahrt
Platz an Bord:	Bugbereich bei beiden Schiffen
Menschlicher Faktor:	Nein
Folgen:	Vier verletzte Besatzungsmitglieder mit Prellungen und Platzwunden, Schäden an beiden Schiffen im Bugbereich, Wassereinbruch in die Vorpiek und den Rudermaschinenraum bei der BJOERKOE

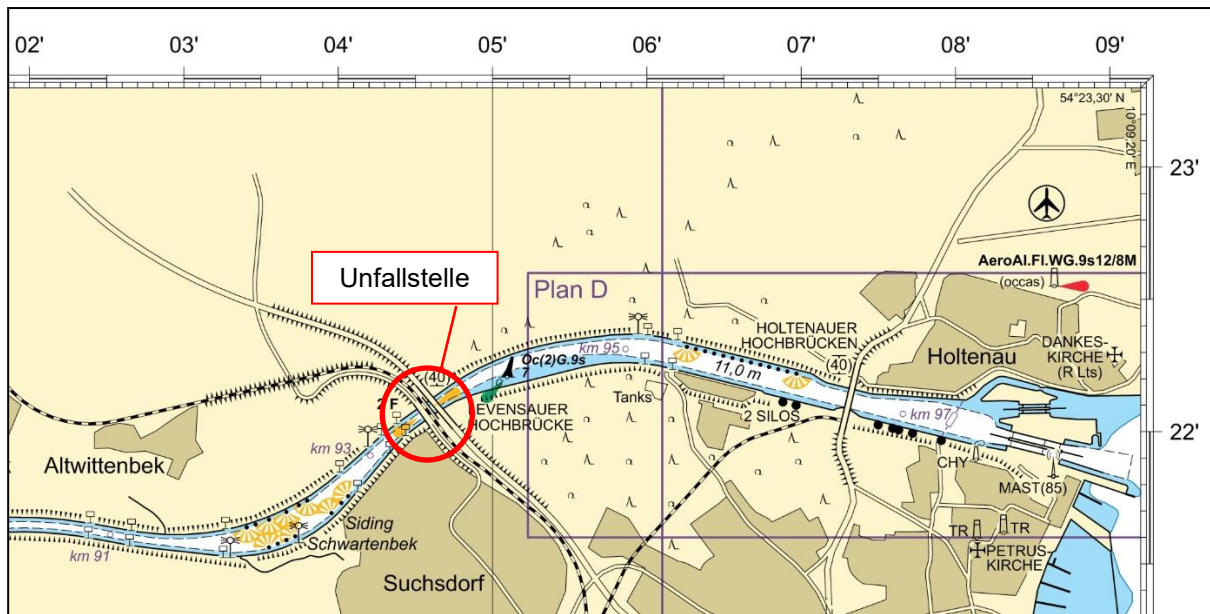


Abbildung 3: Seekarte mit Unfallstelle⁴

1.4 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	Verkehrszentrale NOK, Feuerwehr Kiel, Rettungsdienst, Wasserschutzpolizei, Maritimes Sicherheitszentrum
Eingesetzte Mittel:	Schlepper HOLTENAU, STEIN und PARAT, Feuerwehr mit Schlauchbooten, RTW, ein Ölüberwachungsflugzeug
Ergriffene Maßnahmen:	Unterstützung der Havaristen beim Manövrieren durch die Schlepper; später Verschleppen der PAIVI zum Liegeplatz durch HOLTENAU und STEIN, Begleitung der BJOERKOE durch die PARAT zum Liegeplatz; Verbringung von drei verletzten Besatzungsmitgliedern der PAIVI an Land durch Feuerwehr und Übergabe an den Rettungsdienst für Transport in ein Krankenhaus; Unterstützung durch die Feuerwehr auf der PAIVI beim Festmachen der Schlepper und beim Anlegen; erste Ermittlungen an Bord durch Wasserschutzpolizei; Flug zur Kontrolle auf eine mögliche Gewässerverunreinigung.

⁴ Quelle: Ausschnitt aus Seekarte DE42 des BSH.

2 ZUSAMMENFASSUNG

Am Vormittag des 29. März 2022 kollidierten auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) das westgehende Frachtschiff PAIVI mit dem ostgehenden Frachtschiff BJOERKOE. Die Kollision fand im Bereich der Levensauer Hochbrücken statt. Der Zusammenstoß ereignete sich, da die PAIVI ihren vorgesehenen Kurs plötzlich verließ und auf die BJOERKOE zudrehte. Aufgrund des geringen Abstandes zwischen den Fahrzeugen waren Ausweichmanöver oder eine wirksame Fahrtreduzierung nicht mehr möglich. Bei der Kollision erlitten beide Schiffe größere Schäden im Bugbereich. Der Rumpf der BJOERKOE wurde unterhalb der Wasserlinie durchstoßen, wodurch es zu einem Fluten der Vorpiek und des Bugstrahlruderraums kam. Durch den unerwarteten Aufprall wurden auf der PAIVI drei Besatzungsmitglieder so verletzt, dass sie für eine Behandlung der Platzwunden und Prellungen von eingesetzten Feuerwehrbooten und Rettungstransportwagen in ein Krankenhaus transportiert werden mussten. Auch auf der BJOERKOE erlitt ein Besatzungsmitglied Prellungen. Beide Schiffe wurden nach der Kollision von Schleppern zu ihren durch die Verkehrszentrale vorgegebenen Liegeplätzen in Kiel geschleppt bzw. begleitet.

Durch die Schiffsführung der PAIVI wurde ein Problem mit der Ruderanlage als Ursache für die Kursabweichung angegeben. Im Ergebnis der Ermittlungen der BSU wird die Möglichkeit, dass ein Absetzen des Schiffes durch den Bankeffekt ursächlich war, als unwahrscheinlich angesehen. Vielmehr geht auch die BSU von einer technischen Ursache aus.

Die Untersuchung des Unfalls dauert an, da der BSU erst kürzlich Unterlagen zur Verfügung gestellt wurden, die die Annahme einer technischen Ursache für den Ruderausfall untermauern. Das Sachverständigenbüro des Schiffversicherers und andere Beteiligte beabsichtigen darüber hinaus, weitere Untersuchungen durchzuführen, um eingehendere Erkenntnisse zur technischen Ursache zu erlangen. Daher hat sich die BSU entschlossen, mit dem Abschluss der eigenen Untersuchung noch abzuwarten.

Da die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist für dessen Veröffentlichung nicht eingehalten werden kann, wird die Öffentlichkeit auf dem Wege der Herausgabe eines Untersuchungszwischenberichtes über den Stand der Untersuchung dieses schweren Seeunfalls informiert.