

Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

- ★ **DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste. Kieler Förde. Hörnbrücke. Öffnungszeiten**
(Mitteilung im NfS-Heft 37/22 aufgehoben)

54° 18,90' N 010° 08,15' E

Ab sofort bis 19. März 2023 erfolgen Brückenöffnungen nur bei Bedarf und nach rechtzeitiger Anmeldung während der Dienstzeiten (Montag bis Freitag von 07:00–15:30 Uhr) unter Telefon +49 (0) 4 31 5 94 12 63.

Öffnungen für das Wochenende müssen bis Freitag 15:30 Uhr beantragt werden.

Täglich zwischen 13:30 Uhr und 14:00 Uhr sowie vom 24. Dezember 2022 bis 1. Januar 2023 erfolgen keine Brückenöffnungen.

- ★ **DE. Baltic Sea. German Coast. Kiel Fjord. Hörnbrücke Bridge. Openings**
(Notification in NfS issue 37/22 cancelled)

54° 18,90' N 010° 08,15' E

From now until 19 March 2023 the bridge will be opened only on demand. Openings must be requested during office hours, (Monday to Friday 0700–1530), by phone +49 (0) 4 31 5 94 12 63 in time before intended passage.

Openings at the weekend must be requested through Friday 1530 hours.

No openings daily between 1330 and 1400 hours and between 24 December 2022 and 1 January 2023.

(WSA Ostsee 274/22) 44/22

- ★ **DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 285/22 veröffentlicht**
(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 40/2022)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 285/20 am 26. Oktober 2022 veröffentlicht wurde. Gegenstand des Berichtes ist der Kontakt des Mehrzweckschiffes ELSE mit einem geschlossenen Schleusentor zum Nord-Ostsee-Kanal in Kiel-Holtenau, der sich am 29. August 2020 ereignet hatte. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen>

einzusehen und herunterzuladen.

Schwerer Seeunfall – Kontakt des Mehrzweckschiffes ELSE mit NOK-Schleusentor in Kiel-Holtenau

Am 29. August 2020 um 05:07 Uhr stieß das in Panama registrierte Mehrzweckschiff ELSE aus der Kieler Förde kommend bei unproblematischen Witterungs- und Sichtverhältnissen frontal mit dem zu diesem Zeitpunkt vollständig geschlossenen Tor der Nordkammer der „Neuen Schleuse“ des NOK in Kiel-Holtenau zusammen und blieb mit seinem Bug in dem Tor stecken. Besatzungsmitglieder oder Personen auf der Schleusenanlage kamen dabei nicht zu Schaden. Schadstoffe wurden ebenfalls nicht freigesetzt. Zwei zum Unfallort beorderte Schlepper konnten die ELSE gegen 10:55 Uhr aus ihrer misslichen Lage befreien und schleppten den schwimmfähig gebliebenen Havaristen zwecks Unfalluntersuchung und Schadensaufnahme zur nahe gelegenen Lindenau-Werft. Die betroffene Schleusenkammer musste gesperrt werden und stand der Schifffahrt erst nach dem Austausch des zerstörten Tores wieder zur Verfügung.

- ★ **DE. BSU. Investigation Report No. 285/22 issued**
(Last report see NfS issue 40/2022)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) hereby announces the publication of the Investigation Report No. 285/20 on 26 October 2022. The report deals with the contact of the multipurpose ship ELSE with a closed lock gate of the Kiel-Holtenau lock which occurred on 29 August 2020. The report is available for download at

https://www.bsu-bund.de/EN/Publications/Unfallberichte/Unfallberichte_node.html.

Serious marine casualty – allision of the multi-purpose ship ELSE with a Kiel-Canal lock gate

At 0507 on 29 August 2020, the Panama registered multi-purpose ship ELSE coming from the Kiel Bay in unproblematic weather and visibility conditions, struck the lock of the north chamber of the “Neue Schleuse” lock of the Kiel Canal in Kiel-Holtenau. The lock gate was completely closed at that time, and the ship got stuck with her bow in the gate. No crewmembers or persons on the lock were harmed. No pollutants were released either. Two tugs ordered to the scene of the accident were able to free the ELSE from its predicament at around 1055 and towed the still-floatable stricken vessel to the nearby Lindenau shipyard for accident investigation and damage assessment. The affected lock chamber had to be closed and was not available to shipping until the destroyed gate had been replaced.

Die Untersuchungen der BSU konzentrierten sich neben den üblichen Ermittlungen an Bord des Schiffes insbesondere auf die Auswertung der von der Verkehrszentrale (Vکز) NOK zur Verfügung gestellten technischen Aufzeichnungen des Fahrtverlaufes der ELSE und des maßgeblichen Funkverkehrs zwischen dem das Schiff führenden Wachoffizier an Bord des Schiffes einerseits und dem Wachhabenden der Lotsenstation und dem Nautiker in der Vکز andererseits. Dabei bestätigte sich, dass die zur Annahme eines NOK-Lotsen verpflichtete ELSE entgegen der diesbezüglich via UKW getroffenen Vereinbarung an der in der Seekarte verzeichneten Lotsenversetzposition vorbeigefahren war und kurz darauf ihren Kurs bei einer unveränderten Geschwindigkeit von ca. sechs Knoten zielgerichtet in Richtung Schleuseneinfahrt änderte.

Ein wesentlicher Grund für die unfallursächliche Orientierungslosigkeit an Bord war, neben einer unzureichenden Reiseplanung höchstwahrscheinlich die Tatsache, dass die vom Wachoffizier anlässlich der Absprachen mit der Lotsenwache zu Grunde gelegte Uhrzeit (Bordzeit) eine Stunde von der zum Unfallzeitpunkt in Deutschland maßgeblichen Ortszeit (MESZ) abwich.

Neben der Klärung des Fahrverhaltens der ELSE befasste sich die BSU anlässlich der Untersuchung des Unfalls sehr ausführlich mit rechtlichen und tatsächlichen Fragen der Organisation der Verkehrsüberwachung und des Lotsenwesens auf der Kieler Förde und insbesondere im Zulauf zur Schleusenanlage Kiel-Holtenau.

Den Abschluss des Untersuchungsberichtes bilden Sicherheitsempfehlungen an die Reederei der ELSE, an die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) und an die Lotsenbrüderschaft NOK II/Kiel/ Lübeck/Flensburg (Lotsenbrüderschaft NOK II).

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Publicationen>.

Ulf Kaspera
Direktor

In addition to the usual investigations on board the ship, the BSU's investigation focussed on the evaluation of the technical recordings made available by the VTS Kiel Canal. These recordings showed the course of the voyage of the ELSE on the one hand and the relevant radio communication between the watch officer on board the ship navigating the ship and the watch officer in the pilot station and the nautical officer in the VTS on the other hand. This confirmed that the ELSE that was obliged to accept a NOK-pilot had passed the pilot transfer point shown on the navigational chart contrary to the agreement reached in this regard via VHF and shortly afterwards altered her course at an unchanged speed of approx. 6 knots purposefully towards the lock entrance.

In addition to inadequate voyage planning, a major reason for the disorientation on board causing the accident, was most likely the fact that the time (on board time) used by the watch officer as a basis for the arrangement with the pilot watch deviated one hour from the relevant time (CEST) in Germany.

In addition to clarifying the sailing behaviour of the ELSE, the BSU dealt elaborately with legal and factual issues of the organisation of traffic control and pilotage on the Kiel Bay, particularly in the approach to the lock facility Kiel-Holtenau during the investigation of the accident.

The investigation report concludes with safety recommendations to the shipping company of the ELSE, to the General Directorate of Waterways and Shipping (GDWS) and to pilot association NOK II/Kiel/Lübeck/Flensburg (Lotsenbrüderschaft NOK II).

All investigation reports, safety recommendations and other information published by the BSU are available at

<https://www.bsu-bund.de/EN/Publications>.

*Ulf Kaspera
Director*

(BSU 11/22) 44/22