



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

Dienstgebäude

Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 0
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40
posteingang-bsu@bsh.de
www.bsu-bund.de

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
255/08

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 8311

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 1. Februar 2010

Pressemitteilung 2/10

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der **Untersuchungsbericht Nr. 255/08** am 1. Februar 2010 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision des CMS MARFEEDER mit dem CMS APL TURQUOISE am 1. Juni 2008 auf der Außenweser. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen – wie alle bisherigen Berichte – im Internet unter www.bsu-bund.de einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Kollision Außenweser

Am 1. Juni 2008 um 06:01 Uhr kollidierten bei Sichtweiten unter 1000m das unter deutscher Flagge fahrende Containerschiff MARFEEDER mit dem unter Singapur-Flagge fahrenden Containerschiff APL TURQUOISE im Fahrwasser der Weser. Die Unfallstelle befindet sich bei der Flussbiegung am „Robben-nordsteert Leuchtfener“. Beide

Schiffe fuhren mit Lotsen und wurden zusätzlich vom Radarlotsen des Schiffsverkehrs-dienstes Bremerhaven beraten. Nach der Kollision fuhr die MARFEEDER weiter nach Bremerhaven, die APL TURQUOISE ging auf Reede vor Anker. Beim Unfall wurde niemand verletzt. Die MARFEEDER wurde an Bb.-Seite erheblich beschädigt und

verlor bei der Kollision das Bereitschaftsboot. Die APL TURQUOISE hatte einen Riss am Bb.-Vorschiff oberhalb der Wasserlinie und konnte noch in der folgenden Nacht ihre Reise fortsetzen. Es traten keine Schadstoffe aus. Der Abschlussbericht wurde am 1. Februar 2010 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Kollision zwischen den Containerschiffen MARFEEDER und APL TURQUOISE

Am 1. Juni 2008 um 06:01 Uhr kollidierten bei Sichtweiten unter 1000 m das aus Hamburg kommende Feederschiff MARFEEDER mit dem aus Bremerhaven kommenden Containerschiff APL TURQUOISE süd-östlich der Tonne. 33 im Fahrwasser der Weser am „Robbennordsteert Leuchtfeuer“. Beide Schiffe fuhren mit Lotsen und wurden zusätzlich vom Radarlotsen der Verkehrszentrale Bremerhaven beraten. Beim Unfall wurde niemand verletzt. Die MARFEEDER wurde an Backbord-Seite erheblich beschädigt und verlor bei der Kollision das Bereitschaftsboot. Die APL TURQUOISE hatte einen Riss am Backbord-Vorschiff oberhalb der Wasserlinie und konnte noch in der folgenden Nacht ihre Reise fortsetzen. Es traten keine Schadstoffe aus.

Die APL TURQUOISE war auf der Reise nach Felixstowe/Vereinigtes Königreich. Die Sichtweite betrug zunächst 2-3 sm. Mit einem Tiefgang von 12,30 m hielt sich die APL TURQUOISE als Wegerechtsschiff in der Fahrwassermitte auf den Richtfeuer- bzw. Radarlinien. Es konnte nur innerhalb des ca. 200 m breiten Fahrwassers manövriert werden. Nach und nach setzte auf dieser Fahrt Nebel ein. Die MARFEEDER wurde vor der Flussbiegung zwischen den Tonnen 29 und 31 an der Radaranlage ausgemacht. Sie hielt sich dicht am Tonnenstrich und es gab keine Zweifel an ihrer Fahrweise sowie ihrer sachgerechten Kursänderung bei Tonne 33.

Die MARFEEDER nahm, von Hamburg kommend, um 04:40 Uhr den Weserlotsen an Bord. Zu diesem Zeitpunkt lag die Sichtweite bei 4-5 sm. Die MARFEEDER steuerte mit der Selbststeueranlage, beide Radar- und UKW-Anlagen waren an und der Revierfunk wurde abgehört. Der Wachoffizier berichtete dem Lotsen von der fehlerhaft arbeitenden Steuerbord-Radaranlage und dem defekten Elektronischen Seekartensystem. Am Hoheweg Leuchtturm verschlechterte sich die Sicht auf unter 1 sm. Um etwa 05:53 Uhr wurde die APL TURQUOISE zwischen den Tonnen 38 und 40 auf dem Radarbildschirm identifiziert. Dem Radarlotsen der Verkehrszentrale wurde mitgeteilt, dass die Radarberatung mitgehört und die MARFEEDER rechts bleiben werde. Die Tonne F1, die zu diesem Zeitpunkt 4 Kabel an Steuerbord entfernt war, sei nicht sichtbar gewesen. Daraufhin sei die Backbord-Radaranlage auf den 1,5 sm Bereich geschaltet worden, aber voraus sei das Bild nur noch griesig und die Tonnen an der Flussbiegung mit der Radaranlage nicht identifizierbar gewesen. Der Lotse forderte Radarberatung an. Um 06:00 Uhr machte der Radarlotse die MARFEEDER auf den engen Passierabstand zur APL TURQUOISE aufmerksam und fordert sie auf, mehr nach Steuerbord zu gehen. Die geplante Kursänderung kam jedoch zu spät, und die APL TURQUOISE kollidierte mit den Aufbauten der MARFEEDER.

Viele begünstigende Aspekte trugen zu diesem Unfall bei. Beide Schiffe fuhren unerwartet in Nebelbänke. Es gab für die wachhabenden Offiziere wenig Zeit, hierauf zu reagieren. Zu diesem Zeitpunkt fand auf der MARFEEDER zusätzlich der Wachwechsel statt. Die hier verfügbare Besatzung sowie die Brückenorganisation waren unzureichend und durch eine nicht voll funktionsfähige Navigationsausrüstung beeinträchtigt. Obwohl beide Fahrzeuge mit Lotsen besetzt waren und von der Verkehrszentrale Bremerhaven beraten wurden, konnten sie im Ergebnis nicht wie geplant in ausreichendem Abstand passieren. MARFEEDER verpasste eine zeitgerechte Kursänderung und kollidierte in der Fahrwassermitte mit der entgegen kommenden und als Wegerechtschiff deklarierten APL TURQUOISE.

Die BSU hat Sicherheitsempfehlungen an die Betreiber und Besatzungen von Feederschiffen, Berufsgenossenschaft, Schifffahrtsverwaltung und Seefahrtsschulen bzw. Betreibern von Schiffsführungssimulatoren herausgegeben, um Unterbesetzung zu vermeiden, gesetzliche Ruhe- und Arbeitszeiten einzuhalten sowie die Verkehrsabläufe zu analysieren und zu optimieren.

Jörg Kaufmann, Leiter