



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)
168/09

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

E-Mail: posteingang-bsu@bsh.de

Datum

17. Januar 2011

Pressemitteilung 01/11

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 168/09 am 15. Januar 2011 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision des Autotransporters HÖEGH LONDON mit drei festgemachten Schiffen auf der Weser. 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 der HÖEGH LONDON mit drei festgemachten Schiffen

Am 26. Mai 2009 kollidierte der Autotransporter HÖEGH LONDON auslaufend aus Bremerhaven mit drei an der Pier festgemachten Fahrzeugen. Während des Auslaufens beeinflusste starker, von querab einfallender Wind das Schiff. Die Schiffsführung wurde

von zwei Hafenlotsen unterstützt. Nach dem Passieren der Nordschleuse wurde das Schiff mit Hilfe von zwei Schleppern gedreht. Wegen des Windes konnte das Schiff trotz Unterstützung durch dann noch einen Schlepper den geplanten Kurs jedoch nicht halten und

kollidierte mit den drei an der Containerpier liegenden Schiffen. Der Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung wurde 15. Januar 2011 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Kollision der HÖEGH LONDON mit drei festgemachten Schiffen auf der Weser am 26. Mai 2009

Am Nachmittag des 26. Mai 2009 sollte der unter norwegischer Flagge fahrende Autotransporter HÖEGH LONDON aus Bremerhaven auszulaufen. Aufgrund seiner Größe wurde das Schiff dazu mit zwei Hafenslotsen besetzt.

Bereits am Liegeplatz waren beim Durchgang einer Wetterfront Windstärken von bis zu 9 Bft in Böen beobachtet worden.

Während des Auslaufens aus der Schleuse und dem Drehen auf der Weser herrschte Ebbstrom und der Wind, der zwischenzeitlich stark abgenommen hatte, nahm wieder bis auf 9 Bft zu. Das Drehen wurde durch Bug- und Heckschlepper unterstützt. Nach einer Abstimmung mit dem Lotsen der am westlichen Fahrwasserrand wartenden MSC MALIN wurde auf der HÖEGH LONDON entschieden, die Fahrt aufzunehmen und die MSC MALIN zu passieren.

Nach dem Passieren der MSC MALIN wurde der Heckschlepper losgeworfen. Im weiteren Verlauf konnte das Schiff nicht den Kartenkurs von 331° halten. Aufgrund des Windes, der nun mit 9 Bft bis 10 Bft von querab auf das Schiff einwirkte, wurde das Schiff nach Osten in Richtung der Pier versetzt. Das führte letztendlich zur Kollision mit drei an der nördlichen Containerpier festgemachten Fahrzeugen. Deren Ladekräne wurden zum Teil schwer, die Schiffe und ihre Ladung zum Teil erheblich beschädigt.

Die HÖEGH LONDON konnte nicht auf Höhe der Containerpier gestoppt werden und kollidierte nördlich der Pier mit zwei Fahrwassertonnen und einer Buhnentonne. Die HÖEGH LONDON wurde dabei manövrierunfähig.

Nach einem Notankermanöver wurde das Schiff mit Hilfe von vier Schleppern in den Hafen zurück geschleppt.

Zur Vermeidung künftiger gleichgearteter Unfälle gibt die BSU nachstehende Sicherheitsempfehlungen heraus:

- Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Schiffsführung der HÖEGH LONDON und dem Betreiber des Schiffes eine Aufarbeitung des Unfalls im Rahmen ihres Sicherheitsmanagements. Dabei sollte insbesondere auf die Windlasten und die entsprechenden Reaktionsmöglichkeiten der Schiffsführung eingegangen werden.
- Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Schiffsführung der HÖEGH LONDON zum einen eine Verbesserung der Reisevorbereitung insbesondere hinsichtlich des Wetters, der Lotsenkarte und der Brückenausrüstung, und zum anderen die Verbesserung der Zusammenarbeit als Brückenteam in Bezug auf Standortbestimmung, Bahnverfolgung und Kommunikation über die dabei festgestellten Tatsachen.
- Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Hafenslotsen eine Aufarbeitung des Unfalls im Rahmen ihres Qualitätsmanagements. Dabei sollte insbesondere auf die Windlasten bei modernen Autotransportern und die entsprechenden Reaktionsmöglichkeiten des Brückenteams aber auch der entsprechenden Schlepper eingegangen werden. Es wird empfohlen, für die Ausbildung und das Training ein Simulationsmodell zu verwenden, das den aktuellen Autotransportern entspricht. Zugleich sollte die Qualität der Kommunikation innerhalb des Lotsenteams kritisch hinterfragt werden.
- Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem WSA Bremerhaven die Verwendung besser geeigneter Windlastdaten zur Beurteilung von Sachverhalten im Zusammenhang mit Autotransportern. Simulationsläufe mit einem aktuellen Modell eines Autotransportes könnten bei der Beurteilung des Manövrierhaltens und der möglicherweise von Autotransportern ausgehenden Gefahren bei bestimmten Windstärken nützlich sein.

Jörg Kaufmann
Direktor