



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

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
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
Az.: 58/14

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 08. September 2016

PRESSEMITTEILUNG 16/16

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 8. September 2016 der Untersuchungsbericht Nr. 58/14 veröffentlicht wurde. Die Untersuchung befasst sich mit der Kollision zwischen dem Mehrzweckfrachtschiff WILSON FEDJE und dem Binnenmotorschiff JADE im Hamburger Hafen am 5. März 2014. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

Weniger schwerer Seeunfall – Kollision zwischen MS WILSON FEDJE und BMS JADE im Hamburger Hafen

Am 5. März 2014 kollidierte in sehr dichtem Nebel auf der Norderelbe im Hamburger Hafen die aus Rotterdam kommende, in Barbados registrierte WILSON FEDJE mit dem ihr entgegenkommenden deutschen Binnenmotorschiff JADE. Vorausgegangen waren gegensätzliche Beurteilungen der bevorstehenden Begegnungssituation auf den Brücken der beiden Fahrzeuge.

Die JADE wurde bei der Kollision schwer beschädigt. Das Schiff konnte aber noch vom Schiffsführer zum nördlichen Elbufer gesteuert und dort kontrolliert auf Grund gesetzt werden. Die WILSON FEDJE wurde nur sehr leicht beschädigt. Nachdem festgestellt, dass eine Hilfeleistung zu Gunsten der JADE nicht erforderlich war, setzte die weitgehend unbeschädigte WILSON FEDJE ihre Fahrt in

Richtung Liegeplatz fort. Personen oder die Umwelt wurden bei dem Seeunfall nicht geschädigt.

Der Untersuchungsbericht wurde am 8. September 2016 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Weniger schwerer Seeunfall – Kollision zwischen MS WILSON FEDJE und BMS JADE im Hamburger Hafen

Am 5. März 2013 kollidierte in sehr dichtem Nebel im Hamburger Hafen am nördlichen Rand des Hauptfahrwassers Norderelbe in Höhe der Lotsenstation Seemannshöft das in Barbados registrierte Frachtschiff WILSON FEDJE mit dem unter deutscher Flagge fahrenden Binnenmotorschiff (BMS) JADE. Die aus Rotterdam kommende WILSON FEDJE befand sich zum Unfallzeitpunkt auf dem Weg zu ihrem Liegeplatz im Hamburger Hafen, stand unter Lotsenberatung und nahm zusätzlich an der Landradarberatung teil. Vor der WILSON FEDJE fuhr – ebenfalls mit Ziel Hamburg – das Großcontainerschiff XIN LOS ANGELES. Die JADE hatte ihrerseits ihren Liegeplatz im Hamburger Hafen verlassen und befuhr nach der Ausfahrt aus dem Köhlbrand vorschriftsmäßig elbabwärts die nördliche Seite der Norderelbe. Dieses Fahrzeug nahm keinerlei Lotsenberatung in Anspruch.

Einige Minuten vor der Kollision war es zu einem Funkkontakt der WILSON FEDJE mit dem BMS ALMERODE gekommen. Dieses Fahrzeug beabsichtigte, von Osten kommend, nach dem Durchgang der XIN LOS ANGELES und möglichst noch vor dem Durchgang der WILSON FEDJE von der Norderelbe in den südlich davon abzweigenden Köhlfleet einzubiegen. Der Lotse der WILSON FEDJE stimmte diesem Wunsch zu. Es wurde eine vom Regelfall abweichende Begegnung Steuerbordseite an Steuerbordseite („Grün-Grün“) vereinbart. Der Lotse der WILSON FEDJE steuerte das Schiff zu diesem Zweck in den nördlichen Teil des Fahrwassers. Über diese Kursänderung und die Absicht, nach dem Passieren der ALMERODE wieder auf die südliche Seite des Fahrwassers zurückzukehren, informierte er die Schifffahrt auf UKW-Kanal 74. In der Folgezeit informierte der Lotse der WILSON FEDJE die Schifffahrt mehrfach auf Kanal 74 über die Position und das Fahrtziel seines Schiffes. Zu einer Kommunikation mit dem namentlich sowohl dem Lotsen der WILSON FEDJE als auch dem Radarlotsen unbekanntem, der ALMERODE nachfolgenden Fahrzeug JADE kam es jedoch nicht. Der Lotse der WILSON FEDJE nahm nach der „Grün-Grün“-Passage von seinem Plan Abstand, sofort in den südlichen Teil des Fahrwassers zurückzukehren. Er wollte es einerseits vermeiden, die Kurslinie der an der Steuerbordseite der WILSON FEDJE entgegenkommenden, namentlich immer noch unbekanntem JADE zu kreuzen. Andererseits ging er davon aus, dass auf Grund der gegebenen Sachlage die JADE auch ohne ausdrückliche Absprache ihren Kurs beibehalten, es mithin zu einer problemlosen „Grün-Grün“-Begegnung der beiden Fahrzeuge kommen würde. Der Kapitän der JADE hatte die Absichten der WILSON FEDJE betreffende Kommunikation auf Kanal 74 jedoch nicht mitverfolgt und interpretierte die Annäherungssituation mit dem aus seiner Sicht ohne Wenn und Aber auf der „falschen“ Fahrwasserseite befindlichen Gegenkommer WILSON FEDJE nicht als problemlos zu bewältigende „Grün-Grün“-Begegnung, sondern befürchtete, dass die WILSON FEDJE auf Kollisionskurs sei. Zur Vermeidung eines Zusammenstoßes leitete der Kapitän der JADE eine durchgreifende Kursänderung nach Steuerbord ein. Die beiden Fahrzeuge hatten sich aber zu diesem Zeitpunkt bereits soweit aneinander angenähert, dass es für eine korrespondierende Kursänderung der WILSON FEDJE, ebenfalls nach Steuerbord, zu spät war. Trotz des sofort nach dem Erkennen der Steuerbordkursänderung der JADE auf der Brücke der WILSON FEDJE eingeleiteten Stopp- und nachfolgenden Voll-Zurück-Manövers kam es kurz darauf zur Kollision der beiden Fahrzeuge. Dem Schiffsführer der JADE gelang es, das schwer beschädigte Binnenschiff mit eigener Motorkraft an die nördliche Uferböschung der Norderelbe zu manövrieren und dort kontrolliert auf Grund zu setzen. Ein Sinken der JADE konnte dadurch verhindert werden. Nachdem feststand, dass eine Hilfeleistung zu Gunsten der JADE nicht erforderlich war, setzte die weitgehend unbeschädigte WILSON FEDJE ihre Fahrt in Richtung Liegeplatz fort. In den folgenden Tagen wurde die JADE geleichtert und ihre Schwimmfähigkeit provisorisch wiederhergestellt. Das Binnenschiff wurde letztendlich verschrottet. Personen oder die Umwelt kamen bei dem Unfall nicht zu Schaden.

Der Untersuchungsbericht der BSU befasst sich ausführlich mit den tatsächlichen und rechtlichen Aspekten des Unfallgeschehens und kommt u. a. zu dem Ergebnis, dass der Unfall sich höchstwahrscheinlich nicht ereignet hätte, wenn das Binnenmotorschiff JADE mit der die eindeutige gegenseitige Identifizierung der Fahrzeuge ermöglichenden, auf Seeschiffen bereits im Jahr 2002 eingeführten AIS-Technik ausgerüstet gewesen wäre. Der Bericht enthält daher u. a. eine Sicherheitsempfehlung an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und die diesem nachgeordnete Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt sowie an die örtlich für den Hafen Hamburg zuständige Hamburg Port Authority, die darauf abzielt, auch für Binnenschiffe eine generelle AIS-Ausrüstungspflicht analog den bereits für den Rhein geltenden Regeln zu schaffen.

Volker Schellhammer
Direktor der Bundesstelle