

Untersuchungsbericht 155/04

15. Juni 2005

Sehr schwerer Seeunfall:

Kollision MS PUDONG SENATOR mit TMS ENA 2, am 28. Juni 2004 im Hamburger Hafen.

1 ZUSAMMENFASSUNG DES SEEUNFALLS

Am 28. Juni 2004 kurz nach 18:22 Uhr¹ lief das für den Schwefelsäuretransport konzipierte Binnentankmotorschiff ENA 2 innerhalb des Hamburger Hafens vom Hauptfahrwasser Norderelbe kommend in den Parkhafen ein, um weiter in den Petroleumhafen zu fahren.

Zur selben Zeit hatte das Containerschiff PUDONG SENATOR von seinem Liegeplatz am Containerterminal Eurogate abgelegt und befand sich auslaufend aus dem Waltershofer Hafen auf dem Weg Richtung Rotterdam.

Im Einmündungsbereich des Parkhafens in die Norderelbe kam es zur Kollision zwischen beiden Fahrzeugen. Die PUDONG SENATOR überstand die Kollision ohne schweren Schaden, lief nach Genehmigung durch die Verkehrszentrale Hamburg in das Elbe-Fahrwasser ein und setzte ihre Fahrt elbabwärts fort. Vor Brunsbüttel wurde sie von Beamten der Wasserschutzpolizei von einem Boot vom Wasser aus kontrolliert. Da außer Farbabschürfungen keine weiteren Beschädigungen zu erkennen waren, wurde dem Schiff die Weiterfahrt nach Rotterdam gestattet mit der Auflage, dort von der Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd besichtigt zu werden.

Das mit Schwefelsäure beladene Spezialtransportschiff ENA 2 wurde an seiner Backbord-Seite beschädigt. Teile der Außenhaut im Vorschiffsbereich wurden deformiert, es kam zu einem Wassereintritt im vorderen Backbord-Seitentank. Außerdem wurde im Heckbereich der Backbord-Schottelantrieb durch die Kollision mit der PUDONG SENATOR funktionsunfähig. Die ENA 2 blieb zunächst jedoch schwimmfähig, lief aus eigener Kraft, ohne Verlust an Ladung, in den Petroleumhafen ein und machte mit leichter Backbordschlagseite am vorgesehenen Liegeplatz fest. Die Wasserschutzpolizei und zwei Löschboote der Feuerwehr eilten zum Havaristen.

Ein Beamter der Wasserschutzpolizei Hamburg² bemerkte bei dem Schiffsführer laut Protokoll „starken Atemalkoholgeruch“. Zu einer „verständlichen Auskunft“ zum Unfallhergang sei er nicht in der Lage gewesen.³ Seine erhebliche Alkoholisierung wurde im Ergebnis der sofort angeordneten Blutentnahme bestätigt.

Die Feuerwehr versuchte vergeblich, die ENA 2, deren Backbord-Schlagseite immer mehr zunahm, schwimmfähig zu halten. Gegen 19:05 Uhr kenterte die ENA 2 durch und schwamm kieloben im Hafenbecken. Nunmehr kam es zum Austritt von Schwefelsäure.

In den folgenden Tagen wurde durch ein Bergungsunternehmen die Sicherung und spätere Wiederaufrichtung der ENA 2 durchgeführt. Wegen der hochaggressiven Ladung und des Explosionsrisikos, das durch chemische Reaktionen und die damit einhergehende Bildung gefährlicher Gase entstanden war, musste bei den Bergungsmaßnahmen mit äußerster Vorsicht vorgegangen werden. Die unter der Leitung der Hamburger Feuerwehr und mit Beteiligung des Eigners, des Betreibers, des Oberhafenamtes, der Wasserschutzpolizei und verschiedener Fachbehörden organisierte Bergung konnte schließlich am Abend des 3. Juli 2004 mit der Aufrichtung der ENA 2 und der Wiederherstellung ihrer Schwimmfähigkeit erfolgreich abgeschlossen werden. Es war zwischenzeitlich ein Großteil der Ladung in das Hafenwasser

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht sind Ortszeit = Mitteleuropäische Sommerzeit = UTC + 2h.

² Nachfolgend kurz WSP.

³ Im Einsatzbericht der WSP heißt es wörtlich: „Eine verständliche Auskunft war nicht möglich.“

gelangt. Die dortige schnelle Verdünnung der Säure führte jedoch dazu, dass die zunächst befürchteten größeren Umweltschäden ausblieben.

Der umsichtigen Leitung und Koordination der Bergungsmaßnahmen durch die Hamburger Feuerwehr und dem konstruktiven Zusammenwirken aller oben genannten involvierten Entscheidungsträger und sonstigen Parteien war es zu verdanken, dass Menschen im Rahmen der sehr gefährlichen Sicherung und Aufrichtung der ENA 2 nicht zu Schaden kamen.

2 SICHERHEITSEMPFEHLUNGEN

2.1 Alkohol am Arbeitsplatz

Der Norddeutschen Affinerie als Produzent und Verschiefer der Schwefelsäure sowie als Schiffseigner und der Hanseatischen Transportlogistik als Betreiber wird empfohlen, die Umsetzung ihrer hohen innerbetrieblichen Sicherheitsstandards bezüglich des Verbotes von Tätigkeiten unter Alkoholeinfluss auf mögliche Schwachstellen zu überprüfen.

Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aller Hafens- und Reedereibetriebe muss immer wieder klar gemacht werden, dass alkoholisierte Kolleginnen und Kollegen auch und insbesondere an Bord von Schiffen nicht nur sich selbst, sondern vor allen Dingen auch andere Personen und die Umwelt in besonders erheblichem Maße gefährden. Bei Zuwiderhandlungen müssen deshalb kompromisslos Maßnahmen ergriffen werden, um eine weitere Tätigkeitsausübung alkoholisierter Kolleginnen und Kollegen zu verhindern.

2.2 Promillegrenze im Schiffsverkehr

Die Bundesstelle beteiligt sich nicht an der durch die Kollision zwischen der ENA 2 und der PUDONG SENATOR entfachten politischen Diskussion um eine Änderung der Promillegrenze innerhalb der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (vgl. § 3 Abs. 4 SeeSchStrO).

Eigner und Betreiber von Schiffen werden allerdings aufgefordert, unabhängig vom Ergebnis etwaiger Modifizierungen der rechtlichen Vorgaben, ernsthaft die Möglichkeit eines vollständigen Alkoholverbotes zumindest für das wachhabende Personal zu prüfen.

Kapitänen, Offizieren, Ingenieuren und allen übrigen Besatzungsmitgliedern wird empfohlen, unabhängig von aktuellen und zukünftigen rechtlichen und betrieblichen Vorgaben, beim Alkoholkonsum an Bord verantwortungsvoll gegen sich und andere zu handeln.

2.3 Gehöriger Ausguck

Dem Oberhafenamt der Freien und Hansestadt Hamburg und den jeweils zuständigen Behörden in den sonstigen deutschen Häfen wird empfohlen zu überprüfen, ob unter besonderen Umständen das Stellen eines Ausgucks für Klein- und Hafensfahrzeuge im Hafen, gegebenenfalls in Abhängigkeit von deren Ladung und Brückenhöhe, in der HVO bzw. den jeweils maßgeblichen Vorschriften verpflichtend gemacht werden sollte.

Die Vielzahl von Schiffsbewegungen in Häfen, die Gefährdung dieser Fahrzeuge durch geringe eigene Augeshöhe in Kombination mit schlechterer Erkennbarkeit von Seiten der Großschiffe und die nur beschränkt mögliche Verkehrsunterstützung durch die VKZ sind Tatsachen, die für die Notwendigkeit einer personellen Entlastung des Schiffsführers im Rahmen seiner Verkehrsbeobachtung sprechen.

In die gleiche Richtung zielt die Empfehlung, den Gebrauch an Bord vorhandener Radaranlagen obligatorisch zu machen.

2.4 Fahrregeln

Allen Eignern und Betreibern von Hafenfahrzeugen und Binnenschiffen wird empfohlen, ihre Schiffsführer auf die Einhaltung der Fahrregeln nach der Hafenverkehrsordnung Hamburg bzw. der im jeweiligen Hafen maßgeblichen Verkehrsvorschriften und der SeeSchStrO nachdrücklich hinzuweisen. Muss von diesen Fahrregeln aufgrund der Verkehrslage im Einzelfall abgewichen werden, so ist dies über die dafür vorgesehenen UKW-Arbeitskanäle unmissverständlich mitzuteilen. Zusätzlich sind, wenn nötig, klare Einzelverkehrsabsprachen mit anderen Fahrzeugen zu treffen.

2.5 Wegerecht

Schiffsführungen und Hafenlotsen von Großschiffen wird empfohlen, die Inanspruchnahme des Wegerechts, verbunden mit dem Führen des Sichtzeichens für manövrierbehinderte Fahrzeuge gemäß KVR (im Hafen Hamburg in Verbindung mit § 12 Abs. 3 HVO), ernsthaft in Erwägung zu ziehen, wenn und soweit

- ein Fahren gegen die allgemeinen Regeln zwingend erforderlich ist, weil beispielsweise eine Warte-/Ausweichpflicht auf Grund besonderer morphologischer Gegebenheiten und/oder witterungsbedingt (starker Winddruck) nicht ausreichend erfüllt werden kann,
- ein unauflösbarer Widerspruch zwischen den faktischen Erfordernissen und Gegebenheiten einerseits und den vorfahrtsrechtlichen Vorgaben andererseits droht und
- vorrangig zu tätige Individualabsprachen nicht erfolgversprechend sind.

2.6 Vorfahrtsregelung

Der untersuchte Seeunfall hat gezeigt, dass bestehende Vorfahrtsregeln mit den aus § 5 Hafenverkehrs- und Schifffahrtsgesetz (Parallelnorm: § 3 Abs. 1 SeeSchStrO; allgemeines Rücksichtnahmegebot) folgenden, teilweise gewohnheitsrechtlich verankerten Rechten und Pflichten der Schiffsführungen unter Umständen nur bedingt übereinstimmen. Den für die Verkehrsregelung auf den Wasserstraßen und in den Häfen zuständigen Verordnungsgebern von Bund (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen) und Ländern (bspw. Senat der Freien und Hansestadt Hamburg) wird empfohlen, in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen in Zusammenarbeit mit den Verkehrs- und Revierzentralen sowie den Lotsenverbänden und Wasserschutzpolizeien zu prüfen, ob beziehungsweise in wieweit geschriebenes Recht und gewohnheitsrechtliche Gepflogenheiten in der Praxis tatsächlich im Einklang sind.

Sollten diese Überprüfungen ergeben, dass praktische Korrekturen, wie Individualabsprachen oder (unter sehr engen Voraussetzungen!) die Inanspruchnahme eines Wegerechtes (vgl. oben 7.5) zur Schaffung verlässlicher rechtlicher Rahmenbedingungen für die Schiffsführungen und Lotsen im Einzelfall nicht ausreichen, ist lokal die Anpassung der existierenden Vorfahrtsregeln und/oder Verkehrslenkungselemente an die praktischen Erfordernisse und Gegebenheiten anzuraten.

2.7 Landradarberatung

Schiffsführungen und Hafenlotsen wird darüber hinaus empfohlen, situationsabhängig⁴ auch die Inanspruchnahme der Landradarberatung, zusätzlich zur Beratung durch den Hafenlotsen an Bord, zu prüfen.

⁴ Anmerkung: Im zu Grunde liegenden Fall bestand kein entsprechendes Erfordernis.

2.8 Nutzung des UKW-Sprechfunks

Schiffsführungen und Hafenslotsen wird empfohlen, direkte Schiff-Schiff Verkehrsabsprachen frühzeitig und eindeutig über den jeweils vorgesehenen Kommunikationskanal (im Hafen Hamburg UKW-Kanal 74) durchzuführen.

Den Lotsen wird empfohlen, die Schiffsführungen mit der Art und Weise der Verkehrsunterstützung der Verkehrszentralen vertraut zu machen und dem Kapitän gegebenenfalls eingebürgertes „Hafenvokabular“ (z.B. „von unten alles frei“) zu „übersetzen“, falls ansonsten Missverständnisse möglich wären.

2.9 Funkdisziplin

Schiffsführungen und Hafenslotsen werden dringend aufgefordert, die in den einschlägigen Fernmeldevorschriften statuierte Funkdisziplin einzuhalten. Der Verzicht auf die Nennung des eigenen Namens oder das Ansprechen eines anderen Fahrzeuges, ohne dieses ausdrücklich anzurufen, mag teilweise praktische Übung insbesondere im Hafenfunkverkehr sein. Der Unfall hat jedoch erneut gezeigt, dass nicht ohne Weiteres zuzuordnende Funksprüche und Warnungen ein nicht zu unterschätzendes Unfallrisiko bedeuten können.

2.10 Personelle Besetzung der VKZ im Hamburger Hafen

Dem Oberhafenamt der Freien und Hansestadt Hamburg wird empfohlen, die Angemessenheit der Besetzung der VKZ mit nur einem Nautiker vom Dienst und einem nautischen Assistenten im Hinblick auf die größer werdende Anzahl der Schiffsbewegungen im Hamburger Hafen und das immer größer werdende Maß an Verantwortung regelmäßig zu überprüfen.

2.11 Leckstabilität Binnentankschiffe

Der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission (ZSUK) und der Klassifikationsgesellschaft wird empfohlen zu überprüfen, ob ihre Zulassungs-/Prüfkriterien für die (Leck)-Stabilität von Binnenschiffen, insbesondere von Tankschiffen der Kategorie Typ N offen bei der ENA 1 und der ENA 2 tatsächlich eingehalten worden sind. Falls dies der Fall war, sollte überprüft werden, ob die maßgeblichen Bauvorschriften mit dem Ziel einer Verbesserung der Leckstabilität zu modifizieren sind.