

Untersuchungsbericht 343/04

15. Juli 2005

Sehr schwerer Seeunfall:

Kollision zwischen MS RITHI BHUM und MS EASTERN CHALLENGER, am 14. November 2004 im südchinesischen Meer / Taiwan Straße

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Das Stückgutschiff EASTERN CHALLENGER verließ Kualo/Vietnam am 11. November 2004 um 11:10 Uhr¹. Es war mit 6100 mt Titaneisenerz beladen und befand sich auf dem Weg nach Omahama/Japan.

Das Containerschiff RITHI BHUM lief am 13. November 2004 um 18:30 Uhr von Hongkong mit nächstem Anlaufhafen Shanghai aus.

Auf beiden Schiffen übernahmen die 2. Nautischen Offiziere am 14. November um 00:00 Uhr die Brückenwache. Die Radargeräte beider Fahrzeuge waren in Betrieb, Sicht und Wetter waren gut.

Laut Reiseplanung steuerte die EASTERN CHALLENGER seit Passieren des letzten Wegpunktes am 13. November um 18:00 Uhr einen Kurs von 065° mit 10,2 kn. Der Reiseplan der RITHI BHUM sah eine Kursänderung von 076° auf 063° am Wegpunkt um 01:30 Uhr vor. Sie fuhr mit 21,5 kn und hatte die vor ihr laufende EASTERN CHALLENGER bereits im Radar voraus aufgefasst und mitgeplottet. Um etwa 01:54 Uhr, in einem Abstand von 3,5 sm achteraus, wurde auch die RITHI BHUM auf dem Radar der EASTERN CHALLENGER erfasst. Anhand der ausgesendeten AIS²- Informationen wurde sie mit ihrem Schiffsnamen erkannt, auf annähernd parallelem Kurs, und mit 22 kn Fahrt ausgemacht. RITHI BHUM wurde als an Steuerbord überholendes Fahrzeug eingeschätzt.

Gegen 01:58 Uhr fuhr RITHI BHUM ein Ausweichmanöver nach Steuerbord gegenüber einem weiteren Fahrzeug. Nach Passieren des Fahrzeuges drehte RITHI BHUM nach Backbord zurück, gegen 02:04 Uhr fuhr sie auf Kurs 057° mit unverändert 21,5 kn.

Etwa zehn Minuten später kollidierte RITHI BHUM mit ihrem Wulstbug mit dem Steuerbordheck der EASTERN CHALLENGER.

Aufgrund des starken Wassereintruchs nach der Kollision verließ die Besatzung der EASTERN CHALLENGER das Schiff. RITHI BHUM hatte starke Beschädigungen am Wulstbug und im Vorschiffsbereich. Es gelang ihr jedoch, zum Kollisionsort zurückzumanövrieren und die Besatzung der EASTERN CHALLENGER aufzunehmen. Anschließend kehrte RITHI BHUM nach Hongkong zurück, EASTERN CHALLENGER sank später etwa neun Seemeilen nordnordwestlich des Kollisionsortes.

(Anmerkung: Der Bundesstelle liegen keine Berichte über andere als die Kollisionsschäden vor. Auch sind keine Informationen darüber vorhanden, wie EASTERN CHALLENGER nach der Kollision auf die Untergangs-Position gelangt ist. In den vorliegenden Untersuchungen durch Marine Department Hongkong und Korean Maritime Safety Tribunal heißt es lediglich „The „Eastern Challenger“ later sank completely in the area“ beziehungsweise „... and she (EASTERN CHALLENGER) sank in 24hrs.“ Die Untersuchung der Bundesstelle dient nicht der Feststellung von Haftung oder Ansprüchen. Insoweit beschränkt sich der vorliegende Bericht auf die Ermittlung der Umstände, die zu der Kollision geführt haben.)

¹ Alle Zeiten in diesem Bericht beziehen sich auf Ortszeit = UTC + 8h

² Automatic Identification System

2 Sicherheitsempfehlungen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Hersteller des Schiffsdatschreiber-Systems in enger Zusammenarbeit mit dem für die Baumusterprüfung für Schiffe unter deutscher Flagge zuständigen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, die aufgetretenen technischen Unzulänglichkeiten des Gerätes auszuwerten und für die Zukunft die volle Funktionalität des Systems sowie die geforderte Qualität der aufzuzeichnenden Daten in Übereinstimmung mit den Anforderungen der IMO sowie der Europäischen Norm sicherzustellen. Darüber hinaus sollte die Möglichkeit einer geeigneten Benachrichtigung der Schiffsführung bei geräteinternen Unzulänglichkeiten geprüft und gegebenenfalls in die Praxis umgesetzt werden. Dies gilt insbesondere für das Fehlen von zur Aufzeichnung vorgeschriebenen Sensordaten.

(Anmerkung: In den Stellungnahmen des Herstellers des Schiffsdatschreiber-Systems und des nach 3.1 ISM Code für den Betrieb des Schiffes zuständigen Unternehmens zum Entwurf des vorliegenden Berichtes wurde über bereits durchgeführte Umsetzungen dieser Empfehlung informiert. Bezüglich der geeigneten Benachrichtigung bei geräteinternen Unzulänglichkeiten, wurde durch den Hersteller ausgeführt, dieses sei technisch möglich, bedürfe jedoch einer Erweiterung des Systems mit „Alarmunterdrückungskontakten“, um beispielsweise beim beabsichtigten Abschalten eines Radargerätes keinen Alarm auszulösen.)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie als zuständiger Stelle, bei der Prüfung des Systems vor Verwendung an Bord, die im Seebetrieb aufzuzeichnenden Audiodaten hinsichtlich der Wiedergabequalität verstärkt auf Überlagerungen und auf Störgeräusche zu überprüfen.

(Anmerkung: In der Stellungnahme des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zum Entwurf des vorliegenden Berichtes, wurde bereits die Umsetzung dieser Empfehlung angezeigt. Es wurde aber auch auf die technische Schwierigkeit bei der Umsetzung hingewiesen, die dadurch hervorgerufen wird, dass die Leistungsanforderungen der IMO die Aufzeichnung aller Brückenmikrofone auf nur einer Audiospur zulassen.)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, in den entsprechenden Gremien der IMO anzuregen, in den VDR-Leistungsanforderungen für jedes Mikrofon eine separate Audiospur vorzuschreiben.

2.1 AIS-Informationen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, in den entsprechenden Gremien der IMO anzuregen, die zusätzliche Aufzeichnung von AIS-Informationen im Schiffsdatschreiber-System verbindlich vorzuschreiben.

2.2 Ausguck

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem nach 3.1 ISM Code für den Betrieb der RITHI BHUM zuständigen Unternehmen, die Einhaltung der internationalen Vorschriften bezüglich des Einsatzes eines Ausgucks auf der Brücke, wie es bereits im Handbuch des Sicherheitsmanagementsystems beschrieben ist, wirkungsvoll an Bord der Schiffe umzusetzen und deren Einhaltung zu überprüfen.

2.3 Manöver zur Vermeidung von Zusammenstößen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Reedereien / nach 3.1 ISM Code für den Betrieb zuständigen Unternehmen der beiden beteiligten Schiffe, den Kapitänen und Nautischen Wachoffizieren die Bestimmungen der Kollisionsverhütungsregeln zur Feststellung der Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes und zur Durchführung von Manövern zur Vermeidung von Zusammenstößen, sowohl als Ausweichpflichtiger als auch als Kurshalter, in Erinnerung zu bringen und auf deren Einhaltung nachhaltig hinzuwirken.

2.4 Ausbildung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem nach 3.1. ISM Code für den Betrieb der RITHI BHUM zuständigen Unternehmen, typspezifische Einweisungen in Schiffsdatenschreiber, elektronische Seekarten und automatische Schiffsidentifizierungssysteme für die Brückenbesatzungen ihrer Schiffe durchzuführen. Dabei sollte insbesondere auch die Möglichkeit der Nutzung der Schnittstellen zwischen AIS, Radar und elektronischer Seekarte in Betracht gezogen werden, um Informationen zukünftig anwenderfreundlicher darstellen zu können.