

Untersuchungsbericht 09/06

1. Juli 2007

Schwerer Seeunfall:

Kollision zwischen MS TOR DANIA und Schleppzug EMS TUG am 10. Januar 2006 um 00:12 Uhr MEZ auf der Elbe.

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 10. Januar 2006 befand sich das MS TOR DANIA auf der Reise von Immingham/Großbritannien nach Cuxhaven. Die TOR DANIA näherte sich, von Westen kommend und dabei der allgemeinen Verkehrsrichtung folgend, auf dem südlichen Einbahnweg des Verkehrstrennungsgebietes (VTG) „Elbe Approach“ dem Elbefahrwasser.

Der Schleppverband EMS TUG/EMS PONTON 7 befand sich auf der Reise von Gdansk/Polen nach Papenburg und befuhr zur gleichen Zeit anfänglich in entgegengesetzter westlicher Fahrtrichtung die nördliche Fahrwasserseite des Elbefahrwassers und leitete gegen 23:53 Uhr MEZ¹ mit einem Backbordrudermanöver die beabsichtigte Querung des Fahrwassers ein. Gegen 00:12 Uhr fuhr die TOR DANIA gegen die Schlepptrasse. Infolgedessen ereignete sich dann noch innerhalb des Elbefahrwassers die Kollision mit dem Schleppanhang EMS PONTON 7.

An dem MS TOR DANIA entstanden beträchtliche Schäden im Bugbereich sowie an der Backbordseite. Sie konnte jedoch die Reise aus eigener Kraft fortsetzen und fuhr nach Cuxhaven.

Beim Schleppverband wurde das Schleppgeschirr abgerissen. Ein Teil der Ladung des Pontons ging über Bord. Es handelte sich dabei um eine Schiffbausektion eines Neubaus. Das Bauteil war 16 m x 30 m x 4 m groß und behinderte bis zu seiner Bergung am 16. Januar 2006 die durchgehende Schifffahrt.

Nachdem die Schleppverbindung mit dem Ponton durch den Schlepper wieder hergestellt worden war, fuhr der Schleppzug ebenfalls nach Cuxhaven.

Umwelt- und Personenschäden entstanden nicht. Der Sachschaden insgesamt war beträchtlich.

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

2 Sicherheitsempfehlungen

- 1) Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine Bearbeitung der Fragestellung zu veranlassen, nach welchen Regeln in Übergangsbereichen von nationalem zu internationalem Recht navigiert werden soll.
- 2) Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, zu prüfen, ob neben den Flächen- auch in Linienrevieren technische Möglichkeiten geschaffen werden können, die durch Auslösung von verlässlichen, automatisierten und situationsabhängigen Annäherungswarnungen die Bediensteten der VKZ entlasten und auf Gefahren rechtzeitig und zuverlässig hinweisen.
Die Prüfung sollte die Möglichkeit einer Anwendung des in diesem Bericht vorgestellten oder eines anderen wissenschaftlichen Verfahrens mit umfassen.
- 3) Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, als Herausgeber der VV-WSV 2408, eine aktuelle Überarbeitung der Dienstvorschriften für die Revierzentralen unter Berücksichtigung zeitgemäßer Untersuchungen bezüglich der landgestützten Erkennung von Kollisionsgefahren sowie der Verbindlichkeit des UKW-Verkehrs VKZ-Schiff.
- 4) Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Schlepperreedereien, ihre Fahrzeuge freiwillig mit AIS-Geräten auszustatten und darauf hin zu wirken, dass stets aktuelle Daten ausgesandt werden.
- 5) Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem BMVBS, in entsprechenden internationalen Gremien prüfen zu lassen, ob Schlepper nicht grundsätzlich mit AIS ausgerüstet sein sollten, um die Sicherheit im Schiffsverkehr weiter zu erhöhen.
- 6) Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Kapitänen von Schleppzügen, ihren Anhang freiwillig, auf der Grundlage guter Seemannschaft, z.B. nachts bei Annäherung anderer Fahrzeuge, mit einem Scheinwerfer anzuleuchten.
- 7) Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt allen lotsbefreiten Schiffsführungen in unklaren Situationen bzw. Anbahnung einer gefährlichen Situation die örtlich verantwortliche Verkehrszentrale rechtzeitig anzusprechen.