

Untersuchungsbericht 415/06

01. August 2007

Schwerer Seeunfall:

Kenterung des Lotsentenders ELBE 3 während des Ablegens von MS DELTA ST. PETERSBURG am 23. August 2006 nördlich Elbtonne 1.

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 23.08.2006 gegen 12:15¹ Uhr, ca. 0,5 sm nördlich der Elbtonne 1, krängte das Lotsenversetzboot ELBE 3 beim Ablegen vom MS DELTA ST. PETERSBURG so stark nach Backbord über, dass es durchkenterte und kieloben schwamm.

Alle drei an Bord befindlichen Personen wurden abgeborgen.

Eine der Personen wurde verletzt und ins Stadtkrankenhaus Cuxhaven verbracht und stationär behandelt.

Das Lotsenversetzboot wurde geborgen und ist nach umfangreichen Reparaturen wieder im Einsatz.

An der DELTA ST. PETERSBURG war kein sichtbarer Schaden.

Umweltschäden wurden nicht gemeldet.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die BSU empfiehlt der für die Beschaffung zuständigen Behörde, bei Neubeschaffung oder Umbau der Lotsenversetzfahrzeuge dafür Sorge zu tragen, dass die Intaktabilität und die Schwimmfähigkeit im Leckfall den Erfordernissen an den Einsatz in der Elbmündung genügt. Es sollte geprüft werden, ob durch Veränderung der Schiffsform ein großer positiver Stabilitätsumfang bis 180° erreicht werden kann oder zumindest eine weitestgehende Selbstaufrichtung der Fahrzeuge durch geeignete technische Maßnahmen hergestellt werden kann.

Diese Empfehlungen sind insbesondere vor dem Hintergrund zu betrachten, wenn diese Fahrzeuge in das Rettungskonzept des Stationsschiffes mit eingebunden werden.

Die BSU empfiehlt den Lotsen, bei der Schiffsberatung noch intensiver darauf hinzuweisen, dass der vom Lotsen vorgegebene Kurs und die Geschwindigkeit solange beibehalten werden, bis der Lotse sicher auf das Lotsenversetzfahrzeug übergestiegen ist und dieses klar von der Bordwand, mindestens 2 bis 3 Bootsbreiten, abgelegt hat.

Die Empfehlung eines Kurses setzt unbedingt genügend Seeraum und ausreichend Platz zu anderen Fahrzeugen oder Schifffahrtszeichen voraus.

Die BSU empfiehlt dem Hersteller der VDR-Anlage, an Bord der DELTA ST. PETERSBURG die Hard- und Software dahingehend zu optimieren, dass die aufgezeichneten Daten nach Seeunfällen in ausreichender Qualität vorhanden sind und ausgewertet werden können.

¹ Alle Zeiten in MESZ – Mitteleuropäische Sommerzeit

Die nachfolgenden Empfehlungen aus dem Untersuchungsbericht 343/04 zu der VDR-Anlage werden nochmals zur Erinnerung abgedruckt:

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Hersteller des Schiffsdatenschreiber-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.

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.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen², in den entsprechenden Gremien der IMO anzuregen, in den VDR-Leistungsanforderungen für jedes Mikrofon eine separate Audiospur vorzuschreiben³.

Die vorstehenden Sicherheitsempfehlungen stellen weder nach Art, Anzahl noch Reihenfolge eine Vermutung hinsichtlich Schuld oder Haftung dar.

² Jetzt : Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

³ Bezugnehmend auf die Empfehlungen an BMVBS und BSH wurde in 4/2007 ein entsprechender Vorschlag zur Ergänzung des IMO-Performance Standards für das Sub-Committee NAV 53 der IMO eingereicht (s. Anhang)