

Untersuchungsbericht 474/06

15. Juli 2007

Schwerer Seeunfall:

Kollision des CMS KLENODEN mit dem CMS HANJIN CAIRO am 9. September 2006 in Hamburg.

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 9. September 2006 gegen 17:54 Uhr¹ kollidierte das unter finnischer Flagge fahrende Motorschiff KLENODEN im Hamburger Hafen mit dem am Predöhlkai festgemachten deutschen Containerschiff HANJIN CAIRO.

Ursächlich für die Kollision waren Probleme mit der Verstellpropelleranlage der KLENODEN, die auf einen Montagefehler bei vorangegangenen Wartungsarbeiten zurückzuführen sind. In der Folge hatte die Schiffsführung keine Kenntnis mehr über die Steigung der Propellerflügel. Eine durchgeführte Notankerung konnte die Kollision nicht mehr verhindern.

Der Bugbereich der KLENODEN wurde durch die Kollision auf einer Länge von ca. 8,5 m und einer Höhe von ca. 3,6 m stark eingedrückt und der vordere Mast verbogen. Der Steven der HANJIN CAIRO wurde durch den Aufprall ca. 5 m oberhalb der Wasserlinie eingedrückt, wobei ein Loch von ca. 10 x 10 cm in der Außenhaut entstand. Zudem wurde der Wulstbug in einer Breite von ca. 80 cm und einer Höhe von 3,50 m aufgerissen.

Die KLENODEN konnte im Anschluss an die Kollision mit Schlepperunterstützung zu ihrem Liegeplatz am Burchardkai verholen.

Durch den Unfall wurden weder Personen verletzt noch umweltgefährdende Stoffe freigesetzt.

2 Sicherheitsempfehlungen

2.1 Wartungsunternehmen und Werften

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt **Unternehmen und Werften**, die Wartungs- und Reparaturarbeiten an OD-Boxen (Ölverteilergehäusen) auf Seeschiffen durchführen, ihre ausführenden Mitarbeiter zur Prüfung einer möglichen Verkantung der Doppelscheibe anzuhalten und ggf. entsprechend zu schulen. Die erforderliche sichere Verbindung der Doppelscheibe zur mechanischen Steigungsanzeige ist zudem durch einen ausgiebigen Funktionstest bei laufender Hauptmaschine zu gewährleisten, um die Gefahr des Ausfalls von Steigungsanzeigen insbesondere in der Revierfahrt weitgehend zu minimieren.

2.2 Schiffsführungen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt **Schiffsführungen**, bei Ausfall der Steigungsanzeigen für die Propellerflügel während der Revierfahrt nicht zeitaufwendig zu versuchen, die Anzeigen von verschiedenen Fahrständen aus mittels Fahrhebel zu reaktivieren. Statt dessen sollten die Steigungsdrucktasten für den Notbetrieb in konsequent eine einzige Steigungsrichtung betätigt werden. Nur so besteht bei Unkenntnis der tatsächlich anliegenden Steigung die Chance, das Schiff trotz des Anzeigenausfalls manövrieren zu können. Eine zeitgleiche Beobachtung des Schraubenwassers kann dabei Aufschluss über die tatsächliche Steigung der Propellerflügel geben.

¹ Alle im Bericht genannten Uhrzeiten beziehen sich auf die Mitteleuropäische Sommerzeit (MESZ) = Weltzeit (UTC) + 2 Stunden.

2.3 Behörden

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den für die Regelbefreiung von der Lotsenannahmepflicht zuständigen **Behörden**, alle organisatorischen Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, nicht ausreichende Deutschkenntnisse von Schiffsführungen rechtzeitig vor Erteilung der Regelbefreiung zu erkennen und zu dokumentieren.

2.4 Verkehrszentralen, Wasserschutzpolizei, Lotsen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt **den Mitarbeitern der Verkehrszentralen, der Wasserschutzpolizei und den Lotsen**, bei Erkennen nicht ausreichender deutscher Sprachkenntnisse bei Verkehrsteilnehmern, die unter Lotsbefreiung fahren, zeitnah die zuständige Ausstellungsbehörde der Lotsbefreiung zu informieren. Ein standardisierter Informationsfluss ist Voraussetzung dafür, dass das Erfordernis ausreichender deutscher Sprachkenntnisse für eine Befreiung von der Lotsenannahmepflicht von den jeweiligen Schiffsführungen auch eingehalten wird.

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