

Untersuchungsbericht 476/05

15. März 2007

Schwerer Seeunfall:

Kollision zwischen MS SVEN und MS COMET am 18. November 2005 im Hamburger Hafen.

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 18. November 2005 kollidierte um 10:22 Uhr¹ das aus Bremerhaven kommende Containerschiff COMET mit dem vom Waltershofer Hafen zum Ellerholzhafen in Hamburg verholenden Containerschiff SVEN im Vorhafen, kurz bevor die COMET am TOLLERORT-Terminal anlegen wollte und vorher vor dem Werfthafen drehte (s. Abb. 1). Zum Unfallzeitpunkt herrschte dichter Nebel. Beide Schiffe fuhren unter Landradarberatung. Auf der SVEN fuhr ein beratender Hafenlotse mit. An den Schiffen entstanden im Bereich des Wulstbuges Sachschäden. Beide Schiffe konnten ihre Reise zu ihren vorgesehenen Liegeplätzen fortsetzen. Nach Beendigung der Lade- und Löscharbeiten verholten die Schiffe zur Reparatur an die Norderwerft.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt Folgendes:

Die Schiffsführer und nautischen Wachoffiziere haben im Brückenmanagement Sorge zu tragen, dass die betreffenden Einzelpersonen während des Wachdienstes jederzeit an den Orten eingesetzt werden, an denen sie ihre Aufgaben am wirksamsten und wirkungsvollsten erfüllen können. Es ist den Umständen entsprechend und insbesondere bei Reisen mit erhöhtem Risiko wie Nebel und dichtem Verkehrsaufkommen sowie im Bereich von Schiffsverkehrsdiensten (VTS) darauf zu achten, dass ausreichend Personal verfügbar ist. Dabei muss gebührend berücksichtigt werden, welche Brückenausrüstung und Navigationshilfen für die Benutzung zur Verfügung stehen und welchen Leistungsgrenzen sie unterliegen. Allein für die Auswertung von AIS-Signalen mit dem so genannten Minimum-Keyboard-Display und der Papierseekarte wäre eine zusätzlich qualifizierte Person erforderlich.

Die Eigner, Betreiber und Schiffsführer im Feederdienst werden aufgefordert, das Brückenmanagement im ISM-Code ihrer Schiffe detailliert zu beschreiben und auf ein Wachsystem hinzuarbeiten, bei dem im Normalfall vier Stunden See- und acht Stunden Freiwache vorgesehen sind. Im Hamburger Hafen sollte das häufige Verholen im Feederdienst (teilweise 6 bis 7 Mal innerhalb von zwei Tagen) durch zusätzliches Personal, z.B. Bordlotsen und Brückenpersonal, erleichtert werden. Dabei hat die Reederei sicherzustellen, dass dem Kapitän dafür die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Die Hamburg Port Authority wird aufgefordert zu prüfen, ob Schiffsführer, die von der Pflicht zur Annahme eines Lotsen explizit befreit sind, neben der Verpflichtung bei Sichtweiten unter 2.000 m bzw. 3.000 m Landradarberatung in Anspruch zu nehmen zusätzlich verpflichtet werden, einen Bordlotsen einzusetzen. Außerdem sollte erreicht werden, dass der Sprechfunkverkehr im Revierfunkdienst ständig von einer Person sichergestellt ist, die gleichzeitig nicht das Schiff manövriert. Zur Entlastung der Revierfunkfrequenzen, insbesondere Kanal 74, sollte im Hamburger Hafen eine bessere Funkdisziplin durchgesetzt werden.

¹ Alle Zeiten im Bericht MEZ = UTC+1h.

Beim beabsichtigten Ausbau der Schiffsverkehrsleittechnik in den Jahren 2006 - 2007 durch die Hamburg Port Authority sollte die Entwicklung einer Strategie mit geeigneten Planungsinstrumenten zur Entflechtung von vorausschaubaren gefährlichen Annäherungen von Schiffen und eine verbesserte Hafenlogistik mitbetrachtet werden.

Der Unternehmensverband Hafen Hamburg sollte in Zusammenarbeit mit der Hamburg Port Authority das Ladungsmanagement im Hamburger Hafen so optimieren, dass die Ladung eines Schiffes an einem Minimum an Liegeplätzen gelöscht bzw. geladen werden kann. Alleine dadurch könnte der Feederverkehr innerhalb des Hafens deutlich reduziert und das Unfallrisiko vermindert sowie die Schiffsbesatzungen entlastet werden.

In der Nautischen Zentrale des Hamburger Hafens ist bei der Inanspruchnahme von Radarberatung eine engere Zusammenarbeit zwischen den Radarlotsen und dem Nautiker vom Dienst (NvD) zu gewährleisten. Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrsunterstützung gehört es zu den Aufgaben des NvD, bei Erkennen einer Gefährdungslage sich beim jeweiligen Radarlotsen Gewissheit zu verschaffen, dass der Gefahr angemessen begegnet wird. Der Radarlotse ist im Gegenzug verpflichtet, Informationen über Gefährdungslagen unverzüglich an den NvD weiterzugeben. Es ist sicherzustellen, dass für diese Verkehrsunterstützung entsprechende Personalressourcen zur Verfügung gestellt werden.