

Untersuchungsbericht 149/08

15. April 2009

Schwerer Seeunfall:

Querschlagen des Vorschleppers WILHELMINE vor dem MS PAVEL KORCHAGIN am 4. April 2008 im Hamburger Hafen

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 4. April 2008 um 20:26 Uhr¹ schlug der Vorschlepper WILHELMINE vor dem Bug des aufkommenden, in den Südwesthafen bestimmten russischen MS PAVEL KORCHAGIN quer. Der Unfall ereignete sich beim Hieven der Aufholleine des Schlepperdrahts im Hamburger Hafen auf der Höhe Tollerort. Es sei vorher noch versucht worden, mit „Voll-Voraus“ und Gegensteuern frei zukommen. Der Schlepper bekam erhebliche Schlagseite über Stb. und das Deck war zu Wasser. Danach kam der Schlepper frei, richtete sich auf und befand sich nun an Bb.-Seite des Seeschiffs. Auf der Brücke fielen zwei Personen zu Boden. Auf dem Achterschiff fiel eine Person außenbords, konnte sich jedoch an einem Reifenfender festhalten. Der Wind kam aus SW mit Stärke 2 Bft, und die Sichtweite betrug 4 km.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Sicherheitspartnerschaft

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Hamburger Hafenslotsen und Vertretern der Schlepperfirmen, als Verfasser der Verfahrensweisung „Merkblatt für Hafenslotsen und Kapitäne der Assistenzschlepper in Hamburg“, diese gemeinsam mit der Hamburg Port Authority zu überarbeiten, das Risikomanagement zu verbessern und Geschwindigkeiten bei der Assistenz von Schleppern, im Rahmen eines Forschungsprojektes zur Untersuchung der hydrodynamischen Interaktionen zwischen Seeschiff und Vorschlepper, durch geeignete wissenschaftliche Institutionen evaluieren sowie geeignete Szenarien, insbesondere bei der Herstellung von Schleppverbindungen, für die Ausbildung von Schlepperkapitänen am Schiffsführungssimulator entwickeln zulassen.

2.2 Schlepperkapitäne und Hafenslotsen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt Kapitänen von Seeschiffsassistenzschleppern und Hafenslotsen Leinenverbindungen nur bei geringstmöglicher Fahrt herzustellen und die Kommunikation zu intensivieren wann, wo und bei welcher Geschwindigkeit die Schleppverbindung hergestellt werden soll.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht beziehen sich auf Ortszeit = Mitteleuropäische Sommerzeit = UTC + 2h