

Untersuchungsbericht 211/08

15. November 2008

Kollision der RoPax-Fähre FINNLADY mit dem Skandinavienkai am 16. Mai 2008
im Hafen von Travemünde

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am Abend des 16. Mai 2008 lief die unter finnischer Flagge fahrende Fähre FINNLADY in den Fährhafen Travemünde ein. Sie war im Liniendienst zwischen Helsinki/Finnland und Travemünde eingesetzt. Geplant war, wie üblich mit dem Heck am Anleger 6 des Skandinavienkais festzumachen.

Die Wetter- und Sichtbedingungen waren gut, es herrschte Wind aus Ost-Nordost mit einer Stärke um 3 Bft.

An Bord der FINNLADY befanden sich 175 Passagiere, 34 Besatzungsmitglieder und ein Lotse. Auf der Brücke befanden sich der Kapitän und der 1. Nautische Offizier sowie der Lotse. Der 2. Nautische Offizier hielt sich für das Anlegemanöver auf der Festmachstation am Heck bereit. Im Maschinenkontrollraum hatten der Leitende Ingenieur und der 2. Ingenieur Dienst.

Nach Einlaufen in den Hafen drehte die FINNLADY gegen 19:45 Uhr¹ innerhalb des dafür vorgesehenen Wendebeckens. Um 19:46 Uhr lief sowohl auf der Brücke als auch im Maschinenkontrollraum ein Steuerungsalarm für die Steuerbord-Verstellpropelleranlage auf. Dieser wurde auf der Brücke zunächst nicht zugeordnet. Die Fähre fuhr kurz darauf mit bis zu 4,8 kn über den Achtersteven auf die etwa 5,5 kbl² entfernte Brückenkonstruktion am Anleger 6 zu. Der Kapitän steuerte vom Backbord-Brückenfahrstand aus. Die anliegende Steigung der beiden Verstellpropeller betrug „Zurück 2-3“, entsprechend einer Steigung von ca. 25 %. Als der Kapitän ab 19:49 Uhr den Telegrafen zum Aufstoppen auf Nullsteigung und danach auf „Voraus“ legte, blieb die Steigungsanzeige des Steuerbord-Propellers unverändert auf „Zurück“. Da der Backbord-Propeller jedoch auf Voraussteigung ging, scherte das Heck der Fähre nach Backbord aus. Nach einem Anruf im Maschinenkontrollraum wurde auf der Brücke die Taste „RE-CONNECT“ gedrückt. Außerdem wurde die Steuerungskontrolle auf den zentralen Fahrstand zurückgeschaltet. Um 19:52 Uhr ließ sich der Steuerbord-Propeller wieder steuern. Da zu diesem Zeitpunkt aber nur noch wenige Meter zwischen dem Heck und dem Anleger lagen, fuhr die FINNLADY eine Minute später mit einer verbliebenen Rückwärtsfahrt von 3,4 kn gegen die Verladebrücke am Anleger.

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

² kbl = Abkürzung für Kabel; ein Kabel entspricht dem zehnten Teil einer Seemeile (185,2 m).

Trotz der nicht unerheblichen Aufprallgeschwindigkeit wurden keine Personen verletzt. Auch traten keine umweltgefährdenden Stoffe aus

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Reederei der FINNLADY

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt der Reederei der FINNLADY, durch Schulungsmaßnahmen die Schiffsführungen, Offiziere und Ingenieure mit allen Systemen, die für das Manövrieren des Schiffes notwendig sind, im Detail vertraut zu machen. Der Erfolg und die Nachhaltigkeit solcher Schulungen sollte in regelmäßigen Abständen in geeigneter Weise überprüft werden.

2.2 Schiffsführungen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt Schiffsführungen von Seeschiffen, durch geeignete Maßnahmen wie beispielsweise den Einsatz von Sonnenschutzrollos sicherzustellen, dass die in Steuerungs- und Überwachungstableaus auflaufenden Alarme während des Fahrtbetriebs zu jeder Zeit ohne Verzögerung visuell erkannt werden können.

2.3 Hersteller der Verstellpropelleranlage

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt dem Hersteller der Verstellpropelleranlage der FINNLADY, die akustischen Alarmsignale bei Störungen der Anlage nicht automatisch nach Zeitablauf abstellen, sondern ohne Zeitbegrenzung ertönen zu lassen. Durch einen andauernden Alarm würde dem Brückenpersonal vermittelt, dass die Störung unmittelbar die Schiffssicherheit beeinträchtigt und zwingend beachtet werden muss. Generell wird empfohlen, akustische Alarme auf der Brücke möglichst auf ein Mindestmaß zu beschränken, um das Brückenpersonal nicht mit einer Vielzahl auflaufender Alarme zu konfrontieren und dadurch das Unterscheiden wichtiger Alarme von weniger wichtigen zu erschweren.

Weiterhin wird eine Überarbeitung des Handbuchs für den Umgang mit Alarmen empfohlen. Bei der Anleitung zur Störungsbehebung sollte den unkomplizierten Maßnahmen, wie beispielsweise dem Zurücksetzen des Systems durch Drücken der „RE-CONNECT“-Taste, stets der Vorrang vor weiteren Handlungsoptionen gegeben werden.