

Untersuchungsbericht 107/08

2. November 2009

Maschinenausfälle der HOPE BAY und Kollision zwischen HOPE BAY und OCEANIC am 12. März 2008 und Kollision OCEANIC mit JOSEF MÖBIUS auf der Elbe am 14. März 2008

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Das Kühlschiff HOPE BAY, Flagge Niederländische Antillen, verließ unter Lotsenberatung am Morgen des 12. März 2008 den Hafen von Hamburg. Während des Befahrens der Elbe kam es in der Nähe der Tonne 90 zu einem Maschinenausfall, der eine Notankerung nach sich zog. Zwanzig Minuten später war die Maschine wieder einsatzbereit. Die Schiffsführung führte den Maschinenausfall auf einen Defekt in der automatischen Steuerung zurück. Während des „Anker Auf“-Manövers kam es zu einer Berührung und dem Verziehen der Tonne 90. Das Schiff setzte anschließend seine Fahrt fort.

Um 10:20 Uhr¹, rund 10 sm westlich der Tonne Elbe, kam es zu einem erneuten Maschinenausfall. Zu diesem Zeitpunkt wehte ein nordwestlicher Wind der Stärke 6 Bft. Es bestand eine Sturmwarnung mit Winden der Stärke 8 Bft in Böen bis 10 Bft, die im Verlauf des Abends und der Nacht auch erreicht wurden. Die HOPE BAY driftete, zunächst ohne, später vor Anker, nach Osten. Das Mehrzweck einsatzschiff MELLUM befand sich ab 11:50 Uhr in der Nähe des Havaristen. Gegen 18:15 Uhr wurde der Hochseeschlepper OCEANIC durch die Verkehrszentrale Wilhelmshaven als Standby-Schlepper zur HOPE BAY gesandt.

Als gegen 19:00 Uhr die Hauptmaschine wieder betrieben werden konnte, beabsichtigte die HOPE BAY, einer Weisung des Reeders folgend, nach Cuxhaven einzulaufen. Sie wurde dazu durch einen Radarlotsen von Elbe Approach East Radar zur Elbmündung geführt. Das Schiff passierte die Elbe Tonne um 20:31 Uhr. Vierzehn Minuten später ereignete sich ein weiterer Maschinenausfall. Daraufhin sollte dann durch die OCEANIC eine Schleppverbindung hergestellt werden. Aufgrund des Seegangs wurden während der anschließenden Manöver mehrere Personen an Bord des Schleppers verletzt. Es kam zu einer leichten Berührung beider Fahrzeuge, die Wurfleine riss während der Übergabe des Schleppgeschirrs, und um 22:48 Uhr kollidierten Havarist und Schlepper. Die Schwere des Schadens an der OCEANIC führte zum Abbruch des Einsatzes und zum Einlaufen des Schleppers nach Cuxhaven.

Ein weiteres Verdriften der HOPE BAY wurde mit zwei ausgebrachten Ankern verhindert.

Am Nachmittag des 13. März 2008 konnte die BUGSIER 3 eine Leinenverbindung herstellen und die HOPE BAY nach Cuxhaven bringen.

Am 14. März 2008 sollte die OCEANIC den Amerikahafen von Cuxhaven verlassen, um für die Behebung der Kollisionsschäden nach Bremerhaven zu verholen. Nach dem Ablegen begann die Beratung durch den Lotsen. In der Nähe der Zufahrt zum Amerikahafen baggerte die JOSEF MÖBIUS. Sie fuhr dabei mit 0,8 kn über Grund elbaufwärts. Als die OCEANIC die Ausfahrt in Richtung Elbe passierte, erfasste sie der Ebbstrom. Es gelang nicht, den Schlepper auf der zur Verfügung stehenden Fläche an der JOSEF MÖBIUS vorbeizumanövrieren, so dass sich beide Fahrzeuge berührten. Das Backborddacherschiff des Schleppers kollidierte mit dem Bug des Baggers. Personen wurden hierbei nicht verletzt.

¹ Alle Zeiten im Bericht ohne besonderen Hinweis in mitteleuropäischer Zeit (MEZ = UTC + 1 h)

2 Durchgeführte Maßnahmen

In ihrer gemeinsamen Stellungnahme teilten die WSDen Nord und Nordwest mit, dass im Zuge der Umsetzung des AIS-Betriebskonzeptes die Dokumentationsmöglichkeiten technisch so entwickelt werden, dass diese überwiegend automatisiert erfolgen.

Es wurde weiterhin mitgeteilt, dass die neuen technischen Möglichkeiten des Systems Maritime Verkehrstechnik, das unter anderem die Einführung des küstenweit einheitlichen elektronischen Tagebuchs beinhaltet, zu einer Vereinheitlichung der Dokumentation führen werden.

3 Sicherheitsempfehlungen

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

3.1 Betreiber und Schiffsführungen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Betreibern von Seeschiffen und ihren Schiffsführungen, die tatsächlichen Ursachen von Betriebsstörungen bzw. im Verlauf der Reparatur erhaltene Erkenntnisse und erkannte Risiken gegenüber den Verkehrszentralen bekannt zu geben, da dort nur so eine angepasste Gefahrenabschätzung erfolgen kann.

3.2 Lotsen und Schiffsführungen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Lotsen auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen und den Schiffsführungen, eine den vorherrschenden Umwelt- oder Verkehrsbedingungen angepasste Lagebeurteilung und eindeutige Manöverabsprache, die idealerweise auch mögliche Alternativen beinhaltet.

3.3 Schiffsführung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Schiffsführung der OCEANIC eine Überarbeitung ihrer Brückenorganisation während der Herstellung einer Schleppverbindung unter besonderer Beachtung der Kommunikation mit den Beteiligten innerhalb und außerhalb des Schleppers.

3.4 Wasser- und Schifffahrtstaktiken Nord und Nordwest

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den für den Einsatz der Notschlepper Verantwortlichen in den WSDen Nord und Nordwest die besondere Beachtung der Manövriereigenschaften der eingesetzten Fahrzeuge und der Umweltbedingungen. Dadurch kann es unter Umständen erforderlich werden, dass eine Schleppverbindung frühzeitig hergestellt werden muss, gegebenenfalls bevor ein Notfall eintritt. Es wird daneben empfohlen, diesen Seeunfall exemplarisch für Schulungszwecke zu verwenden.

3.5 Wasser- und Schifffahrtstaktiken Nord und Nordwest

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den WSDen Nord und Nordwest:

1. Die Verbesserung der Informationsgewinnung und des Informationsaustausches bzw. der Zusammenarbeit zwischen den Verkehrszentralen, insbesondere bei Ereignissen, die ein besonderes Gefahrenpotential beinhalten.
2. Eine erneute Information der Mitarbeiter der Verkehrszentralen über die Fähigkeiten und Fertigkeiten der Not- und Assistenzschlepper und ihrer Besatzungen, um diese Kenntnisse in die Lagebeurteilung bei besonderen Ereignissen einfließen zu lassen.