

Untersuchungsbericht 255/08

1. Februar 2010

Schwerer Seeunfall

Kollision CMS MARFEEDER mit CMS APL TURQUOISE auf der Außenweser am
1. Juni 2008

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 1. Juni 2008 um 06:01 Uhr¹ kollidierten bei Sichtweiten unter 1000 m das unter deutscher Flagge fahrende Containerschiff MARFEEDER mit dem unter Singapur Flagge fahrenden Containerschiff APL TURQUOISE im Fahrwasser der Weser. Die Unfallstelle befindet sich ca. 1000 m SE-lich der Flussbiegung am „Robbennordsteert Leuchtfeuer“. Beide Schiffe fuhren mit Lotsen und wurden zusätzlich vom Radarlotsen des Schiffsverkehrsdienstes (VTS) Bremerhaven beraten. Nach der Kollision fuhr die MARFEEDER weiter nach Bremerhaven Stromkaje und die APL TURQUOISE ging auf der Neue Weser N-Reede vor Anker. Beim Unfall wurde niemand verletzt. Die MARFEEDER wurde an Bb.-Seite erheblich beschädigt und verlor bei der Kollision das Bereitschaftsboot. Die APL TURQUOISE hatte einen Riss am Bb.-Vorschiff oberhalb der Wasserlinie und konnte noch in der folgenden Nacht ihre Reise fortsetzen. Es traten keine Schadstoffe aus.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Betreiber

2.1.1 Besatzung

Die BSU empfiehlt den Eignern und Betreibern von Feederschiffen unter Berücksichtigung des Fahrtgebietes und Automationsgrades ihrer Schiffe eine Balance zu finden, zwischen vorgeschriebener Mindestbesatzung und tatsächlich erforderlicher Besatzung, damit Arbeitszeit- und Arbeitsschutzgesetze eingehalten werden können. Allein beim Lotsenwechsel sind zwei Decksoffiziere sowie mindestens zwei Fachkräfte Deck erforderlich. Lange Fahrtzeiten und Wachsysteme in sechs Stunden Intervallen erhöhen das Risiko von Fatigue und Erschöpfung.

2.1.2 AIS

Die BSU empfiehlt den Eignern und Betreibern von Seeschiffen, die Navigationsausrüstung so zu gestalten, dass eine umfassende Auswertung von AIS-Zielen in Echtzeit möglich ist. Bei der Kollisionsverhütung ist zu bedenken, dass sie nur effektiv ist, wenn eine Überlagerung mit der elektronischen Seekarte bzw. der Radaranlage ermöglicht wird. Das Minimum Key Display alleine ist dafür ungeeignet.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht beziehen sich, soweit nicht anders vermerkt, auf Ortszeit = Mitteleuropäische Sommerzeit = UTC + 2h

2.2 Schiffsführungen

Die BSU empfiehlt den Kapitänen auf Schiffen in der Feederfahrt dafür zu sorgen, dass die Arbeitszeitrachweise gewissenhaft geführt werden und den tatsächlichen Arbeitszeiten entsprechen. Bestehen Zweifel am Einhalten der Ruhe- und Arbeitszeiten nach dem Arbeitszeitgesetz, muss der Betreiber informiert werden, um durch mehr Personal für Abhilfe zu sorgen. Die Brücke muss stets so besetzt werden können, dass bei Reisen mit erhöhtem Risiko wie Nebel und dichtem Verkehrsaufkommen sowie während der Revierfahrt ausreichend Personal verfügbar ist. Nur so können Arbeitsschutzgesetze eingehalten werden und ein Brückenmanagement nach den Verfahren des ISM-Code funktionieren. Bei unklaren Verkehrssituationen ist die Geschwindigkeit deutlich zu reduzieren, damit mehr Zeit zur Beurteilung der Lage gewonnen wird.

2.3 Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft²

Die BSU empfiehlt der Dienststelle Schiffssicherheit bei der Festlegung der Mindestbesetzung im Schiffsbesatzungszeugnis Besetzungszahlen, die den praktischen Anforderungen des Fahrtgebietes und der Hafentrotation entsprechen, zu berücksichtigen. Insbesondere ist nach dem IMO Übereinkommen A. 890 (21) auf das Ziel hinzuarbeiten, ein Dreiwachensystem durchzusetzen und zu überwachen, ohne reguläre Einteilung des Kapitäns. Ein Zweiwachensystem ist unter deutscher Flagge nach § 138 SeemG zurzeit nur auf Schiffen bis 2500 BRZ zulässig.

2.4 Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest

Die BSU empfiehlt der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest unter Berücksichtigung aller möglichen Einflussfaktoren und integraler Durchführung einer Konsequenzanalyse zu prüfen, ob Optimierungspotentiale für mehrschiffige Verkehre im Bereich von Kursänderungen erkennbar sind. Dies könnte ggf. zu einer Optimierung des bestehenden Verkehrskonzeptes führen.

2.5 Hersteller, Zulassungsinhaber und Vertreiber von VDR

Die BSU empfiehlt der Firma SAM Electronics GmbH der L3 Unternehmensgruppe bei der Installation von VDR eine bessere Qualitätskontrolle. Innerhalb eines Jahres sind bei der BSU bereits drei unsachgemäß installierte Systeme aufgefallen. Die Verfahrensanweisungen zur Qualitätskontrolle wurden inzwischen präzisiert.

2.6 Seefahrtsschulen und Betreiber von Schiffsführungssimulatoren

Die BSU empfiehlt den Ausbildungsstätten, Ausfälle von Sensoren bzw. Einstellungen von Navigationsausrüstung, insbesondere von Radaranlagen und elektronischer Seekarte in ihren Lehrgängen intensiver zu berücksichtigen und zu trainieren, wie auf Fehler bzw. unvorteilhafte Einstellungen in der Navigationsausrüstung angemessen im Brückenmanagement reagiert werden sollte.

Die BSU empfiehlt den Ausbildungsstätten Drehkreise und Stoppmanöver an Flussbiegungen für passende Schiffsgrößen etwa im Feederdienst am Schiffsführungssimulator zu trainieren und die Kollision MARFEEDER/APL TURQUOISE ins Programm aufzunehmen. Inwieweit Lotsen selbst solche Manöver durchführen, bleibt in der Verantwortlichkeit des zuständigen Wachoffiziers und ist Bestandteil der Organisation auf der Brücke.

² Die See-BG und die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen haben sich mit Wirkung vom 1. Januar 2010 zu der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) zusammengeschlossen.