

Untersuchungsbericht 168/09

15. Januar 2011

Schwerer Seeunfall

Kollision der HÖEGH LONDON mit drei festgemachten Schiffen auf der Weser

am 26. Mai 2009

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Es war beabsichtigt, am Nachmittag des 26. Mai 2009 mit dem unter norwegischer Flagge fahrenden Autotransporter HÖEGH LONDON aus Bremerhaven auszulaufen. Aufgrund seiner Größe wurde das Schiff dazu mit zwei Hafenslotsen besetzt. Mit Hilfe jeweils eines Bug- und Heckschleppers und eines weiteren Schleppers legte das Fahrzeug vom Liegeplatz ab und lief zunächst in die Nordschleuse, um von dort später auf die Weser zu laufen. Dieses Manöver verlief ohne besondere Vorkommnisse.

Bereits am Liegeplatz des Schiffes waren beim Durchgang einer Wetterfront Windstärken von bis zu 9 Bft in Böen beobachtet worden.

In der Schleuse erreichte auch der Seelotse das Schiff. Dieser sollte auf der Weser das Schiff von den Hafenslotsen übernehmen.

Vor bzw. während des Auslaufens aus der Schleuse erfolgte eine Abstimmung mit den Lotsen zweier anderer Schiffe. Das waren zum einen die noch an der Containerpier liegende HYPERION und zum anderen die einlaufende und ebenfalls für die Containerpier bestimmte MSC MALIN. Mit der HYPERION wurde vereinbart, dass sie zunächst an der Pier verbleiben sollte, bis die beiden anderen Schiffe passiert hätten. Die MSC MALIN wurde zunächst am westlichen Rand des Fahrwassers gehalten.

Während des Auslaufens aus der Schleuse und dem Drehen des Schiffes auf der Weser herrschte Ebbstrom und der Wind, der zwischenzeitlich stark abgenommen hatte, nahm wieder bis auf 9 Bft zu. Das Drehen wurde durch Bug- und Heckschlepper unterstützt. Nach einer weiteren Abstimmung mit dem Lotsen der MSC MALIN wurde auf der HÖEGH LONDON entschieden, die Fahrt aufzunehmen und die wartende MSC MALIN zu passieren.

Nach dem Passieren der MSC MALIN wurde der Heckschlepper losgeworfen. Im weiteren Verlauf konnte das Schiff nicht den Kartenkurs von 331° halten. Aufgrund des Windes, der nun mit 9 Bft bis 10 Bft von querab auf das Schiff einwirkte, wurde das Schiff nach Osten in Richtung der Pier versetzt. Das führte letztendlich zur Kollision mit drei an der nördlichen Containerpier festgemachten Fahrzeugen. Deren Ladekräne wurden zum Teil schwer, die Schiffe und ihre Ladung zum Teil erheblich beschädigt.

Die HÖEGH LONDON konnte nicht auf Höhe der Containerpier gestoppt werden und kollidierte nördlich der Pier mit zwei Fahrwassertonnen und einer Bühnentonne. Eine der Tonnen verkeilte sich zwischen Ruder und Schraube und machte so die HÖEGH LONDON manövrierunfähig.

Nach einem Notankermanöver wurde das Schiff mit Hilfe von vier Schleppern zu einem neuen Liegeplatz verholt.

Während des Unfallverlaufs kam es nicht zu Personenschäden. Über eine Umweltverschmutzung wurde der BSU nichts bekannt. Die HÖEGH LONDON selbst erlitt durch die Kollision mit den anderen Schiffen unter anderem Beschädigungen an der Außenhaut auf der Steuerbordseite und an den Lüfterköpfen auf dieser Seite.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Schiffsführung und Betreiber der HÖEGH LONDON

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Schiffsführung der HÖEGH LONDON und dem Betreiber des Schiffes eine Aufarbeitung des Unfalls im Rahmen ihres Sicherheitsmanagements. Dabei sollte insbesondere auf die Windlasten und die entsprechenden Reaktionsmöglichkeiten der Schiffsführung eingegangen werden.

2.2 Schiffsführung HÖEGH LONDON

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Schiffsführung der HÖEGH LONDON zum einen eine Verbesserung der Reisevorbereitung insbesondere hinsichtlich des Wetters, der Lotsenkarte und der Brückenausrüstung, und zum anderen die Verbesserung der Zusammenarbeit als Brückenteam in Bezug auf Standortbestimmung, Bahnverfolgung und Kommunikation über die dabei festgestellten Tatsachen.

2.3 Hafenslotsen Bremerhaven

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Hafenslotsen eine Aufarbeitung des Unfalls im Rahmen ihres Qualitätsmanagements. Dabei sollte insbesondere auf die Windlasten bei modernen Autotransportern und die entsprechenden Reaktionsmöglichkeiten des Brückenteams aber auch der entsprechenden Schlepper eingegangen werden. Es wird empfohlen, für die Ausbildung und das Training ein Simulationsmodell zu verwenden, das den aktuellen Autotransportern entspricht. Zugleich sollte die Qualität der Kommunikation innerhalb des Lotsenteams kritisch hinterfragt werden

2.4 WSA Bremerhaven

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem WSA Bremerhaven die Verwendung besser geeigneter Windlastdaten zur Beurteilung von Sachverhalten im Zusammenhang mit Autotransportern. Simulationsläufe mit einem aktuellen Modell eines Autotransportes könnten bei der Beurteilung des Manövrierhaltens und der möglicherweise von Autotransportern ausgehenden Gefahren bei bestimmten Windstärken nützlich sein.