

Untersuchungsbericht 94/13

Datum 10. April 2014

Schwerer Seeunfall

Festkommen des MS NORFOLK EXPRESS am 18. April 2013 auf der Weser

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am Morgen des 18. April 2013 verließ das Containerschiff NORFOLK EXPRESS die Stromkaje in Bremerhaven, um seine Reise nach Le Havre/Frankreich zu beginnen. Die zuvor durchgeführten üblichen Tests der Antriebs- und Rudermaschine zeigten keine Mängel.

Nur wenige Minuten nach dem Loswerfen der Leinen blieb das Ruder unerwartet auf Hart Backbord stehen. Durch das sofortige Nutzen des Tillers¹ konnte das Schiff wieder unter Kontrolle gebracht werden.

Der Chief und der Elektriker suchten einige Minuten lang intensiv den Fehler, fanden ihn aber nicht. Plötzlich arbeitete die Ruderanlage wieder normal und die Fahrt wurde fortgesetzt. Sicherheitshalber blieben die beiden im Rudermaschinenraum. Die NORFOLK EXPRESS beschleunigte auf 18 kn und fuhr weiter die Weser hinunter, als um 09:31² Uhr wieder die Steuerung aussetzte und das Ruder bei 7° Backbord liegen blieb. Dieses Mal hatte auch der Tiller keinen Einfluss mehr, so dass das Schiff in einer langgezogenen Kurve über Backbord auf den Langlütjen Leitdamm zufuhr. Die Maschine wurde gestoppt und der Backbordanker geworfen. Trotzdem schob sich das Schiff mit seinem Wulstbug auf den Damm und kam erst dort zum Stehen. Die Schäden am Schiff waren so stark, dass die NORFOLK EXPRESS wochenlang zur Reparatur im Trockendock lag. Personen- und Umweltschäden traten glücklicherweise nicht ein.

Da die NORFOLK EXPRESS unter bermudischer Flagge fuhr, wurde eine gemeinsame Untersuchung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kam, dass ein Schiff seine Reise nicht fortsetzen sollte, wenn ein unbekannter Fehler auftritt, der die Manövrierbarkeit und somit die Sicherheit des Schiffes beeinträchtigt.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Schiffsmanagement Anglo-Eastern Ship Management

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung und die bermudische Seeunfalluntersuchungsbehörde empfehlen dem Schiffsmanagement Anglo-Eastern Ship Management, ihre Schiffsführungen anzuhalten, in Übereinstimmung mit den von dem Schiffsmanagement vorgegebenen Verfahren und dem ISM-Code, keine Risiken einzugehen.

¹ Tiller: kleiner Schalthebel zum direkten Steuern des Ruders durch Übergehen aller anderen Eingaben/Befehle der Rudersteuerung

² Alle Uhrzeiten im Bericht sind Ortszeiten = MESZ = UTC + 2 Stunden.

2.2 Schiffsmanagement Anglo-Eastern Ship Management

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung und die bermudische Seeunfalluntersuchungsbehörde empfehlen dem Schiffsmanagement Anglo-Eastern Ship Management, ihre Schiffsführungen regelmäßig darin zu schulen, wie die Notfallsysteme zu nutzen sind. Insbesondere sollte einer Schiffsführung bewusst sein, wie die Steuerung der Ruderanlage gewechselt werden kann.

2.3 Schiffsführung des MS NORFOLK EXPRESS

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung und die bermudische Seeunfalluntersuchungsbehörde empfehlen der Schiffsführung des MS NORFOLK EXPRESS, keine Risiken einzugehen und die Sicherheit des Schiffes an erster Stelle zu sehen. Dazu gehört auch eine sichere Geschwindigkeit und vorausschauendes Fahren.

2.4 Schiffsmanagement Anglo-Eastern Ship Management

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung und die bermudische Seeunfalluntersuchungsbehörde empfehlen dem Schiffsmanagement Anglo-Eastern Ship Management, diesen Unfall ihren Schiffen, insbesondere den Schwesterschiffen, mitzuteilen und Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen, um derartige Unfälle zukünftig zu verhindern.