

Untersuchungsbericht 58/14

Datum 8. September 2016

Weniger schwerer Seeunfall

Kollision zwischen MS WILSON FEDJE und BMS JADE am 5. März 2014 im

Hamburger Hafen

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 5. März 2014 gegen 08:02 Uhr kollidierte in sehr dichtem Nebel mit Sichtweiten von zum Teil deutlich unter 100 Metern im Hamburger Hafen am nördlichen Rand des Hauptfahrwassers Norderelbe in Höhe der Lotsenstation Seemannshöft das in Barbados registrierte Frachtschiff WILSON FEDJE mit dem unter deutscher Flagge fahrenden Binnenmotorschiff (BMS) JADE.

Die aus Rotterdam kommende, im Ballast fahrende WILSON FEDJE befand sich zum Unfallzeitpunkt auf dem Weg zu ihrem Liegeplatz im Hamburger Hafen, stand unter Lotsenberatung und nahm zusätzlich an der Landradarberatung teil. Etwa eine Seemeile vor der WILSON FEDJE fuhr – ebenfalls mit Ziel Hamburg – das Großcontainerschiff XIN LOS ANGELES.

Die mit ca. 1000 Tonnen Sojaschrot vollbeladene JADE hatte ihrerseits den Hamburger Hafen (Reihe-Hafen) um 07:00 Uhr mit Ziel Beidenfleth verlassen und befuhr nach der Ausfahrt aus dem Nebenfahrwasser Köhlbrand vorschriftsmäßig elbabwärts die nördliche Seite des Hauptfahrwassers Norderelbe. Dieses Fahrzeug nahm keinerlei Lotsenberatung in Anspruch.

Ca. neun Minuten vor der Kollision war es zu einem Funkkontakt des Hafenslotsen der WILSON FEDJE mit dem Schiffsführer des BMS ALMERODE gekommen. Die ALMERODE beabsichtigte, von Osten kommend, nach dem Durchgang der XIN LOS ANGELES und möglichst noch vor dem Durchgang der WILSON FEDJE vom Hauptfahrwasser Norderelbe in das südlich davon abzweigende Nebenfahrwasser Köhlfleet einzubiegen. Der Lotse der WILSON FEDJE stimmte diesem Wunsch zu. Es wurde eine „Grün-Grün“-Begegnung vereinbart und eine entsprechende Information an den Radarlotsen übermittelt. Dieser hatte in Anbetracht der allgemeinen Verkehrssituation keine Einwände, wies aber beide Fahrzeuge auf ein der ALMERODE nachfolgendes, also ebenfalls elbabwärts fahrendes Fahrzeug, bei dem es sich, wie sich erst später herausstellte, um die JADE handelte, hin.

Der Lotse der WILSON FEDJE steuerte das Schiff zwecks Umsetzung der mit der ALMERODE vereinbarten „Grün-Grün“-Begegnung ab ca. 07:55 Uhr in den nördlichen Teil des Fahrwassers. Über diese Kursänderung und die Absicht, nach dem Passieren der ALMERODE wieder auf die südliche Seite des Fahrwassers zurückzukehren, informierte er die Schifffahrt um 07:56 Uhr auf UKW-Kanal 74.

In der Folgezeit informierte der Lotse der WILSON FEDJE die Schifffahrt noch mehrmals auf Kanal 74 über die Position und das Fahrtziel seines Schiffes. Zu einer Kommunikation mit dem oben genannten, namentlich sowohl dem Lotsen der WILSON FEDJE als auch dem Radarlotsen nach wie vor unbekanntem, der ALMERODE nachfolgenden Fahrzeug JADE kam es nicht.

Der Lotse der WILSON FEDJE nahm nach der „Grün-Grün“-Passage mit der ALMERODE von seinem Plan Abstand, sofort in den südlichen Teil des Fahrwassers zurückzukehren. Er wollte es einerseits vermeiden, die Kurslinie der an der Steuerbordseite der WILSON FEDJE entgegenkommenden, namentlich immer noch unbekanntes JADE zu kreuzen. Andererseits ging er davon aus, dass auf Grund der gegebenen Sachlage die JADE auch ohne eine ausdrückliche Absprache ihren Kurs beibehalten und es mithin zu einer problemlosen „Grün-Grün“-Begegnung der beiden Fahrzeuge kommen würde.

Der Kapitän der JADE hatte jedoch offenbar die vorangegangene, die Absichten der WILSON FEDJE betreffende Kommunikation auf Kanal 74 nicht mitverfolgt. Er interpretierte die Annäherungssituation mit dem aus seiner Sicht ohne Wenn und Aber auf der „falschen“ Fahrwasserseite befindlichen Gegenkommer WILSON FEDJE daher nicht als problemlos und ohne Weiteres zu bewältigende „Grün-Grün“-Begegnung, sondern befürchtete, dass die WILSON FEDJE auf Kollisionskurs sei. Zur Vermeidung eines Zusammenstoßes leitete der Kapitän der JADE eine durch-greifende Kursänderung nach Steuerbord ein. Die beiden Fahrzeuge hatten sich jedoch zu diesem Zeitpunkt bereits soweit aneinander angenähert, dass es für eine korrespondierende Kursänderung der WILSON FEDJE, ebenfalls nach Steuerbord, zu spät war. Trotz des sofort nach dem Erkennen der Steuerbordkursänderung der JADE auf der Brücke der WILSON FEDJE eingeleiteten Stopp- und nachfolgenden Voll-Zurück-Manövers kam es um 08:02 Uhr zur Kollision der beiden Fahrzeuge.

Die WILSON FEDJE bohrte sich mit ihrem Bugwulst in einem Winkel von ca. 90 Grad in die Backbordseite der JADE. Kurze Zeit später löste sich die WILSON FEDJE mittels Rückwärtsfahrt vom Kollisionsgegner. Dem Schiffsführer der JADE gelang es, das Binnenschiff mit eigener Motorkraft an die nördliche Uferböschung der Norder-elbe zu manövrieren und dort kontrolliert auf Grund zu setzen. Ein Sinken der JADE, die infolge der Kollision einen massiven Wassereintritt zu verzeichnen hatte, konnte dadurch verhindert werden. Die durch die Kollision nur sehr unwesentlich beschädigte WILSON FEDJE setzte nach mehreren erfolglosen Kontaktaufnahme-versuchen in Richtung JADE, der Meldung des Unfalls an die Nautische Zentrale und nachdem eine Ausschau nach etwaigen über Bord gegangenen Besatzungsmitgliedern der JADE ergebnislos geblieben war, ihre Fahrt in Richtung Liegeplatz fort.

In den folgenden Tagen wurde die JADE geleichtert und ihre Schwimmfähigkeit provisorisch wiederhergestellt. Das Binnenschiff wurde anschließend zur Jöhnk-Werft nach Hamburg-Harburg geschleppt und dort, da eine Reparatur unwirtschaftlich gewesen wäre, verschrottet.

Personen oder die Umwelt kamen bei dem Unfall nicht zu Schaden.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS)

AIS-Ausrüstungspflicht für Binnenschiffe

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem BMVI und der ihm nachgeordneten GDWS, in ihrem örtlichen Zuständigkeitsbereich kurzfristig eine Ausrüstungspflicht für AIS auf Binnenschiffen analog den für den Rhein bereits erlassenen Regelungen zu schaffen. Insbesondere für stark frequentierte, sowohl von Binnen- als auch von Seeschiffen genutzten Wasserstraßen hält die BSU es zur Optimierung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs für dringend geboten, die AIS-Ausrüstungspflicht auf den Bundeswasserstraßen auch auf Binnenschiffe auszudehnen.

2.2 Senat der Freien und Hansestadt Hamburg; Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation; Hamburg Port Authority (HPA)

2.2.1 Überarbeitung der Hafenverkehrsordnung und/oder der Hafenslotsordnung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den für die Verwaltung und Ordnung des Hafenverkehrs und des Hafenslotswesens des Hamburger Hafens zuständigen Stellen, die Regelungen der Hafenslotsordnung in Bezug auf die geltende, große Teile der Binnenschifffahrt betreffende vollständige Ausklammerung von der Pflicht zur Inanspruchnahme von Lotsdienstleistungen kritisch zu hinterfragen. Soweit im Ergebnis einer solchen Überprüfung auch zukünftig Teile der Binnenschifffahrt selbst bei verminderter Sicht weder zur Annahme eines Hafenslots noch zur Teilnahme an der Landradarberatung verpflichtet werden sollen, empfiehlt die BSU die geltenden Regeln zumindest dahingehend anzupassen, dass alle Fahrzeuge dazu verpflichtet werden, neben dem Verkehrskanal auch den im jeweiligen Streckenabschnitt maßgeblichen Radarberatungskanal als Informationsmedium zu nutzen, also (passiv) abzuhören, wenn die technischen Voraussetzungen an Bord dafür gegeben sind.

2.2.2 AIS-Ausrüstungspflicht für Binnenschiffe

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den für die Verwaltung und Ordnung des Hafenverkehrs des Hamburger Hafens zuständigen Stellen, in ihrem Zuständigkeitsbereich eine AIS-Ausrüstungspflicht für Binnenschiffe analog der an den Bund gerichteten Empfehlung (6.1) einzuführen.

2.3 Hafenslotsbrüderschaft Hamburg

2.3.1 Kommunikation zwischen Lotse und Schiffsführung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Hafenslotsbrüderschaft Hamburg, ihre Lotsen anlässlich von Fortbildungen und/oder durch ein Informations-schreiben dazu anzuhalten, der für die Schiffsführung verantwortlichen Person auf der Brücke sämtliche, für das zu lotsende Fahrzeug bedeutsame Informationen inklusive etwaiger Abweichungen von den Fahrregeln zur Verfügung zu stellen. Insbesondere muss sichergestellt werden, dass auch

Schiffsführungen, die kein oder nur wenig Deutsch verstehen, zu jedem Zeitpunkt Kenntnis über den Inhalt und das Ergebnis in deutscher Sprache geführter Funkkommunikation haben.

2.3.2 Abweichungen von im Hafen Hamburg geltenden Fahrregeln

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg, ihre Lotsen anlässlich von Fortbildungen und/oder durch ein Informations-schreiben für die unverzichtbare Notwendigkeit zu sensibilisieren, bei jedem Abweichen von den Fahrregeln (bspw. Vereinbarung von „Grün-Grün“-Begegnungen; vorübergehende Nutzung der „falschen“ Fahrwasserseite) unbedingt sicherzustellen, dass sämtliche davon berührte Verkehrsteilnehmer rechtzeitig und verlässlich informiert sind und - soweit erforderlich - ausdrücklich und unmissverständlich ihr Einverständnis erteilt haben.