

Untersuchungsbericht 34/16

Datum: 14. Oktober 2016

Schwerer Seeunfall

Festkommen der CSCL INDIAN OCEAN am 3. Februar 2016 auf der Elbe

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 3. Februar 2016 befand sich das unter der Flagge von Hongkong fahrende Großcontainerschiff CSCL INDIAN OCEAN auf der Reise von Felixstowe nach Hamburg. Gegen 20:16 Uhr wurden vor Brunsbüttel die Lotsen gewechselt. Nun befanden sich neben den beiden Elblotsen der Kapitän, ein Wachoffizier, ein Rudergänger und ein Ausguck auf der Brücke.

Gegen 22:10 Uhr ertönte ein Alarm auf der Brücke, der erst nicht zugeordnet werden konnte. Wenig später wurde klar, dass das Ruder nicht mehr reagierte. Sofort empfahl der verantwortliche Lotse STOP ENGINE und FULL ASTERN. Des Weiteren sollte der Anker besetzt und das Bugstrahlruder aktiviert werden. Die zwei entgegenkommenden Fahrzeuge wurden informiert, so dass diese rechtzeitig ausweichen konnten.

Inzwischen war ein Besatzungsmitglied in den Rudermaschinenraum gelaufen und hatte dort die Ruderanlage neu gestartet. Um 22:15 Uhr reagierte das Ruder wieder. Die nun angeordneten Manöver HART STEUERBORD und HALBE VORAUS zeigten aber keine ausreichende Wirkung mehr, so dass die CSCL INDIAN OCEAN um 22:20 Uhr südlich der Tonne 116 auf Grund lief.

Die von der Besatzung sofort eingeleitete Schadensfeststellung zeigte, dass sich keine Leckagen gebildet hatten.

Ab 22:55 Uhr wurde erst mit einem Schlepper, schließlich mit bis zu 6 Schleppern versucht, das Schiff wieder in die Fahrrinne zu ziehen. Da dies misslang, wurde beschlossen, auf das nächste Hochwasser zu warten.

Der zweite Schleppversuch am 4. Februar gegen Mittag, mit insgesamt 7 Schleppern, verlief ebenfalls erfolglos.

Nun übernahm das Havariekommando die Koordinierung des dritten Freischleppversuchs. Nach umfangreichen Vorbereitungen begannen am 9. Februar um 02:00 Uhr 12 Schlepper, die CSCL INDIAN OCEAN zurück in das Fahrwasser zu ziehen. Der Versuch gelang und das Schiff konnte seine Reise zum Hamburger Hafen fortsetzen.

Es wurden keine Umweltverschmutzungen festgestellt.

Diese Unfalluntersuchung brachte zutage, dass ein zusätzlich eingebautes Sicherheitssystem, die SAFEMATIC, so falsch installiert war, dass es bei Aktivierung die Ruderanlage blockierte.

2 SICHERHEITSEMPFEHLUNGEN

Die folgenden Sicherheitsempfehlungen stellen keine Vermutung hinsichtlich Schuld oder Haftung dar.

2.1 Reederei China Shipping Container Lines

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei, die Schwesterschiffe dahingehend zu kontrollieren, ob dort ebenfalls die SAFEMATIC falsch verkabelt ist und ob die Kabel der Hydraulik Locking Anlage in einem Schaltschrank enden.

2.2 Klassifikationsgesellschaft der CSCL INDIAN OCEAN

Die BSU empfiehlt der Klassifikationsgesellschaft, die regelmäßige Überprüfung der SAFEMATIC um die Durchführung eines Rudermanövers im SAFEMATIC-Modus zu erweitern.

2.3 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die bestehenden Fachkonzepte zur Thematik „Havarien von Großcontainerschiffen“ ständig weiter zu entwickeln, insbesondere den Schwerpunkt: Löschen von Containern aus einer überdurchschnittlichen Höhe.

2.4 Hersteller der Ruderanlage, HATLAPA

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Hersteller dieser Ruderanlage, ihre Technik mit einer internen Fehleraufzeichnung auszustatten, um so zukünftige Ruderversagen besser nachvollziehen zu können.

2.5 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, der IMO vorzuschlagen, zu prüfen, ob SOLAS durch die Vorgabe einer internen Fehleraufzeichnung in Ruderanlagen zu ergänzen wäre, um durch deren Auswertung zukünftige Ruderausfälle zu minimieren und so die Sicherheit auf See zu erhöhen.