

Untersuchungsbericht 439/16

Datum: 29. November 2017

Schwerer Seeunfall

Strandung des CMS HANNI vor dem Mühlenberger Loch in

Hamburg am 4. Dezember 2016

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 4.12.2016 um 06:28 Uhr lief das unter deutscher Flagge nach Bremerhaven fahrende Containerschiff HANNI vor dem Mühlenberger Loch in Hamburg auf Grund. Auf der Brücke befanden sich der Kapitän und 1. Offizier. Um 06:21 Uhr gab es einen Überdrehzahlalarm der Hauptmaschine. Danach stoppte die Hauptmaschine automatisch. Um 06:23 Uhr kam der Tanker FINJA im Fahrwasser der Elbe entgegen und es konnte durch Hart Stb. Ruder eine Kollision mit ihr gerade noch verhindert werden. Nach dem Ausfall der Hauptmaschine trieb die HANNI in einem Bb.-Bogen über die andere Fahrwasserseite hinweg und strandete innerhalb von 7 min. Die Hauptmaschine war erst 1 min vorher wieder startklar und beide Anker klar zum Fallen. Es wurde niemand verletzt und es traten keine Schadstoffe aus. Ab 07:00 Uhr scheiterte der 1. Bergungsversuch mit zwei Schleppern am bereits ablaufenden Wasser. Der 2. Bergungsversuch war um 18:30 Uhr beim nächsten Hochwasser erfolgreich.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Eigner HANNI

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Eigner die Drehzahlaufnehmer (Pickups) und zugehörige Drehzahlwächter in einen turnusmäßigen Wartungsplan zu integrieren und/oder diese nach den vom Hersteller vorgegebenen Erfahrungswerten ggf. auf seinen Schiffen vorsorglich auszutauschen.

2.2 Eigner HANNI

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Eigner das Brückenposter und die Lotsenkarte zu überarbeiten und alle abgefragten Daten zu ergänzen, sowie die Drehrichtung des Verstellpropellers mit aufzunehmen.

2.3 Kapitän HANNI

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Kapitän den Seewachenrhythmus so umzustellen, dass die Wachoffiziere täglich nicht mehr als 10 Stunden Wache gehen.

2.4 Motorenhersteller

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt MAN Diesel & Turbo SE für Neubauten die Drehzahlaufnehmer der Hauptmaschine so zu konfigurieren, dass eine Plausibilitätsprüfung der Messdaten zwischen den Sensoren stattfindet.

