



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

**Summarischer
Untersuchungsbericht 332/05**

15. Juni 2006

Schwerer Seeunfall

Grundberührung des TMS HALIFAX

am 19.08.05 um 01:38 Uhr

auf der Unter-Elbe

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit dem Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz-SUG) vom 16. Juni 2002 durchgeführt.

Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

Herausgeber:
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg

Leiter: Jörg Kaufmann
Tel.: +49 40 31908300
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 31908340
www.bsu-bund.de

Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG DES SEEUNFALLS.....	4
2	UNFALLORT.....	5
3	SCHIFFSDATEN.....	6
3.1	Foto MT HALIFAX.....	6
3.2	Daten.....	6
4	UNFALLHERGANG.....	7
5	UNTERSUCHUNG.....	8
6	ANALYSE.....	9
7	QUELLENANGABEN.....	10

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Seekarte - Unfallposition.....	5
Abbildung 2:	Schiffsfoto.....	6

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 19. August 2005 befand sich das TMS HALIFAX auf seiner Reise von Ventspils (Lettland) nach Hamburg nachts auf der Unterelbe. Das Schiff war mit ca. 24.000 t Dieselöl beladen.

Als die Tonne 84 an Backbord passiert wurde, erging an den Rudergänger die Weisung, das Ruder auf Backbord 10 zu legen. Als der Lotse bemerkte, dass das Schiff nicht reagierte, gab er die Anweisung, das Ruder Hart Backbord zu legen und die Fahrtstufe auf Voll Voraus zu legen. Die HALIFAX drehte nur sehr wenig an und kam infolgedessen um 01:32 Uhr¹ westlich der Tonne 85a fest.

Es entstanden keine Personen- und Umweltschäden.

¹ Alle im Bericht genannten Zeiten sind MESZ = UTC+2h

2 Unfallort

Art des Ereignisses: Schwerer Seeunfall, Grundberührung
Datum/Uhrzeit: 19.08.05
Ort: Elbe bei Leuchttonne 85a
Breite/Länge: ϕ 53°44,4' N λ 009°24,8' E

Ausschnitt aus Seekarte INT 1454, BSH

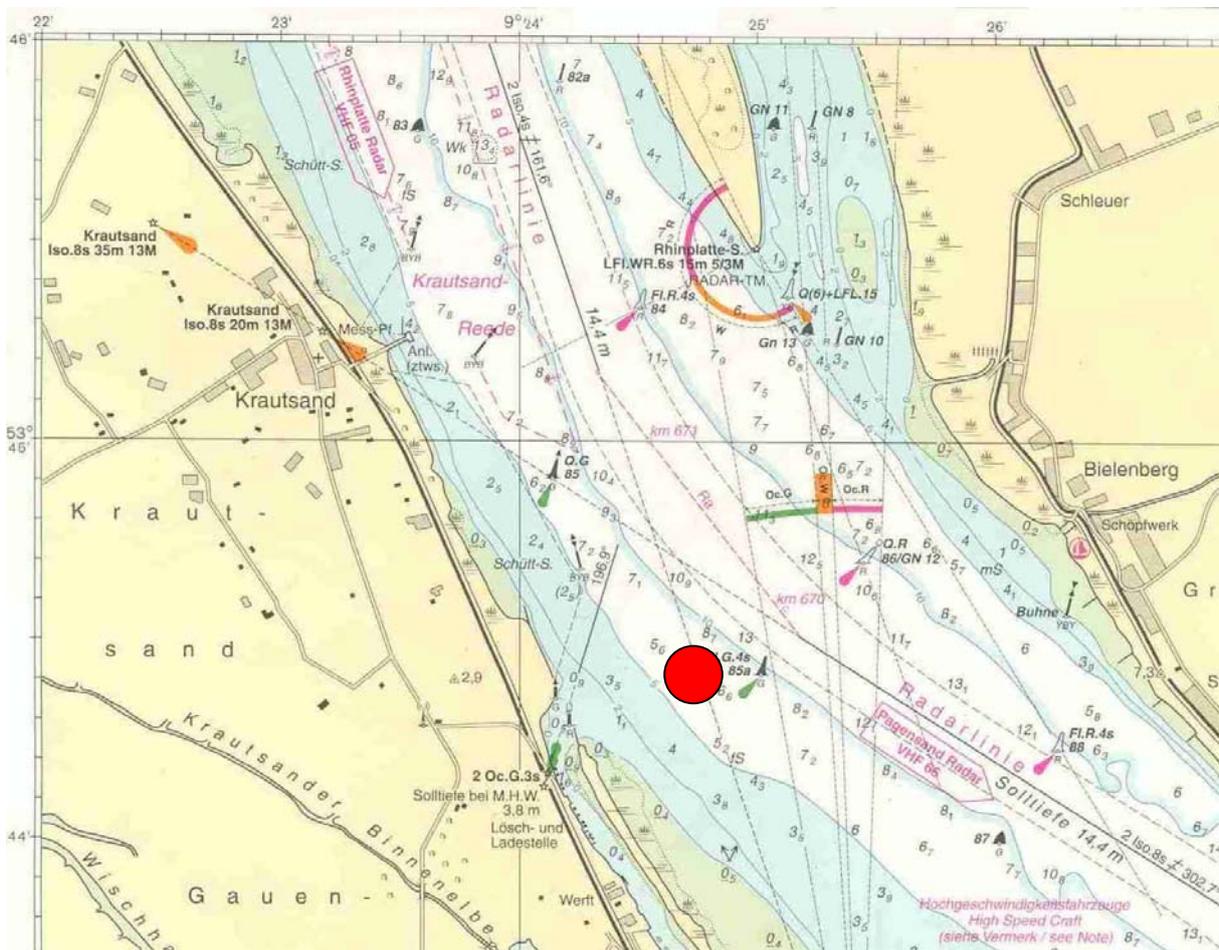


Abbildung 1: Seekarte - Unfallposition

3 Schiffsdaten

3.1 Foto MT HALIFAX



Abbildung 2: Schiffsfoto

3.2 Daten

Schiffsname:	HALIFAX
Schiffstyp:	Tanker
Nationalität/Flagge:	Malta
Heimathafen:	Valetta
IMO – Nummer:	8810932
Unterscheidungssignal:	9HMH5
Reederei:	Trust a Maritime Ltd.
Baujahr:	1992
Bauwerft/Baunummer:	Guhangzhou Shipyard, China
Klassifikationsgesellschaft:	LR
Länge ü.a.:	164,00 m
Breite ü.a.:	26,00 m
Bruttoraumzahl:	16515
Tragfähigkeit:	8675
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	F: 10,2 A: 10,3 M: 10,25 m
Maschinenleistung:	6174 kW
Hauptmaschine:	MAN B&W 5L60 MCE
Geschwindigkeit:	10
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Schiffskörperkonstruktion:	Doppelboden
Anzahl der Besatzung:	23
Anzahl der Passagiere:	1

4 Unfallhergang

Am 19. August 2005 befand sich das TMS HALIFAX auf seiner Reise von Ventspils (Lettland) nach Hamburg nachts auf der Unterelbe. Das Schiff war mit ca. 24.000 t Dieselöl beladen. Die Brücke war besetzt mit dem Kapitän, dem Wachoffizier, einem Rudergänger und einem Lotsen. Zusätzlich befand sich der Leitende Ingenieur auf der Brücke.

Es herrschte Flutstrom in Richtung Süd-Ost mit einer Stärke von ca. 2 kn.

Der Wind kam aus Richtung Ost mit 4-5 Bft. Die Sicht war gut.

Da das Schiff die Order bekam, erst gegen 04:00 Uhr Hamburg zu erreichen, wurde beim Passieren der Tonne 81 die Fahrtstufe von „Voll Voraus“ auf „Voraus Halbe“ reduziert. Dadurch verringerte sich die Geschwindigkeit durchs Wasser von ca. 10,5 kn auf 8,5 kn. Es wurde ein Kurs von 160° gesteuert.

Als die Tonne 84 an Backbord passiert wurde und das Richtfeuer Ruthensand eben südlich offen war, erging an den Rudergänger die Weisung, das Ruder auf Backbord 10 zu legen. Als der Lotse bemerkte, dass das Schiff nicht reagierte, gab er die Anweisung, dass Ruder Hart Backbord und die Fahrtstufe wieder auf Voll Voraus zu legen. Die HALIFAX drehte nur kaum merklich an und kam infolgedessen um 01:32 Uhr westlich der Tonne 85a fest. Ein noch eingeleitetes Voll-Zurück-Manöver zeigte keinen Erfolg.

Es entstanden keine Personen- und Umweltschäden.

Erste Versuche, das Schiff mit dem folgenden Hochwasser unter Assistenz von zwei Schleppern frei zu bekommen, schlugen fehl. Die HALIFAX wurde bei dem nächsten Hochwasser um 13:55 Uhr mit Hilfe von sechs Schleppern frei geschleppt und setzte ihre Reise nach Hamburg fort.

5 Untersuchung

Auf Wunsch des Kapitäns und des Lotsen wurde durch die Wasserschutzpolizei (WSP) an Bord gegen 05:30 Uhr ein Test auf Atemalkohol der beiden Personen durchgeführt. Für beide ergab sich ein Wert von Null Promille.

Übermüdung konnte bei keinem Beteiligten nachgewiesen werden.

Die WSP stellte zahlreiche Unterlagen sicher. Darunter auch eine reederei-interne Grounding-Checkliste, die Crewliste, Pilot-Card und Auszüge des Engine Movement Book. Letzteres wurde an Bord durch den wachhabenden Maschineningenieur handgeschrieben und stellt die umgesetzten Maschinenmanöver um den Unfallzeitpunkt herum dar:

- Um **00:32 Uhr** wurde auf **Voll Voraus** gegangen.
- Um **01:22 Uhr** wurde die Geschwindigkeit auf **Voraus Halbe** reduziert und
- um **01:37:30 Uhr** wieder auf **Voll Voraus**.
- Um **01:38:00 Uhr** wurde **STOP** gelegt und
- um **01:38:30 Uhr** **Voll Zurück**.
- Um **01:42:00 Uhr** endgültig **STOP**.

Diese Eintragungen decken sich mit den Radaraufzeichnungen der verantwortlichen Verkehrszentrale (VKZ) Elbe in Brunsbüttel. Aufgrund der UKW-Aufzeichnung kann davon ausgegangen werden, dass die Verkehrszentrale erst nach der Unfallmeldung durch den Lotsen in das Geschehen involviert war.

Um 02:21 Uhr meldete der Lotse an die VKZ, dass das Schiff einen Doppelboden habe, dessen Tanks nach wie vor leer blieben, dementsprechend also kein Wassereintrich stattfand.

Es herrschte Flutstrom. Verschiedene Eintragungen in den Schiffsunterlagen lassen erkennen, dass die Schiffsführung über den aktuellen Stand der Gezeiten informiert war. Zum Unfallzeitpunkt wurde an der Messstelle des Wasser- und Schifffahrtsamts Hamburg Rhinplatte Strom in Richtung 154° mit der Stärke von 2,2 kn und an der Messstelle Pagensand/Nord in Richtung 138° mit der Stärke von 2,25 kn gemessen. Da die Unfallposition zwischen diesen beiden Messstellen lag, können diese Stromwerte als ausschlaggebend angesehen werden.

Das Gutachten der Klassifikationsgesellschaft sagt aus, dass die Unterwasserbesichtigung nur leichte Schäden am Propeller, Kiel und Wulstbug ergab. Die Klasse wurde durch diese Schäden nicht beeinträchtigt.

6 Analyse

Die gedachte Linie zwischen den Tonnen 84 und 85 stellt den Zeitpunkt dar, an dem ein Schiff, welches in Richtung Hamburg unterwegs ist, den neuen Kurs eingeschlagen haben muss (dies wird „Kursänderungspunkt“ genannt). Die Radaraufzeichnung deutet darauf hin, dass der Lotse zu dem üblichen Zeitpunkt mit der Kursänderung begonnen hatte.

Aufgrund der vorhergegangenen Reduzierung auf Voraus Halbe, um erst zum gewünschten Zeitpunkt in Hamburg anzukommen, wurde das Manövrierverhalten des Schiffes jedoch falsch eingeschätzt. Der anfangs geforderte Ruderwinkel war nicht ausreichend, um die gewünschte Drehung einzuleiten. Dies war ursächlich für das Auflaufen.

Begünstigend war der in Richtung Süd-Ost setzende Flutstrom.

7 Quellenangaben

- Ermittlungen Wasserschutzpolizei (WSP)
- Schriftliche Erklärungen/Stellungnahmen
 - Schiffsführung
 - Reederei
 - Klassifikationsgesellschaft
- Zeugenaussagen
- Fachbeitrag eines Sachverständigen der BSU
- Ausschnitt aus Seekarte INT 1454, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
- Strömungsgutachten des Wasser- und Schifffahrtsamtes Hamburg (WSA)
- Radar- und UKW-Aufzeichnungen Verkehrszentrale (VTS) Brunsbüttel Elbe
- Quelle des Schiffsfotos: WSP Hamburg