



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

Dienstgebäude

Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 0
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40
posteingang-bsu@bsh.de
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
Az.: 302/07

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 17. November 2008

PRESSEMITTEILUNG 18/08

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 302/07 am 17. November 2008 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Personenunfall mit Achterleine auf MS NORTHERN FAITH am 4. Juli 2007 im Hafen von Koper.

Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Personenunfall mit Achterleine

Am Nachmittag des 4. Juli 2007 wurde der 2. Offizier der NORTHERN FAITH durch eine Achterleine im Hafen von Koper/Slowenien schwer verletzt. Das Leben des Offiziers wurde durch eine Reihe von Operationen gerettet.

Gegen 16:30 Uhr war der Wind immer stärker geworden, bis er innerhalb von wenigen Minuten Stärke 9 erreichte hatte. Die Angriffsfläche der Container

führte dazu, dass das Schiff sehr schnell mit dem Heck von der Pier weggedrückt wurde. Der 2. Offizier lief nach achtern, um dort die Leinen zu kontrollieren. Als ein Matrose später auf der achteren Manöverstation ankam, fand er den Offizier schwer verletzt am Boden liegend.

Unfälle mit Festmacherleinen treten häufiger auf, als allgemein angenommen wird

und verursachen oft schwere Verletzungen. Bis heute gibt es aber keine Möglichkeit, den Zustand einer Leine sicher zu kontrollieren.

Der Untersuchungsbericht wurde durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung am 17. November 2008 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Personenunfall mit Achterleine auf MS NORTHERN FAITH am 4. Juli 2007 im Hafen von Koper.

Am 4. Juli 2007 um 05:00 Uhr erreichte die NORTHERN FAITH das Containerterminal im Hafen von Koper / Republik Slowenien und machte dort mit der Steuerbordseite fest.

Die Liegezeit sollte gleichzeitig zu Wartungsarbeiten im Maschinenbereich genutzt werden. Aus diesem Grunde standen während des Tages weder der Antrieb noch das Bugstrahlruder zur Verfügung.

Um 12:00 Uhr begann der 2. Nautische Offizier (NO) seine Deckswache, die bis 18:00 Uhr geplant war. Gegen 16:30 Uhr wurde der Wind immer stärker, bis er innerhalb von wenigen Minuten Stärke 9 Bft erreichte. Hinter den Aufbauten befand sich ein hoher Containerstapel. Diese Windangriffsfläche führte dazu, dass die NORTHERN FAITH sehr schnell mit dem Heck von der Pier weggedrückt wurde. Der 2. NO reagierte sofort und schickte seinen Wachmatrosen nach vorn, um dort die Leinen zu kontrollieren, während er selbst nach achtern lief.

Zufällig kam der 1. NO an Deck und bemerkte, dass das Achterschiff bereits 10-15 m von der Pier entfernt war. Er informierte den Kapitän über UKW. Dieser gab die Anweisung, die Manöverstationen vorn und achtern zu besetzen. Dabei sollte der 1. NO vorn und der 2. NO achtern die Leitung übernehmen.

Der Kapitän hat dann über UKW Koper Pilot gerufen und Schlepper angefordert. Ebenso habe er im Maschinenraum die Hauptmaschine und das Bugstrahlruder anfahren lassen.

Zu dieser Zeit hatte der Wachmatrose vorn die Leinen mit den Winden fest gehalten, bis der 1. NO und der Bootsmann ihn erreichten. Sie übernahmen und schickten den Wachmatrosen nach achtern, um dort den 2. NO zu unterstützen.

Als der Matrose auf der achteren Manöverstation ankam, fand er den 2. NO schwer verletzt am Boden liegend vor. Telefonisch informierte er die Brücke über den Unfall.

Der Kapitän schickte den 1. NO nach achtern und forderte über Koper Pilot medizinische Hilfe an. Der 1. NO versuchte, dem schwer Verletzten zu helfen.

Die Achterleine der mittleren Winde war bereits relativ früh gebrochen. Alle anderen Leinen achtern waren ausgetauscht.

Da der erste Schlepper das treibende Schiff nicht zurückgedrückt bekam, ließ der Kapitän den Backbordanker fallen.

Kurz darauf erreichte ein zweiter Schlepper das Schiff und drückte ebenfalls an der Backbordseite. Die Drehgeschwindigkeit der NORTHERN FAITH sei durch den Einsatz beider Schlepper ein wenig reduziert worden. Gleichzeitig kam ein Lotse an Bord. Dieser Lotse befand sich bereits seit einigen Minuten an der Pier und beriet den Kapitän über UKW. Der Lotse schickte das Lotsenboot zurück an die Pier, um das medizinische Rettungsteam, das inzwischen mit einem Krankenwagen angekommen war, an Bord der NORTHERN FAITH zu holen.

Ab 17:28 Uhr unterstützte ein dritter Schlepper das Zurückdrücken der NORTHERN FAITH. Da es trotzdem nicht gelang, das Schiff gegen den Sturm an die Pier zu bringen, beschloss der Kapitän, das Schiff weiter zu drehen, um dann mit der Backbordseite anzulegen.

Um 17:34 Uhr sei die Hauptmaschine einsatzbereit gewesen und so wurde mit dem Hieven der Anker begonnen worden. Zu diesem Zeitpunkt konnte der Verletzte ins Lotsenboot gebracht werden, sodass er an die Pier kam, um dort vom Krankenwagen übernommen zu werden. Dieser brachte den 2. NO in ein Krankenhaus, welches sofort eine Not-Operation durchführte, um das rechte Bein zu retten. Der rechte Arm musste abgenommen werden.

Um 17:48 Uhr war auch der Steuerbordanker an Deck und die letzten Leinen wurden losgeworfen. Die NORTHERN FAITH drehte sich soweit, dass mit dem Anlegen der Backbordseite begonnen werden konnte.

Um 18:43 Uhr sei die NORTHERN FAITH mit 2+1 vorn und achtern mit Backbordseite wieder längsseits gewesen, und um 19:30 Uhr war das Schiff gesichert.

Unfälle mit Festmacherleinen treten häufiger auf, als allgemein angenommen wird. Etwa zur gleichen Zeit, während in Koper der tragische Unfall geschah, befand sich beispielsweise die MSC MARTHA beim Anlegen in Bremerhaven. Das Schiff hatte bereits 3 Vorleinen und 2 Springleinen an Land und die Besatzung arbeitete daran, die Leinen durchzuholen. Ohne nachvollziehbaren Grund brach plötzlich eine Vorleine und verletzte dabei den Bootsmann sehr schwer am Bein.

Als aktueller Fall sei das Wegtreiben des MS PUCON genannt. Das Schiff lag am 7. August 2008 im Hamburger Hafen, als gegen 20:00 Uhr ein plötzlich aufkommender Sturm aus Südwest mit Windstärken bis 10 Bft es von der Pier wegdrückte. Dabei brachen alle Festmacherleinen und die PUCON legte sich quer zum Strom. Durch die Unterstützung von 5 Schleppern gelang es, dass Schiff wieder an seinen Liegeplatz zurück zu bringen.

Nach den durchgeführten Voruntersuchungen zu diesen Vorfällen beschloss die BSU, die gewonnenen Untersuchungserkenntnisse anhand des Unfalls an Bord der NORTHERN FAITH, exemplarisch darzustellen.

Unfälle mit Festmacherleinen verursachen in der Regel schwere Verletzungen. Bis heute gibt es aber keine Möglichkeit, den Zustand einer Leine sicher festzustellen.

Die BSU empfiehlt, beim Ausbringen der Festmacherleinen unbedingt darauf zu achten, dass nur Leinen mit ähnlichem Dehnungsverhalten in die gleiche Richtung ausgebracht werden, d.h. beispielsweise nur Atlas-Leinen als Achterleinen und nur Polypropylen-Leinen als Spring. Nur so können die angreifenden Kräfte auf mehrere Leinen gleichmäßig verteilt werden.

Eine moderne Unterstützung zum Festmachen sind sog. „Mooring-Softwares“. Auch leinenlose Haltesysteme sollten ständig weiter entwickelt werden.

Besondere Vorsicht sollte angewandt werden, wenn eine Leine von der Windentrommel gerissen wird. Ein unerwartet langes Ende der Leine kann plötzlich zur Gefahr für Personen in der Nähe werden.

Jörg Kaufmann
Leiter