

SCHWERER SEEUNFALL

Schwerer Seeunfall: Anfahrung eines geschlossenen Schleusentores

Was passierte?

Ein Küstenmotorschiff befuhr vor Tagesanbruch lotsbefreit die Kieler Förde mit Ziel Nord-Ostsee-Kanal (NOK). Im Hinblick auf die kurz vor der Ansteuerung der NOK-Schleuse vorgesehenen Übernahme des NOK-Lotsen kam es ca. 1,5 Stunden vor dem späteren Unfall zu einem UKW-Funkkontakt zwischen dem Wachoffizier auf der Brücke des Schiffes und der Lotsenwachstation. Letztere erkundigte sich nach der voraussichtlichen Ankunftszeit des Schiffes (ETA) bei der Lotsenversetzstelle. Nachdem der Wachoffizier, der zuvor noch nie durch den NOK gefahren war, die diesbezügliche Uhrzeit genannt hatte, kündigte die Lotsenwachstation an, dass der Lotse dort zum fraglichen Zeitpunkt an Bord kommen werde. Etwa 70 Minuten später passierte das Küstenmotorschiff jedoch ohne Fahrtminderung die Lotsenversetzstelle, bog kurz danach in die Zufahrt zur NOK-Schleuse ein und steuerte anschließend, ohne einen Lotsen an Bord genommen zu haben, direkt auf das geschlossene und entsprechend ausgeleuchtete Schleusentor zu. Die Verkehrszentrale und die Lotsenwachstation versuchten noch via UKW, den Wachoffizier zur Umkehr zu bewegen. Dieser ignorierte aber die entsprechenden Aufforderungen. Zwangsläufig rammte das Schiff kurz danach das Schleusentor. Ein im letzten Moment eingeleitetes Notstopp-Manöver verhinderte dessen Durchbrechung. Personen oder die Umwelt kamen bei dem Unfall nicht zu Schaden.

Warum passierte es?

- Die Reiseplanung und die schriftlichen, den Wachbetrieb betreffenden Anweisungen des Kapitäns beinhalteten keine Informationen oder Vorgaben bezüglich der Anforderung des NOK-Lotsen, der beim Ansteuern der Lotsenversetzstelle zu beachtenden Prozeduren und der mit dem NOK-Schleusenbetrieb zusammenhängenden Besonderheiten. Der wachhabende Offizier hatte mangels früherer Kanalpassagen keine diesbezüglichen Kenntnisse. Die schriftlichen Anweisungen des Kapitäns enthielten auch keine Anordnung darüber, wann er im Vorfeld der Kanalpassage auf die Brücke hätte gerufen werden sollen.
- An Bord des Küstenmotorschiffes war es versäumt worden, die Bordzeit rechtzeitig vor dem Einfahren in die Kieler Förde um eine Stunde zurück auf die im deutschen Küstenmeer geltende Ortszeit zu ändern. Zwangsläufig redeten der Wachoffizier und die Lotsenstation aneinander vorbei, als es darum ging, den Zeitpunkt der Übernahme des NOK-Lotsen auf Basis der vom Wachoffizier angekündigten ETA-Prognose zu vereinbaren. Bei Zugrundelegung der Ortszeit bedeutete dies nämlich, dass das Küstenmotorschiff bereits eine Stunde eher die Lotsenversetzstelle erreichen würde. Zu diesem Zeitpunkt war aber von der Lotsenstation, da das Schiff erst eine Stunde später erwartet wurde, noch kein Lotsenversetzboot in Richtung des Schiffes in Marsch gesetzt worden. Es ist sehr wahrscheinlich, dass der Wachoffizier auf der Brücke des Küstenmotorschiffes genau aus diesem Grund, weil er also beim Erreichen der Versetzposition dort weit

und breit kein Lotsenboot antraf, davon auszugehen begann, der Lotse werde erst in der Schleuse an Bord kommen.

- Dem Wachoffizier war die Bedeutung der die Zufahrt zur Schleusenanlage regelnden Signalanlagen offenbar nicht bekannt. Bezüglich der roten, unübersehbaren Warnsignale am Schleusentor ging er möglicherweise davon aus, dass diese nicht das geschlossene Schleusentor, sondern das hintere Ende der nach seinem Dafürhalten geöffneten Schleusenammer markierten.

Was kann daraus gelernt werden?

- Die sorgfältige Reiseplanung, deren Kontrolle durch den Kapitän und die vollumfängliche Kenntnisnahme und Beachtung durch die Wachoffiziere ist von großer Bedeutung für die sichere Navigation des Schiffes. Die Reiseplanung darf sich nicht nur auf die Auflistung von Wegpunkten konzentrieren, sondern muss insbesondere auch die auf der jeweiligen Reise zu beachtenden revierspezifischen Besonderheiten (bspw. Meldeprozeduren, Lotsenregime, Benutzungsregeln für Schleusen) beschreiben.
- Die schriftlichen Anordnungen des Kapitäns für die Brückenwache stellen eine unverzichtbare Ergänzung zur Reiseplanung dar. Aus den Anordnungen muss klar und unmissverständlich hervorgehen, unter welchen Umständen der Kapitän auf die Brücke zu rufen ist. Soweit es dabei um zeitlich bestimmte oder bestimmbarere Ereignisse geht (bspw. Eintritt in ein Revier, Annäherung an eine Lotsenversetzstelle) müssen die maßgeblichen Festlegungen aus der schriftlichen Anordnung zweifelsfrei hervorgehen.
- Um Missverständnisse im Zusammenhang mit ETA-Prognosen oder anlässlich sonstiger uhrzeitabhängiger Informationen zu verhindern, muss die Schiffsführung unbedingt darauf achten, dass die Bordzeit rechtzeitig vor der Kontaktaufnahme mit den Verkehrszentralen und Lotsenstationen des jeweiligen Reviers mit der dort maßgeblichen Ortszeit in Übereinstimmung gebracht wird.

Wer kann es umsetzen/beachten?

Schiffsführungen, für ISM zuständige Stellen der Schiffsbetreiber