

SEEUNFALL

Schwerer Seeunfall: Strandung nach Scheitern von Notschleppversuchen

Was passierte?

Ein im Ballast befindliches Massengutschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 40.000 verdriftete seit dem frühen Morgen trotz zweier ausgebrachter Anker bei Orkanwindstärke in Richtung Küste. Die Maschinenkraft des Schiffes reichte nicht aus, um das Vertreiben zu verhindern. Da ein kommerzieller Assistenzschlepper nicht kurzfristig verfügbar war, wurde von der Verkehrszentrale (Vkz) ein im staatlichen Auftrag handelnder Notschlepper zum Havaristen beordert. Seine Aufgabe sollte darin bestehen, das Massengutschiff nach Herstellung einer Schleppverbindung auf Position zu halten und dessen weitere Driftbewegung zu stoppen. Nach mehreren erfolglosen Versuchen konnte am Nachmittag eine Leinenverbindung zwischen dem Schlepper und dem Havaristen aufgebaut werden. Diese brach jedoch nach ca. 45 Minuten. Das Massengutschiff setzte seine Driftbewegung in Richtung Küste fort. Weitere Versuche, eine Schleppverbindung herzustellen, waren nicht mehr möglich, da die zur Verfügung stehende, stetig abnehmende Wassertiefe ein sicheres Manövrieren des Notschleppers nicht mehr erlaubte. Der Havarist strandete am späten Nachmittag. Er konnte drei Tage später freigeschleppt werden. Umweltschäden traten nicht ein.

Warum passierte es?

- Das Schiff war nicht ausreichend motorisiert, um die orkanbedingte Driftbewegung aus eigener Kraft stoppen zu können.
- Der Kapitän des Havaristen befürchtete, dass es sich bei dem staatlichen Notschlepper in Wahrheit um einen kommerziellen Bergungsschlepper handeln könnte. Die Erklärungsversuche seitens des Schleppers und der Vkz wurden auf Grund sprachlicher Barrieren an Bord des Havaristen erst nach und nach verstanden. Dadurch ging wertvolle Zeit verloren.
- Für die Herstellung der Schleppverbindung musste die Decksbesatzung des Havaristen eine Abfolge mehrerer aneinander anschließender Leinen mit zunehmendem Durchmesser in Empfang nehmen. Der starke Sturm, die daraus resultierenden psychischen und physischen Belastungen und die fehlende Erfahrung der Decksbesatzung des Havaristen beim Umgang mit Leinen in einer Extremsituation führten dazu, dass die Leinenübergabe mehrfach scheiterte.
- Ursächlich für das Brechen der erfolgreich hergestellten Schleppverbindung war die Festlegung eines sowohl im Hinblick auf seine Position an Deck als auch bezüglich seiner Belastbarkeit ungeeigneten Befestigungspunktes an Bord des Havaristen durch dessen Schiffsführung.

Was kann daraus gelernt werden?

- Beim Herausziehen von schweren Stürmen sollte ein Fahrzeug rechtzeitig den Ankerplatz verlassen und versuchen, ein Seegebiet zu erreichen, in dem der Sturm gefahrlos abgewettert werden kann.
- Schiffsführungen müssen hinreichend dafür geschult sein, auch in Extremsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern und insbesondere mit Schleppern und Verkehrszentralen kommunizieren zu können.
- Schiffsführungen und Besatzungen müssen auf Basis eines praxistauglichen, insbesondere verständlich aufgebauten und übersichtlich gestalteten Emergency Towing Booklets hinreichend mit dem schiffsspezifisch zu beachtenden Know-how der Herstellung von Notschleppverbindungen vertraut sein und insoweit regelmäßig geschult bzw. unterwiesen werden.

Wer kann es umsetzen/beachten?

Schiffsführungen, Seeleute, Reedereien