

Untersuchungsbericht 381/04

15. September 2005

Sehr schwerer Seeunfall:

Kentern und Untergang des Schlepper JULIUS mit einem Toten am 16. Dezember 2004 vor Brunsbüttel

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 16. Dezember 2004 gegen 15:06 Uhr¹ kenterte der Hafenschlepper JULIUS auf der Elbe bei Stromkilometer 694,5 in der Nähe des Elbehafens. Der Schlepper JULIUS gehörte zu einem Schleppverband, bestehend aus dem Schlepper PARAT und dem Ponton E 3505. Der Schlepper JULIUS sollte als Steuer-/Bremsschlepper eingesetzt werden und drückte mit dem Steven gegen das Heck des Pontons E 3505.

Durch nicht vorhersehbare Umstände schwenkte der Steven aus der Fahrtrichtung nach Backbord. Die vom Heck des Schleppers zum Ponton führende Bb.-Festmacherleine verhakete sich dabei unter dem Ruderhausdach, und der Schlepper kenterte über die Stb.-Seite. Nach dem Bruch der beiden achteren Festmacherleinen sank der Schlepper auf den Grund der Elbe.

Von den beiden zum Zeitpunkt des Unfalls an Bord befindlichen Besatzungsmitgliedern konnte der auszubildende Schiffsmechaniker leicht verletzt geborgen werden. Der Kapitän konnte trotz sofort eingeleiteter Suchmaßnahmen nicht gefunden werden.

Am 28. April 2005 wurde im Vorhafen der Neuen Schleuse in Brunsbüttel eine Leiche angetrieben, die als der vermisste Kapitän identifiziert werden konnte. Die Obduktion ergab als Todesursache „Tod durch Ertrinken oder Unterkühlung“.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die Reedereien, die gekuppelte Schlepper als zusätzliche Manövrierhilfe einsetzen, werden aufgefordert zu überprüfen, ob die Fahrzeuge für die vorgesehenen Einsatzbedingungen zugelassen und geeignet sind.

Bei Verschleppungen von Pontons wird, insbesondere im Nord-Ostsee-Kanal, oftmals am Heck ein Steuerschlepper als Manövrierhilfe angekuppelt. Dieses Verkuppeln stellt eine Gefahr dar, wenn eine Bewegung der Fahrzeuge gegeneinander in Längs- oder Querrichtung gegeben ist.

Die Betreiber sind aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass immer genügend qualifiziertes Fachpersonal an Bord ist, das auch laufend auf die besonderen Gefahren hin geschult wird. Angelernte und nur gelegentlich beschäftigte Arbeitskräfte, die für Festmache-tätigkeiten eingesetzt werden, können nicht die Kenntnisse und Fertigkeiten haben, die eine in der Schifffahrt ausgebildete Person besitzt.

¹ Alle im Bericht erwähnten Zeitangaben beziehen sich auf die Mittel-Europäische-Zeit (MEZ)