

Untersuchungsbericht 455/05

15. Januar 2007

Schwerer Seeunfall:

Grundberührung des CMS DORIA am 20. Oktober 2005 kurz nach dem Auslaufen aus Port Namibe (Republik Angola)

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 20. Oktober 2005 um 19:48 Uhr¹ verließ das unter deutscher Flagge fahrende Vollcontainerschiff DORIA den angolanischen Hafen Namibe² in Richtung Kapstadt. Kurze Zeit nachdem der Hafенlotse das Schiff verlassen hatte, lief die DORIA um 20:25 Uhr südwestlich der Hafenansteuerung im Bereich der sandbankartigen Untiefe „BAIXO AMELIA“ auf Grund und kam fest.

Signifikante Schäden, insbesondere ein die Fortsetzung der Seereise unmöglich machender Wassereinbruch wurden im Rahmen der sofort durchgeführten Peilungen und einer ersten Schadensanalyse nicht festgestellt.

Zur Verringerung des Tiefganges wurde anschließend mit dem Lenzen von Ballastwassertanks begonnen. Nach und nach wurden Leckagen im Tanksystem der DORIA entdeckt, die mit geringfügigem Wassereinbruch und korrespondierenden Öl- und Schadstoffaustritten verbunden waren.

Am 21. Oktober 2005 gegen 04:00 Uhr kam die DORIA aus eigener Kraft wieder frei und setzte ihre Fahrt in Absprache mit der Reederei und der Klassifikationsgesellschaft fort.

Im Verlauf der folgenden Seetage wurden regelmäßig Peilungen durchgeführt und soweit möglich Tanks geöffnet. Hierbei wurde deutlich, dass die Schäden am Unterwasserschiff ein größeres Ausmaß haben mussten, als zunächst angenommen worden war.

Nach mehreren erfolglosen Anfragen bei verschiedenen Werften konnte für die Unterbodeninspektion und etwaige Reparaturen eine Werft in Durban (Republik Südafrika) gebucht werden.

Dort wurde die DORIA nach vorhergehender Löschung der Containerladung am 1. November 2005 eingedockt. Hierbei kam es zu einem nicht unerheblichen Austritt von Schweröl und einer lokal begrenzten Umweltverschmutzung.³

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht sind Ortszeiten = UTC + 1 h.

² Hafenstadt am atlantischen Ozean im Südwesten Angolas; früherer (portugiesischer) Name Mossamedes.

³ Der Ölunfall ist nicht Gegenstand dieses Untersuchungsberichtes, da er im Zusammenhang mit Werftarbeiten stand, also nicht beim regulären Betrieb eines Seeschiffes im Sinne des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG) eingetreten ist.

2 Sicherheitsempfehlungen

1. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung weist **Schiffsführungen** darauf hin, dass regelmäßige Positionsbestimmungen für die Schiffssicherheit unverzichtbar sind. Deren Häufigkeit ist dabei abhängig von der jeweiligen Verkehrssituation. Insbesondere während der Revierfahrt besteht die Notwendigkeit, den Standort des Schiffes in kurzen Abständen zu bestimmen. Vor und nach größeren Kursänderungen ist es in jedem Falle unerlässlich, sich über die Position des Schiffes Gewissheit zu verschaffen. Ein Blick auf den GPS-Empfänger und dort angezeigte Abweichungen von einer gespeicherten Route oder die bloße Feststellung von Peilungen und Distanzen zu nachfolgenden Wegpunkten sind insoweit unzureichend. Erforderlich ist die Überprüfung der gewonnenen Position durch Eintragung in eine möglichst großmaßstäbige Seekarte.
2. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung warnt **Schiffsführungen** vor den Gefahren, die durch die mangelhafte Verfügbarkeit geeigneten Kartenmaterials oder den voreiligen Kartenübergang entstehen können. Es ist sicherzustellen, dass für das Fahrtgebiet Seekarten jeden Maßstabs an Bord sind. Defizite bei der Verfügbarkeit von Seekarten großen oder mittleren Maßstabs (Ansteuerung, Küste) müssen durch besondere Vorsicht bei der Routenwahl und großzügiges Abstecken der Route unter Vermeidung gefährlicher Annäherungen an Untiefen und sonstige Hindernisse so weit wie möglich ausgeglichen werden.
3. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem **für die Routenplanung verantwortlichen Nautiker**, für den Kartenübergang Wegpunkte (Transferpunkte) festzulegen, die auf beiden Karten eingetragen werden können. Um Fehler und Ungenauigkeiten bei der Übertragung von Wegpunkten und Kurslinien insbesondere dann zu vermeiden, wenn die aufeinanderfolgenden Karten unterschiedliche Maßstäbe aufweisen, empfiehlt es sich, Transferpunkte nach Möglichkeit beim Durchgang durch „glatte“ Längen- und/oder Breitenminuten festzulegen, die in Abhängigkeit des jeweiligen Maßstabes leicht in der Karte lokalisiert werden können.
4. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung weist **Kapitäne** auf ihre Überwachungsfunktion für die Routenplanung des Schiffes hin. Die auf einen Nautiker delegierte Planung muss rechtzeitig vor Reiseantritt kontrolliert werden. Kurzfristige Abweichungen von einer geplanten Route können situationsabhängig zwar erforderlich sein und sind dann auch entschlossen durchzuführen. Routenänderungen, die allein darauf gerichtet sind, den sorgsam durchdachten und geplanten Weg „abzukürzen“ und nicht als notwendige Reaktion auf eine bestimmte Verkehrssituation erfolgen, sind jedoch nur nach genauer Abwägung von Vorteilen und Risiken zulässig.

5. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung weist **Nautische Wachoffiziere** darauf hin, dass diese auch schon vor Übernahme der Wache verpflichtet sind, sich nach dem Betreten der Brücke möglichst zügig ein umfassendes Bild von den nautischen und navigatorischen Besonderheiten des Seegebietes zu machen. Hierzu gehört es unter anderem auch, sich über die Position des Schiffes, seinen Kurs und bevorstehende Kursänderungen zu informieren. Unklarheiten oder Zweifel hinsichtlich einer sicheren Position oder Route müssen umgehend mit dem das Schiff führenden Kapitän bzw. dem vor der Ablösung stehenden Wachoffizier geklärt werden.