

Untersuchungsbericht 116/07

15. Februar 2008

Schwerer Seeunfall:

Grundberührung MS VOLGO-BALT 209 am 22. März 2007 auf der Unterelbe südlich der Tonnen „3“ und „5“

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Auf dem Weg vom Nord-Ostsee-Kanal nach Bremen kam am 22. März 2007 um 20:25 Uhr¹ das unter russischer Flagge mit 2966 t Kohle beladende MS VOLGO-BALT 209 S-lich der Fahrwassertonnen „3“ und „5“ bei stürmischen N-lichen Winden der Stärke 7 bis 8 Bft und Ebbstrom fest. Das Schiff fuhr unter Lotsenberatung. Wegen der stark bewegten See kam der Weserlotse bereits vor Cuxhaven an Bord, während der Elblotse um 19:55 Uhr bei Tn. „10“ ausgeholt wurde. Danach übernahm der Weserlotse die Beratung. Auf Grund der Verkehrslage war seine Absicht, das Fahrwasser bereits vor der Elbe Ansteuerungstonne im Bereich der Tonnen „1“ und „3“ zu queren, dicht am Tonnenstrich bis zur Tonne „Scharhörnriff N“ zu fahren und dann das Leuchtfeuer „Alte Weser“ anzusteuern. Es gelang nach Passieren der Tonne „6“ und Queren des Fahrwassers jedoch nicht mehr, eine deutliche Kursänderung nach Westen durchzuführen, sodass die VOLGO-BALT 209 auf Grund lief. Auf der Brücke befanden sich Kapitän, 3. Offizier, Rudergänger und Lotse.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die nachstehenden Sicherheitsempfehlungen stellen weder nach Art, Anzahl noch Reihenfolge eine Vermutung hinsichtlich Schuld oder Haftung dar.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Eignern, Betreibern und Schiffsführungen gemäß SOLAS Kapitel V Regel 14, darauf zu achten, dass zur Verständigung zwischen Lotsen und Mitgliedern der Brückenwache Englisch als Arbeitssprache verwendet werden kann, falls keine andere gemeinsame Sprache für den unmittelbaren Informationsaustausch gesprochen wird. Eine vorausgehende Übersetzung kann bei zeitkritischen Kommandos zu entscheidenden Verzögerungen und Missverständnissen führen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die IMO-Standardredewendungen, wie Ruderkommandos, verwiesen. Alle gegebenen Ruder-kommandos sollten vom Rudergänger wiederholt werden, und der Wachoffizier sollte sich davon überzeugen, dass sie korrekt und unverzüglich ausgeführt werden. Der Rudergänger hat sofort zu melden, wenn das Fahrzeug nicht auf das Ruder reagiert.

Die BSU empfiehlt dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) als originären Herausgeber der internationalen Seekarten für das deutsche Gebiet gemäß SOLAS Kapitel V

¹ Alle Zeiten im Bericht MEZ = UTC +1h.

Regel 9, die Blattschnitte der Seekarten im Bereich der „Elbe“-Ansteuerungstonne nach den Bedürfnissen einer sicheren Schiffsführung zu überarbeiten. In den Seekarten mit den größten veröffentlichten Maßstäben befinden sich die Versetzpositionen der Lotsen als zentrale Ansteuerung für die Schiffsführungen jeweils an den Kartenrändern. Das kann zu Irritationen beim Übertragen der Position von einer in die andere Seekarte sowie zu unübersichtlicher Reiseplanung führen. Nach den Normen bezüglich des Wachdienstes (STCW 95 Kapitel VIII) muss die an Bord vorhandene Seekarte mit dem größten Maßstab benutzt werden. Sie muss für das Gebiet geeignet sein und die neuesten verfügbaren Informationen enthalten.

Die BSU empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord und Nordwest, zusammen mit der Bundeslotsenkammer und dem Bundesverband der See- und Hafenslotsen ein Finanzierungskonzept zur zügigen Umsetzung der IMO-Resolution A.960(23) zu erarbeiten, damit in Form von Qualitätsmanagementsystemen formale Hilfsmittel zur Verfügung stehen, um Fort- und Weiterbildung der Lotsen zu gewähren, Schulungseinrichtungen zu fördern sowie Risikoanalysen besser durchsetzen zu können. Dabei wird auch auf die Möglichkeit hingewiesen, Forschungsgelder beim Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), insbesondere für die Verbesserung von Schiffsführungssimulatoren, einzuwerben.

Die BSU empfiehlt der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, in enger Zusammenarbeit mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven die Verkehrslage auf Gefahren für Kollisionen und Festkommen von Verkehrsteilnehmern, die auf dem Weg von der Elbe zur Weser das Fahrwasser bereits zwischen den Elbe-Tonnen „9“ und „1“ kreuzen, zu überprüfen und zu dokumentieren. Anhand der Untersuchung sollten der Verkehrszentrale erforderlichenfalls Handlungsanweisungen für eine optimierte maritime Verkehrssicherung vorgegeben werden.