

Untersuchungsbericht 302/07

15. November 2008

Personenunfall mit Achterleine auf MS NORTHERN FAITH am 4. Juli 2007 im Hafen von Koper

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 4. Juli 2007 um 05:00 Uhr¹ morgens erreichte die NORTHERN FAITH das Containerterminal im Hafen von Koper / Republik Slowenien und machte dort mit der Steuerbordseite fest. Es wurden vorn und achtern jeweils 3 Vor- bzw. Achterleinen sowie jeweils 2 Springs ausgegeben. Die Liegezeit sollte gleichzeitig zu Wartungsarbeiten im Maschinenbereich genutzt werden. Aus diesem Grunde standen während des Tages weder der Antrieb noch das Bugstrahlruder zur Verfügung.

Um 12:00 Uhr begann der 2. Nautische Offizier (NO) seine Deckswache, die bis 18:00 Uhr geplant war. Gegen 16:30 Uhr wurde der Wind immer stärker, bis er innerhalb von wenigen Minuten Stärke 9 Bft erreichte. Hinter den Aufbauten befand sich ein hoher Containerstapel. Diese Windangriffsfläche führte dazu, dass die NORTHERN FAITH sehr schnell mit dem Heck von der Pier weggedrückt wurde.

Der 2. NO reagierte sofort und schickte seinen Wachmatrosen nach vorn, um dort die Leinen zu kontrollieren, während er selbst nach achtern lief.

Zufällig kam der 1. NO an Deck und bemerkte, dass das Achterschiff bereits 10-15 m von der Pier entfernt war. Er informierte den Kapitän über UKW. Dieser gab die Anweisung, die Manöverstationen vorn und achtern zu besetzen. Dabei sollte der 1. NO vorn und der 2. NO achtern die Leitung übernehmen.

Gegen 16:52 Uhr hat der Kapitän die Brücke erreicht, über UKW Koper Pilot gerufen und Schlepper angefordert. Ebenso habe er im Maschinenraum die Hauptmaschine und das Bugstrahlruder anfahren lassen.

Zu dieser Zeit hatte der Wachmatrose vorn die Leinen mit den Winden fest gehalten, bis der 1. NO und der Bootsmann ihn erreichten. Sie übernahmen und schickten den Wachmatrosen nach achtern, um dort den 2. NO zu unterstützen. Als der Matrose auf der achteren Manöverstation ankam, fand er den 2. NO schwer verletzt am Boden liegend vor. Telefonisch informierte er die Brücke über den Unfall.

Der Kapitän schickte den 1. NO nach achtern und forderte über Koper Pilot medizinische Hilfe an. Der 1. NO versuchte, dem schwer Verletzten zu helfen.

Die Achterleine der mittleren Winde war bereits relativ früh gebrochen. Alle anderen Leinen achtern waren ausgetauscht.

Um 16:58 Uhr erreichte als erster Schlepper die SIRIUS das treibende Schiff und versuchte, die NORTHERN FAITH zurückzudrücken. Da dies nicht gelang, ließ der Kapitän den Backbordanker fallen.

Um 17:12 Uhr erreichte als zweiter Schlepper die WOTAN das Schiff und drückte ebenfalls an der Backbordseite. Die Drehgeschwindigkeit der NORTHERN FAITH sei durch den Einsatz beider Schlepper ein wenig reduziert worden. Gleichzeitig kam ein Lotse an Bord. Der Lotse befand sich bereits seit einigen Minuten an der Pier und beriet den Kapitän über UKW. Der Lotse hat das Lotsenboot zurück an die Pier geschickt, um das medizinische Rettungsteam, das inzwischen mit einem Krankenwagen angekommen war, an Bord der NORTHERN FAITH zu holen.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht in MESZ = UTC + 2h

Ab 17:28 Uhr unterstützte als dritter Schlepper die MAKS das Zurückdrücken der NORTHERN FAITH an die Pier. Da es trotzdem nicht gelang, das Schiff gegen den Sturm an die Pier zu bringen, beschloss der Kapitän, das Schiff weiter zu drehen, um dann mit der Backbordseite anzulegen.

Um 17:34 Uhr sei die Hauptmaschine einsatzbereit gewesen. Kurz darauf sei daher mit dem Hieven der Anker begonnen worden. Um 17:39 Uhr sei der Backbordanker an Deck gewesen. Zu diesem Zeitpunkt konnte der Verletzte ins Lotsenboot gebracht werden, sodass er an die Pier kam, um dort vom Krankenwagen übernommen zu werden. Dieser brachte den 2. NO in ein Krankenhaus, welches sofort eine Not-Operation durchführte, um das rechte Bein zu retten. Der rechte Arm musste abgenommen werden.

Um 17:48 Uhr war auch der Steuerbordanker an Deck und die letzten Leinen wurden losgeworfen. Die NORTHERN FAITH drehte sich soweit, dass mit dem Anlegen der Backbordseite begonnen werden konnte. Während dieser Zeit hatten Festmacher an der Pier die vom Schiff ausgetauschten Leinen an Land gezogen, um sie nun wieder an Bord zurück zu geben.

Um 18:43 Uhr sei die NORTHERN FAITH mit 2+1 vorn und achtern mit Backbordseite wieder längsseits gewesen, und um 19:30 Uhr war das Schiff gesichert: vorn mit 5 Vorleinen und 2 Springs (5+2), achtern mit 4 Achterleinen und 3 Springleinen (4+3).

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Betreiber – verantwortungsbewusster Umgang mit Leinen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den **Betreibern von Seeschiffen**, regelmäßig den richtigen und verantwortungsbewussten Umgang mit Leinen im Sinne des § 30 UVV-See weiter zu fördern.

2.2 Betreiber, Klassifikationsgesellschaften, Werften, Windenhersteller – Sicherungsmaßnahmen an Winden und -fahrständen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den **Betreibern von Seeschiffen**, gemeinsam mit Klassifikationsgesellschaften, Werften und Windenherstellern, mittels geeigneter baulicher Sicherungsmaßnahmen, die Sicherheit an den Winden und ihren Fahrständen an Bord weiter zu verbessern.

2.3 Betreiber – Mooring-Software

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den **Betreibern von Seeschiffen**, den Einsatz von so genannter „Mooring-Software“ zu prüfen und ggf. ihren Schiffsführungen zur Verfügung zu stellen, um so die Sicherheit des Schiffes am Liegeplatz zu erhöhen.

2.4 Schiffsführungen – Einsatz von Festmacherleinen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den **Schiffsführungen**, beim Festmachen ihres Schiffes nur gleichartige Festmacherleinen zu nutzen. Sollte dies nicht möglich sein, dann sollten zumindest die in eine Richtung gehenden Leinen gleichartig sein. Bei einer starken Belastung der Leinen sollten Mooringwinden nicht auf Automatik gestellt werden.

2.5 Schiffsführungen – Abstand von ausrauschenden Leinen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den **Schiffsführungen**, ihre Besatzungen auf die Gefahr hinzuweisen, dass, bei entsprechend kontinuierlich einwirkenden Zugkräften auf eine Winde, mehr als nur ein Törn von der Trommel herausgerissen werden kann. Ein umso größerer Sicherheitsabstand sollte eingehalten werden.

2.6 Schiffsführungen – Beachtung von Umweltbedingungen im Hafen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den **Schiffsführungen**, sich auch in Häfen regelmäßig über die Umweltbedingungen wie Wind und Strom zu informieren.

2.7 Wissenschaftliche maritime Einrichtungen und Seilhersteller, See-BG und Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt **maritimen wissenschaftlichen Einrichtungen und Seilherstellern**, die Entwicklung von Leinen und/oder Systemen weiter voran zu treiben, die es der Schiffsführung ermöglichen, die noch vorhandene Belastbarkeit einer Leine praktikabel feststellen zu können.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der **See-BG**, weiterhin die Entwicklung derartiger Systeme zu begleiten, um ggf. Richtlinien zu aktualisieren.

Dem **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** wird empfohlen, die Forschung und Entwicklung solcher Systeme zu fördern.