

2.2 Schiffsführungen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt allen Schiffsführungen auf Seeschiffen, während der Brückenwache das Radarbild nach den Vorgaben des STCW-Codes stets aufmerksam zu verfolgen. Zu einem ausreichenden Überblick gehört bei einem nicht mit ECDIS ausgerüsteten Schiff der Gebrauch der Papierseekarte.

2.3 Betreiber von Seeschiffen unter deutscher Flagge, Schiffsführungen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt allen Betreibern von Seeschiffen unter deutscher Flagge die rechtlich vorgegebenen Arbeits- und Ruhezeiten für Schiffsbesatzungen zu beachten. Gegebenenfalls ist durch eine andere Arbeitsorganisation für eine Entlastung des 1. Offiziers besonders bei Küstenfahrt zu sorgen.

2.4 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, bei den laufenden Bestrebungen zur ECDIS Ausrüstungspflicht in den entsprechenden Gremien der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO Wert darauf zu legen, dass die unmittelbar mit der Ausrüstungspflicht zusammenhängenden Ausbildungsaspekte, insbesondere für Reiseplanung, Reisedurchführung und Reiseüberwachung auf ECDIS, in ebenso verbindlicher Weise geregelt werden.

Untersuchungsbericht 01/08

1. April 2009

Schwerer Seeunfall:

Strandung der LT CORTESIA am 2. Januar 2008 auf der Varne Bank im Englischen Kanal

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 2. Januar 2008 um 04:54¹ Uhr fuhr die LT CORTESIA auf die Sandbank Varne Bank im Englischen Kanal. Das Schiff war auf dem Weg von Thamseport zum Suez Kanal. Mit dem Höchststand des Abendhochwasser gelang es um 18:58 Uhr mit Unterstützung von vier Schleppern den Havaristen wieder frei zu bekommen. Für die Untersuchung wurde das Fahrzeug an die Küste ca. 10 sm nordöstlich von Dover auf eine geschützte Ankerposition beordert. Größere Schäden durch die Strandung wurden nicht festgestellt, so dass das LT CORTESIA am 3. Januar 2008 um 18:00 Uhr Anker auf ging und die Reise fortsetzen konnte.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

Bereits durchgeführte Maßnahmen

Die Reederei der LT CORTESIA hat diesen schweren Seeunfall ausgewertet. Der Unfallhergang wurde dem nautischen Führungspersonal schriftlich zur Kenntnis gebracht. Während der Schulungen an hauseigenen Simulatoren wird dieser Unfall simuliert, um künftige Unfälle dieser oder ähnlicher Art zu vermeiden. Insbesondere wird auf die Risiken eingegangen, die mit unvorteilhaften Einstellungen des Systems verbunden sind.

2.1 Reedereien und Seefahrtschulen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Reedereien und Seefahrtschulen, das nautische Führungspersonal bereits heute auf die unterschiedlichen Voyage Management Systeme zu schulen. Hierbei ist besonders auf die unterschiedlichen Geräteparameter und Einstellungen hinzuweisen. Gezielt sollten auf die unterschiedlichen System Statusinformationen wie RCDS, ECS oder ECDIS und die damit verbundenen gesetzlichen Vorgaben hingewiesen werden.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt weiterhin die Bedeutung eines gehörigen Ausgucks und den entsprechenden Einsatz sowie die Nutzung im Brückenteam bei Reisedurchführung und Reiseüberwachung nachdrücklich bei den verantwortlichen Schiffsoffizieren in Erinnerung zu rufen.

¹ Alle Zeitangaben im Bericht beziehen sich auf die Bordzeit = Weltzeit UTC