

Untersuchungsbericht 557/08

1. Oktober

Sehr schwerer Seeunfall

Tödlicher Personenunfall durch Brechen der Festmacherleine des TMS COVADONGA am 28. Oktober 2008 in der Schleuse Brunsbüttel

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 28. Oktober 2008 gegen 19:00 Uhr¹ lag das TMS COVADONGA mit Backbordseite in der Großen Südschleuse in Brunsbüttel mit Vorleine, Vorspring und Achterleine fest. Nachdem das Schleusentor zur Elbe hin geöffnet war, lief das gegenüberliegende TMS LISTER als erstes Schiff aus der Schleuse aus.

Beim Vorbeifahren brach gegen 19:13 Uhr die Vorspring des TMS COVADONGA. Dabei wurde eine sich in der Nähe befindliche Person, die als Festmacher² eingesetzt war, auf der Schleusenmauer von der Leine getroffen und ins Wasser geschleudert. Trotz umgehend eingeleiteter Rettungsversuche verstarb der Festmacher an der Unfallstelle.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den **Lotsen der Lotsenbrüderschaft NOK I** die Schiffsführungen daraufhin zu beraten, dass bei Belegung der Schleusen mit mehreren Fahrzeugen und gegenseitiger Beeinflussung durch Sog und Schwell, die Fahrzeuge unabhängig von der Größe, mit mindestens 1/1 (Vorleine, Vorspring, Achterleine, Achterspring) festgemacht werden.

2.2

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den **Lotsen der Lotsenbrüderschaft Elbe** die Schiffsführungen daraufhin zu beraten, dass auslaufende Fahrzeuge aus den Schleusen in Brunsbüttel mit minimalem Einsatz der Hauptmaschine und Bugstrahlruder in Bewegung gesetzt werden und die Interaktion auf andere noch festgemachte Fahrzeuge zu beachten ist.

2.3

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der **Schiffsführung der COVADONGA** darauf zu achten, dass Festmacherleinen immer straff gehalten werden.

Diese Empfehlung gilt grundsätzlich auch für andere Fahrzeuge mit ähnlichen Mooringwinden, die bei Überlast nur automatisch fieren und mittels manueller Betätigung der Windenführer wieder dicht geholt werden.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht beziehen sich auf Mitteleuropäische Zeit (MEZ) = Weltzeit (UTC) + 1h

² Bezeichnung des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) für Festmacher = Schleusendecksmann

2.4

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der **Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord und den zuständigen Wasser- und Schifffahrtsämtern Brunsbüttel und Kiel**, darauf hinzuwirken, dass Beschädigungen im Bereich der Schleusen, an die Festmacherleinen scheuern oder sich verhaken können sofort behoben werden, bzw. die Bereiche zum Festmachen von Fahrzeugen gesperrt werden, da beim Brechen von Leinen neben den Personen an Land auch die Beschäftigten auf Seeschiffen gefährdet werden können.