

Untersuchungsbericht 342/13

Datum 20. Oktober 2014

Schwerer Seeunfall

Stabilitätsunfall des MS ROSEBURG in der Kieler Förde am 5. November 2013

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Das unter der Flagge von Antigua & Barbuda fahrende Schiff ROSEBURG erreichte am späten Nachmittag des 5. November 2013 die Reede von Kiel-Holtenau. Drei Tage zuvor hatte das Schiff den Hafen von Riga voll beladen mit Holz verlassen. Während der Seereise war es zu keinen Vorfällen gekommen.

Auf der Reede von Kiel-Holtenau sollte für eine Stunde geankert werden, um eine kleinere Reparatur im Maschinenraum durchzuführen, bevor die Passage durch den NOK begonnen werden sollte. Beim Eindrehen in die Ankerposition um 16:53 Uhr¹ legte sich die ROSEBURG plötzlich auf ihre Steuerbordseite. Die gesamte Decksladung geriet ins Rutschen, etliche Sicherungsgurte brachen und über die Hälfte der Holzpalletten fielen über Bord. Dadurch erhielt das Schiff kurzzeitig eine Schlagseite von bis zu 40 Grad. Der sich in der Steuerbordnock aufhaltende Chieffmate konnte sich nicht halten und stürzte ebenfalls ins Wasser. Er hielt sich an dem vorbeischwimmenden Holz fest, bis er von dem zu Hilfe geeilten Lotsenboot aufgenommen wurde.

Er wurde zur Beobachtung ins Krankenhaus gebracht, erlitt aber keine bleibenden Schäden. Das über Bord gefallene Holz wurde im Verlauf der folgenden Tage geborgen, musste aber als Ladungsschaden erklärt werden.

Da die ROSEBURG unter der Flagge von Antigua & Barbuda fuhr, wurde eine gemeinsame Untersuchung mit ADOMS IID² durchgeführt, die zu dem Ergebnis kam, dass ein Schiff seine Reise nicht beginnen darf, wenn es überladen ist und somit die Sicherheit des Schiffes und seiner Besatzung beeinträchtigt.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Schiffsmanagement Sirius Shipman Ltd.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung und ADOMS IID empfehlen dem Schiffsmanagement Sirius Shipman Ltd., ihre Schiffsführungen anzuhalten, in Übereinstimmung mit den von dem Schiffsmanagement vorgegebenen Verfahren und dem ISM-Code, keine Risiken einzugehen.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht sind, soweit nicht anders angegeben, Ortszeiten = UTC +1 h.

² ADOMS IID: Antigua & Barbuda Department of Marine Services and Merchant Shipping Inspection & Investigation Division.

2.2 Schiffsführung des MS ROSEBURG zur Stabilität

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung und ADOMS IID empfehlen der Schiffsführung des MS ROSEBURG, keine Risiken einzugehen und die Sicherheit des Schiffes an erster Stelle zu sehen. Dazu gehört insbesondere eine ausreichende Stabilität des Schiffes.

2.3 Schiffsführung des MS ROSEBURG zur Ladungssicherung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung und ADOMS IID empfehlen der Schiffsführung des MS ROSEBURG, keine Risiken einzugehen und die Sicherheit des Schiffes an erster Stelle zu sehen. Dazu gehört auch eine sichere Beladung und entsprechend der Vorgaben ausreichendes intaktes Laschmaterial.