

Untersuchungsbericht 289/12

Datum 18. November 2014

Schwerer Seeunfall

Grundberührung des Öltankers KATJA am 14. August 2012 auf der Jade

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Der unter der Flagge der Bahamas fahrende Öltanker KATJA war auf der Reise vom schottischen Hound Point nach Wilhelmshaven. Die KATJA hatte rund 87.000 t Rohöl geladen.

Am Abend des 13. August 2012 ging ein deutscher Seelotse an Bord. Der Wind wehte mit 5 bis 6 Bft aus Südost und es herrschte gute Sicht. Die Reise durch die Deutsche Bucht in Richtung Jedefahrwasser verlief ohne Probleme. Ab dem Jade-Tonnenpaar 3/4 wurde die Schiffsgeschwindigkeit auf „Voll Voraus See“ erhöht. Die KATJA machte gegen den Ebbstrom zwischen 8 kn Fahrt über Grund und 9,5 bis 10 kn Fahrt durchs Wasser.

Um Mitternacht erfolgte der Wachwechsel bei den nautischen Offizieren. Die Schiffsführung lag beim Kapitän. Neben dem Lotsen war auch ein Rudergänger auf der Brücke. Zusätzlich erfolgte eine Landradarberatung. Um 00:31 Uhr hatte die KATJA das Tonnenpaar 17/18 passiert und stand nach der Kursänderung mit der Steuerbordseite auf dem westlichen Trassenrand. Um 00:40 Uhr¹, rund 250 m vor der nächsten Kursänderung, wirkte der Ebbstrom zunehmend auf die KATJA ein, die trotz voller Fahrt voraus nur noch 7,5 kn Fahrt über Grund und 9 kn Fahrt durchs Wasser machte. Nach dem Tonnenpaar 19/20 lag zwar der vom Lotsen empfohlene Kurs von 164° an, aber das Schiff wurde durch die Strömung deutlich nach Steuerbord versetzt. Um 00:43 Uhr stand die KATJA nahezu eine Schiffsbreite außerhalb der westlichen Trasse. Da es in dem Gebiet östlich der Insel Minsener Oog regelmäßig zu Sandeinschwemmungen kommt, war die vorhandene Wassertiefe außerhalb der Trasse nicht ausreichend für den Tiefgang der KATJA von 13,45 m. Um 00:45 Uhr schob sich die KATJA langsam auf Grund. Der Schiffsboden blieb dabei intakt, so dass kein Öl austrat. Jade Traffic koordinierte die ersten Notfallmaßnahmen.

Es gelang nicht, das Schiff aus eigener Kraft wieder frei zu bekommen. Ab 02:22 Uhr wurden erste Schleppversuche unternommen, die aber erfolglos blieben. Es wurde daher auf das Hochwasser gewartet. Das Havariekommando übernahm um 02:30 Uhr die Gesamteinsatzleitung. Um 06:18 Uhr kam die KATJA wieder frei und setzte ihre Fahrt nach Wilhelmshaven fort, wo sie um 12:18 Uhr festmachte.

Es trat keine Meeresumweltverschmutzung ein.

¹ Alle Zeiten im Bericht in Ortszeit = UTC + 2 Stunden.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Lotsenwachstation Wilhelmshaven

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Lotsenwachstation Wilhelmshaven, durch geeignete Mittel sicherzustellen, dass die im Lotsrevier tätigen Seelotsen jederzeit Zugriff auf die jeweils aktuellen Peilpläne haben.

2.2 Schiffsmanagement des Motortankers KATJA

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Schiffsmanagement des Motortankers KATJA, ihre Schiffsführungen dazu anzuhalten, die beratenden Lotsen im Wege eines erfolgreichen Bridge Team Managements für die gesamte Reisedauer in die Kommunikation mit einzubeziehen. Soweit Informationen nicht in der Bordsprache verfügbar gemacht werden, sollte dies aktiv eingefordert werden.