

## **Untersuchungsbericht 408/17**

**Datum: 6. März 2019**

### **Schwerer Seeunfall**

Strandung des Bulkcarriers MS GLORY AMSTERDAM  
am 29. Oktober 2017 ca. 1,6 sm nördlich der Nordseeinsel Langeoog

### **1 Zusammenfassung des Seeunfalls**

Am 29. Oktober 2017 um 18:00 Uhr strandete ca. 1,6 Seemeilen nördlich der deutschen Nordseeinsel Langeoog der in Panama registrierte Bulkcarrier GLORY AMSTERDAM.

Das im Ballast fahrende Schiff war seit dem frühen Morgen des Unfalltages (ab ca. 05:20 Uhr) bei Orkanwindstärken trotz zweier ausgebrachter Anker von seiner 18,5 Seemeilen vom späteren Unfallort entfernten Ankerposition in südliche Richtung vertrieben. Die GLORY AMSTERDAM hatte dort auf die nächste Ladungsorder gewartet.

Der Kapitän informierte über seine Probleme um 06:18 Uhr die örtlich zuständige Verkehrszentrale German Bight Traffic (nachfolgend Vkz). Bereits davor hatte er telefonisch Kontakt zu der deutschen Agentur aufgenommen, die sein Schiff in Hamburg betreut hatte, um die Hilfe eines Assistenzschleppers anzufordern. Da die Vkz, wie der weitere Verlauf der Ereignisse bestätigte, berechnete Zweifel an der kurzfristigen Verfügbarkeit eines geeigneten Fahrzeugs hatte, beorderte sie telefonisch gegen 07:13 Uhr vorsorglich den ca. 10 Seemeilen von der GLORY AMSTERDAM entfernten Notschlepper NORDIC zum Havaristen. Der Schlepper traf gegen 08:10 Uhr bei diesem ein. Der Kapitän der NORDIC versuchte anschließend mehrfach, auf Grund massiver Verständigungsprobleme letztlich aber erfolglos, dem Kapitän der GLORY AMSTERDAM über UKW-Funk zu erklären, dass die NORDIC nicht der von der GLORY AMSTERDAM angeforderte Assistenz- sondern ein Notschlepper sei, dessen Aufgabe allein darin besteht, im Notfall vorübergehend eine Schleppverbindung herzustellen, um den Havaristen auf seiner Position zu halten (= Notschleppen).

Nicht zuletzt wegen der großen Probleme der NORDIC und der Vkz, sich mit dem Kapitän der GLORY AMSTERDAM in englischer Sprache über die erforderlichen Maßnahmen zur Bewältigung der Notsituation zu verständigen, entschied das Havariekommando in Cuxhaven (HK) zur kommunikativen und fachlichen Unterstützung des erforderlichen Notschleppens das auf der NORDIC eigens für solche Aufgaben stationierte, so genannte Boarding Team auf dem Havaristen abzusetzen.

Da für ein Übersetzen auf Grund der Wind- und Seegangsverhältnisse nur ein Transfer via Hubschrauber in Betracht kam, forderte das HK bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel in Fuhlendorf gegen 09:40 Uhr einen dort für Zwecke der maritimen Notfallvorsorge abrufbaren und entsprechend ausgerüsteten Hubschrauber an. Der Hubschrauber erreichte gegen 11:20 Uhr das Einsatzgebiet und versuchte mehrfach, die für das Aufwischen der auf dem Arbeitsdeck der NORDIC bereitstehenden Mitglieder des Boarding Teams notwendige

Schwebeposition einzunehmen. Die Bemühungen, den Hubschrauber für den erforderlichen Zeitraum lotgerecht über der Winschfläche der NORDIC zu positionieren, scheiterten jedoch jeweils an den sehr heftigen Bewegungen des Schleppers in der aufgewühlten See. Wegen der zu hohen Risiken für Leib und Leben der aufzuwinschenden Personen wurde der Hubschraubereinsatz gegen 11:50 Uhr erfolglos abgebrochen. Stattdessen forderte das HK bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel in Fuhlendorf einen zweiten Hubschrauber an. Dieser erhielt den Auftrag, das primär für Notschleppereinsätze im Ostseebereich zuständige, in Rostock stationierte Boarding Team für einen Einsatz auf der GLORY AMSTERDAM heranzuführen.

Die NORDIC verblieb unterdessen beim Havaristen und stimmte sich – soweit die sprachlichen Barrieren dies zuließen - mit diesem via UKW über die für die Herstellung der Schleppverbindung erforderlichen Maßnahmen ab.

Gegen 12:36 Uhr begann die NORDIC ohne die Hilfestellung eines Boarding Teams erstmals damit, sich der GLORY AMSTERDAM zwecks Leinenübergabe anzunähern. Die nachfolgenden Versuche der Herstellung einer Schleppverbindung scheiterten in unterschiedlichen Stadien mehrfach auf Grund der fortbestehenden massiven Verständigungsprobleme zwischen dem Kapitän der NORDIC und der Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM. Vor allem aber hatte die Decksbesatzung des Havaristen große Schwierigkeiten bei der Ausführung der für die Herstellung einer Leinenverbindung erforderlichen seemännischen Handgriffe.

Gegen 15:00 Uhr gelang es schließlich doch, eine Schleppverbindung zwischen der NORDIC und der nach wie vor mit einer Geschwindigkeit von 2 bis 3 Knoten über Grund Richtung Flachwasser driftenden GLORY AMSTERDAM herzustellen. Diese riss jedoch wegen der unsachgemäßen Befestigung des Schleppdrahtes an Bord des Havaristen gegen 15:46 Uhr.

Da die Gefahr eines Strandes der GLORY AMSTERDAM immer größer wurde, forderte die Vzk den Havaristen um 15:48 Uhr auf, die Anker zu slippen und aus eigener Kraft in tiefere Gewässer zurückzukehren. Um 16:07 Uhr fragte die Vzk nach, ob die beiden Anker geslippt wurden. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM wies nunmehr erstmals darauf hin, dass er Probleme mit seinem Ruder habe und deshalb seine Anker benötigen würde.

Gegen 16:26 Uhr erreichte der Bundespolizeihubschrauber mit dem Boarding Team Ostsee den Havaristen und setzte dieses auf dessen Hauptdeck ab.

Nach einer Situationsanalyse an Bord und dem Informationsaustausch mit der NORDIC begann das Boarding Team damit, sich auf dem Achterdeck des Havaristen auf die Herstellung einer Schleppverbindung vorzubereiten. Kurz darauf wurde jedoch in Funkgesprächen zwischen dem Boarding Team und der NORDIC deutlich, dass die GLORY AMSTERDAM bereits soweit in flaches Wasser getrieben war, dass es für die NORDIC auf Grund ihres Tiefgangs kaum noch gefahrlos möglich sein würde, sich dem Havaristen in dem für die Herstellung einer Leinenverbindung erforderlichen Maße zu nähern.

Ab ca. 17:30 Uhr gab es an Bord der GLORY AMSTERDAM Anzeichen für erste, zunächst nur sporadische Grundberührungen. In deren Folge setzte der Havarist unter anderem mit seinem Heck sporadisch auf dem Meeresboden auf. Hierbei wurde das Ruderblatt bzw. dessen Aufhängung mechanisch beschädigt, so dass die GLORY AMSTERDAM spätestens ab diesem Zeitpunkt endgültig und vollumfänglich manövrierunfähig wurde.

Da das Schiff in immer flacheres Wasser driftete, war es für die NORDIC nunmehr nicht mehr möglich, sich dem Havaristen anzunähern, ohne selbst Gefahr zu laufen, im Unterwasserbereich beschädigt zu werden oder zu stranden.

Um 18:00 Uhr kam die GLORY AMSTERDAM schließlich endgültig im Bereich der 5-Meter-Tiefenlinie nördlich der Insel Langeoog fest. Die umgehend veranlassten Überprüfungen an Bord ergaben, dass die Außenhaut beim Stranden offenbar intakt geblieben war. Wassereintritte oder Schadstoffaustritte wurden zu keinem Zeitpunkt festgestellt.

In der Nacht zum 30. Oktober wurde seitens des HK über die möglichen Optionen für eine erfolgreiche Bergung des Havaristen beraten. Die Reederei der GLORY AMSTERDAM nahm ihrerseits Kontakt zu dem niederländischen Bergungs-unternehmen SMIT auf und schloss mit diesem einen Bergungsvertrag ab.

Im Rahmen der Abstimmung des Bergungskonzeptes kamen das Bergungs-unternehmen und das HK zu dem Schluss, dass ein Leichtern der Schweröltanks in der Brandungszone vor dem Freischleppen des Schiffes zu risikoreich sei. Statt-dessen wurde vereinbart, zeitnah eine Leinenverbindung zwischen der GLORY AMSTERDAM und den beiden Hochseeschleppern UNION MANTA und FAIRMOUNT SUMMIT herzustellen, um während des kontrollierten Lenzens des Ballastwassers ein weiteres Vertreiben des Havaristen in Richtung Küste auszuschließen.

Am Abend des 1. November erreichten die genannten Fahrzeuge die GLORY AMSTERDAM. Es gelang von beiden Schleppern aus, die Leinenverbindungen herzustellen. Danach wurde wie geplant mit dem Lenzen des Ballastwassers begonnen.

Am Morgen des 2. November, nachdem ca. 16.000 Tonnen Ballastwasser aus dem Schiff gepumpt worden waren, schwamm die GLORY AMSTERDAM bei Hochwasser auf. Anschließend wurde das Schiff nach Wilhelmshaven geschleppt, wo es am Abend desselben Tages festmachte.

Die GLORY AMSTERDAM konnte den dortigen Liegeplatz nach dreiwöchigem Aufenthalt in Richtung Reparaturwerft verlassen.

## **2 Sicherheitsempfehlungen**

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

### **2.1 BMVI**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt dem Bundes-ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als die fachlich für die Umsetzung des von der Bundesrepublik Deutschland beschlossenen Verkehrs-sicherheitskonzeptes „Deutsche Küste“ und des darin enthaltenen Notschlepp-konzeptes zuständige Stelle Folgendes:

#### **2.1.1 Äußerliche Erkennbarkeit der als Notschlepper eingesetzten Fahrzeuge**

Die NORDIC sowie die übrigen vom Bund gecharterten und in dessen Auftrag als Notschlepper eingesetzten Fahrzeuge sollten - analog der diesbezüglichen Vorgehensweise in anderen Staaten - mit dem gleichen Farbanstrich und den gleichen Beschriftungen versehen werden, wie die im Bundeseigentum stehenden Fahrzeuge der WSV.

Falls die derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen eine solche Maßnahme nicht zulassen, sollte das BMVI darauf hinwirken, dass die erforderlichen Rechtsgrundlagen geschaffen bzw. zielführend geändert werden.

### **2.1.2 Ersetzung des Begriffs Boarding Team**

Der Begriff „Boarding Team“ sollte durch eine Bezeichnung ersetzt werden, aus der zweifelsfrei hervorgeht, dass sein Einsatz dem gemeinnützigen Ziel der maritimen Notfallvorsorge dient und im staatlichen Auftrag erfolgt. Dies könnte beispielsweise durch die Ersetzung des Namens „Boarding Team“ durch den Namen „German Emergency Assistance Team“ erreicht werden.

### **2.1.3 Stationierung eines Boarding Teams Nordsee an Land**

Für den Bereich der NORDSEE sollte kurzfristig ein Boarding Team an Land, im Optimalfall im Bereich des Stützpunktes der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf dauerhaft stationiert werden.

### **2.1.4 Personelle Ausstattung des Havariekommandos (HK)**

Zur Sicherstellung der einsatzkritischen Funktion des On-Scene-Coordinators (OSC) sollte das HK personell in die Lage versetzt werden, dauerhaft die OSC-Funktion im Einsatzfall selbst durchführen zu können. Dem OSC des HK sollte außerdem mindestens ein Führungsassistent zusätzlich zugeordnet werden.

### **2.1.5 Sachliche Ausstattung des Havariekommandos (HK)**

Das HK sollte zwecks effizienter Aufgabenwahrnehmung einen direkten Zugriff auf sämtliche seitens der WSV verfügbare AIS-Daten und Radarbilder erhalten. Außerdem sollten unverzüglich die technischen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass das HK passiv und aktiv mit dem ihm am 2. Mai 2016 von der Bundesnetzagentur zugeteilten Funkrufnamen „German Maritime Emergency Command“ auf den zugehörigen Frequenzen am UKW-Funkverkehr im deutschen Küstenmeer teilnehmen kann.

Soweit es bezüglich des Zugangs zu den AIS- und Radardaten und zum UKW-Funkverkehr (sicherheits-)technische oder rechtliche Hinderungsgründe gibt, müssten diese von den zuständigen Stellen beseitigt werden.

### **2.1.6 Rechtliche Befugnisse des Havariekommandos (HK)**

Sobald das HK technisch in die Lage versetzt wurde, in Echtzeit auf AIS-Daten und Radarbilder zugreifen und passiv sowie aktiv am UKW-Funkverkehr teilnehmen zu können (vgl. oben Empfehlung 7.1.5), sollte der Bund dem HK die rechtliche Befugnis übertragen, Schifffahrtspolizeiliche Verfügungen und Anordnungen gegenüber einem Havaristen oder Dritten (einschließlich der vom Bund gecharterten Notschlepper) zu erlassen. Die entsprechende Befugnis sollte für den Zeitraum vom Beginn bis zum Ende der Einsatzleitung der komplexen Schadenslage und örtlich auf das Havariegebiet begrenzt und unter der Maßgabe gelten, dass sich das HK vor Gebrauch einer solchen Befugnis mit der örtlich zuständigen Vzk ins Benehmen setzt.

Soweit für die Umsetzung der Empfehlung Änderungen an den maßgeblichen rechtlichen Rahmenbedingungen erforderlich sind, empfiehlt die BSU dem BMVI, die hierfür notwendigen Schritte einzuleiten.

### **2.1.7 Sachliche Ausstattung der Boarding Teams**

Das Boarding Team sollte mit reichweitenstarken Handfunkgeräten und mindestens zwei Satellitentelefonen ausgestattet werden. Im Übrigen sollte zur Ausrüstung des Teams ein internetfähiges, stoßfestes und zumindest spritzwassergeschütztes Netbook gehören.

## **2.2 BMVI / GDWS - Zugriffsmöglichkeiten des Havariekommandos auf die Mehrzweckschiffe der WSV**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als die fachlich für die Umsetzung des von der Bundesrepublik Deutschland beschlossenen Verkehrs-sicherheitskonzeptes „Deutsche Küste“ zuständige Stelle und der den Einsatz der Mehrzweckschiffe der WSV beaufsichtigenden Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) Folgendes:

Das Notschleppkonzept sollte dahingehend geändert werden, dass die GDWS bzw. das zuständige WSA das HK rechtzeitig informiert, wenn ein WSV-Mehrzweckschiff mehrere Wochen oder gar Monate nicht als Notschlepper zur Verfügung steht. Darüber hinaus sollten planmäßige Werftzeiten nicht im Winterhalbjahr (1. Oktober bis 31. März) durchgeführt werden. Sind gleichwohl längerer Werftaufenthalte erforderlich, sollte von den zuständigen Stellen erwogen werden, vorübergehend und zumindest im Winterhalbjahr als Ersatz einen weiteren privaten Schlepper zu chartern.

## **2.3 Havariekommando (HK)**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt dem Havariekommando Folgendes:

### **2.3.1 Briefing des Havaristen**

Das HK sollte in Zusammenarbeit mit den Schiffsführungen der Notschlepper Informationsmaterial erarbeiten, welches neben rechtlichen Hinweisen zum Agieren des Notschleppers und eines Boarding Teams insbesondere prägnante Beschreibungen der für die Herstellung einer Notschleppverbindung erforderlichen Schritte enthält. Zur Übermittlung des Informationsmaterials an den Havaristen sollten die Kommunikationsmöglichkeiten Telefax und - soweit möglich - E-Mail genutzt werden. Optimal wäre es, wenn das Informationsmaterial in den in der Seefahrt am meisten verbreiteten Sprachen verfügbar ist, so dass die für die Schiffsführung des Havaristen am ehesten verständliche Variante übermittelt werden kann.

### **2.3.2 Briefing des Boarding Teams**

Das HK sollte seine Verfahrensabläufe optimieren, um zu gewährleisten, dass das Boarding Team eine möglichst genaue Kenntnis vom Zustand des Havaristen und dem konkreten Einsatzauftrag hat, bevor es den Havaristen erreicht. Die an Bord der Hubschrauber der Bundespolizei verfügbaren Kommunikationsmittel sollten während des Transports des Boarding

Temas hierfür genutzt werden. Sofern möglich, sollte das Briefing durch die Schiffsführung des jeweiligen Notschleppers bzw. ggf. einen OSC und/oder das HK selbst durchgeführt werden.

### **2.3.3 Kommunikation mit dem Boarding Team**

Das HK sollte ein standardisiertes Verfahren für die Kontaktaufnahme und das Kontakthalten zwischen dem Notschlepper (OSC / HK) und dem an Bord eines Havaristen agierenden Boarding Team bspw. hinsichtlich der zu nutzenden Funkkanäle entwickeln und implementieren, der es beiden Seiten ermöglicht, umgehend Kontakt miteinander aufnehmen und diesen aufrechterhalten zu können, sobald und solange das Boarding Team sich an Bord des Havaristen aufhält.

## **2.4 BMVI**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in dessen Eigenschaft als Vertreter der Bundesrepublik Deutschland in den verschiedenen Gremien der Internationalen Weltschiffahrtsorganisation (IMO) Folgendes:

Das BMVI sollte im Dialog mit Vertretern der Klassifikationsgesellschaften und anerkannten Experten für Schiffbau und Schiffssicherheit aus Wissenschaft und Praxis einen Standpunkt zu der Frage erarbeiten, ob bzw. inwieweit umweltrechtliche Auflagen der IMO gegenwärtig bzw. zukünftig Auswirkungen auf die Manövrierfähigkeit von Seeschiffen bei extremen Witterungsbedingungen haben können. Falls das BMVI sich der Meinung anschließen sollte, dass Umweltauflagen derzeit faktisch nur durch die Untermotorisierung von Seeschiffen erfüllt werden können, empfiehlt die BSU dem BMVI, sich bei der IMO für eine Revision der maßgeblichen Vorschriften einzusetzen.

## **2.5 Reederei der GLORY AMSTERDAM**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt der Reederei des Schiffes Folgendes:

### **2.5.1 Überarbeitung des Emergency Towing Booklet (ETB)**

Das Emergency Towing Booklet (ETB) der GLORY AMSTERDAM sollte auf seine Praxistauglichkeit hin überprüft und gegebenenfalls überarbeitet werden.

### **2.5.2 Sensibilisierung der Schiffsbesatzungen für Existenz und Inhalt des ETB**

Die Inhalte des ETB sind der Schiffsführung und den verantwortlichen Besatzungsmitgliedern bekannt zu machen. Es sollte sichergestellt werden, dass das ETB im Notfall berücksichtigt wird.

### **2.5.3 Unterweisungen / Training der Schiffsbesatzungen**

Die im ETB beschriebenen operativen Abläufe sollten – soweit dies im regulären Bordbetrieb möglich ist – trainiert werden. Sie sollten aber zumindest Gegenstand regelmäßiger Unterweisungen sein.