



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Summarischer
Untersuchungsbericht 450/11

Schwerer Seeunfall

**Grundberührung
des Containerschiffs FIDUCIA
vor Cebu / Philippinen
am 16. September 2011**

1. Juni 2012

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit dem Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz-SUG) vom 16. Juni 2002, zuletzt geändert durch Artikel 1 G. vom 22. November 2011, BGBl. I S. 2279, geltenden Fassung durchgeführt.

Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

Der vorliegende Bericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 34 Absatz 4 SUG in der o. g. Fassung wird hingewiesen.

Bei der Auslegung des Untersuchungsberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

Herausgeber:
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg

Direktor: Volker Schellhammer
Tel.: +49 40 31908300 Fax.: +49 40 31908340
posteingang-bsu@bsh.de www.bsu-bund.de

Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG	5
2	FAKTEN.....	6
2.1	Foto	6
2.2	Schiffsdaten.....	6
2.3	Reisedaten	7
2.4	Angaben zum Seeunfall oder Vorkommnis im Seeverkehr	8
2.5	Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen	9
3	UNFALLHERGANG UND UNTERSUCHUNG	10
3.1	Unfallhergang	10
3.2	Maßnahmen zum Freikommen des Schiffes	11
3.3	Untersuchung	11
3.4	Bereits durchgeführte Maßnahmen	20
4	FAZIT	21
5	QUELLENANGABEN.....	22

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: MS FIDUCIA	6
Abbildung 2: Seekarte	8
Abbildung 3: Seekarte mit detailliertem Fahrtverlauf, eingezeichnet durch BSU	9
Abbildung 4: Ausgangssituation	12
Abbildung 5: Lotse auf Brücke	12
Abbildung 6: Anker an Deck	13
Abbildung 7: Fischer passieren	13
Abbildung 8: Erstkontakt mit CEBU TRADER	14
Abbildung 9: Absprache Kapitän – Lotse	15
Abbildung 10: AIS-Daten über CEBU TRADER	15
Abbildung 11: AIS-Daten um 11:35 Uhr	16
Abbildung 12: Tiefgang NULL – Aufgelaufen	16
Abbildung 13: Geschwindigkeit NULL – Aufgelaufen	17
Abbildung 14: Kapitän reagiert schon	18
Abbildung 15: Lotse realisiert Auflaufen	18
Abbildung 16: Lotse hat jetzt verstanden	19
Abbildung 17: Passierabstand zur CEBU TRADER	19

1 Zusammenfassung

Am Morgen des 16. September 2011 lag die FIDUCIA auf der Reede von Cebu vor Anker und wartete auf den Lotsen. Um 11:14 Uhr¹ kam der Lotse an Bord.

Kurz darauf war der Anker an Deck. Das Schiff begann, langsam Fahrt aufzunehmen und eine Drehung über Backbord zu machen. So sollte Kurs auf Lauis Ledge Light genommen werden, welches die Zufahrt zum Verkehrstrennungsgebiet (VTG) kennzeichnet.

In einem Abstand von ca. 2,5 bis 3 sm kam die CEBU TRADER in dem VTG entgegen. Die Schiffsführung der FIDUCIA prüfte CPA und TCPA und kam zu dem Schluss, dass genügend Zeit war, vor der CEBU TRADER in das VTG hinein zu fahren.

Plötzlich empfahl der Lotse Backbordruder, um die CEBU TRADER an Steuerbord passieren zu lassen. Die Schiffsführung stimmte dem schließlich zu.

Der 3. Nautische Offizier zeichnete die aktuellen Positionen in die Seekarte ein. Anhand der Position von 11:35 Uhr stellte die Schiffsführung fest, dass die FIDUCIA zu weit westlich stand und direkt auf die Lipata Bank zu fuhr.

Das Riff soll nicht erkennbar gewesen sein, da kaum Wind wehte und gerade Hochwasser war. Sogar die kennzeichnenden Tonnen fehlten. Der Lotse wurde darauf aufmerksam gemacht, dass sich das Schiff der Untiefe nähern würde. Der wiegelte dies ab, empfahl aber trotzdem Steuerbord 10, da die CEBU TRADER eben passiert wurde.

Kurz darauf bemerkte die Schiffsführung eine plötzliche Verringerung der Wassertiefe auf weniger als 10 m. Daraufhin wurde die Maschine gestoppt, dann auf ZURÜCK HALBE gestellt. Trotzdem konnte die Schiffsführung nur noch feststellen, dass die FIDUCIA aufgelaufen war.

Die Schiffsführung begann sofort mit Maßnahmen, den Zustand des Schiffes feststellen zu lassen.

Mit dem Lotsen wurde abgesprochen, einen Schlepper zu rufen, der die FIDUCIA frei schleppen könnte. Abschließend wurde die Reederei informiert.

Nach einigen vergeblichen Versuchen wurde das Freischleppen auf das nächste Hochwasser gegen 24:00 Uhr verschoben. Wie erwartet, kam die FIDUCIA zu dem Zeitpunkt frei und setzte ihre Reise zum Hafen von Cebu fort.

¹ Alle Zeiten im Bericht in Ortszeit = UTC +8h

2 FAKTEN

2.1 Foto

Reederei Maritime



Abbildung 1: MS FIDUCIA

2.2 Schiffsdaten

Schiffsname:	FIDUCIA
Schiffstyp:	Containerschiff
Nationalität/Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Elsfleth
IMO-Nummer:	9141132
Unterscheidungssignal:	DDFG
Reederei:	MARTIME Gesellschaft für Maritime Dienstleistungen mbH
Baujahr:	1997
Bauwerft/Baunummer:	Thyssen Nordseewerke GmbH / 517
Klassifikationsgesellschaft:	Germanischer Lloyd
Länge ü.a.:	168,52 m
Breite ü.a.:	27,40 m
Bruttoreaumzahl:	16211
Tragfähigkeit:	21060 t
Tiefgang maximal:	9,90 m
Maschinenleistung:	16000 kW
Hauptmaschine:	MITSUBISHI, 8UEC 60 LSA
Geschwindigkeit:	20 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Schiffskörperkonstruktion:	Doppelboden

2.3 Reisedaten

Abfahrtshafen:	Manila – Philippinen
Anlaufhafen:	Cebu - Philippinen
Art der Fahrt:	Berufsschiffahrt International
Angaben zur Ladung:	538 Container
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	V: 8,05 m, M: 8,10 m, A: 8,15 m
Geschwindigkeit zum Unfallzeitpunkt:	7 - 8 kn
Besatzung:	24
Lotse an Bord:	Ja
Kanalsteurer:	Nein
Anzahl der Passagiere:	0

2.4 Angaben zum Seeunfall oder Vorkommnis im Seeverkehr

Art des Seeunfalls/Vorkommnis im Seeverkehr:	Schwerer Unfall / Grundberührung
Datum/Uhrzeit:	16. September 2011 / 11:40 Uhr
Ort:	Zufahrt Hafen von Cebu
Breite/Länge:	φ 10°14,56'N λ 123°52,86'E
Fahrtabschnitt:	Revierfahrt Ankunft
Platz an Bord:	Vorschiff
Menschlicher Faktor:	Ja, menschlicher Fehler Ja, Verstoß
Folgen (für Mensch, Schiff, Ladung und Umwelt sowie sonstige Folgen):	Festkommen des Schiffes ohne weitere Schäden, Freikommen nur mit Schlepper möglich gewesen

Ausschnitt aus Seekarte 13, BA

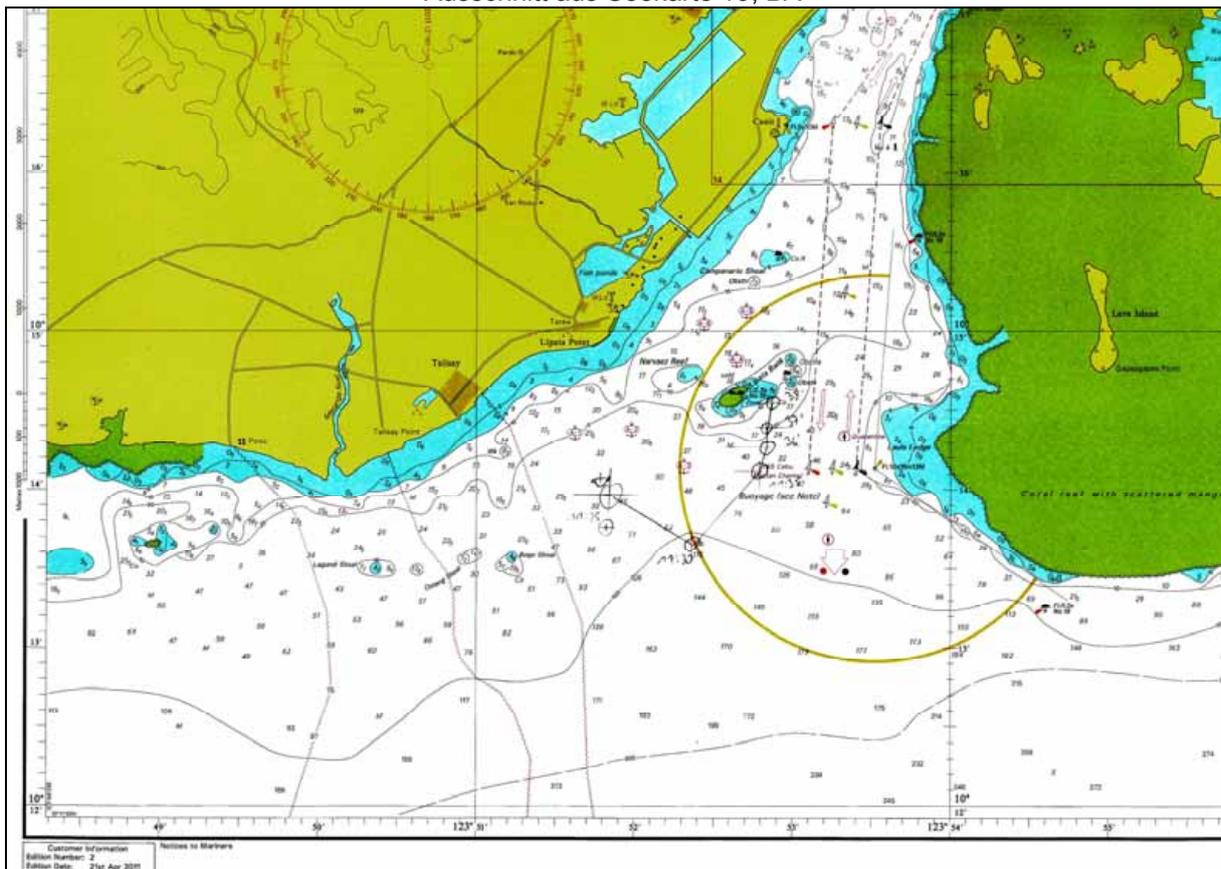


Abbildung 2: Seekarte

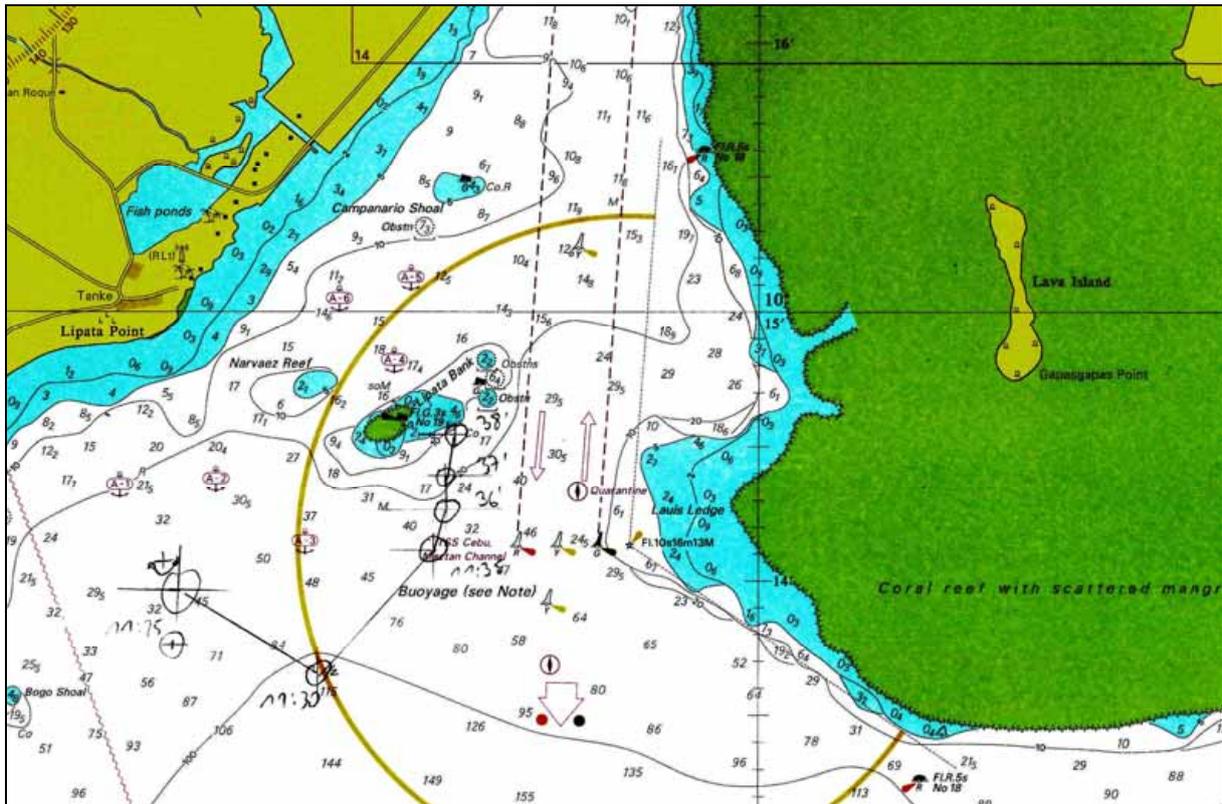


Abbildung 3: Seekarte mit detailliertem Fahrtverlauf, eingezeichnet durch BSU

2.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	Reederei
Eingesetzte Mittel:	Schlepper
Ergriffene Maßnahmen:	Schlepper halten das Schiff in Position, während es geleichtert bei nächstem Hochwasser wieder aufschwimmt und freikommt
Ergebnisse:	ohne Schäden Reise fortgesetzt

3 UNFALLHERGANG UND UNTERSUCHUNG

3.1 Unfallhergang

Am Morgen des 16. September 2011 lag die FIDUCIA auf der Reede von Cebu vor Anker und wartete auf den Lotsen. Gegen 10:40 Uhr rief die Lotsenstation über UKW das Schiff und teilte mit, dass der Lotse nun käme. Daraufhin wurde die Besatzung informiert: Die Maschine wurde klar gemacht, die Lotsenleiter ausgebracht und der Bootsmann begann, den Anker zu hieven.

Um 11:14 Uhr war der Lotse an Bord. Kurz darauf wurde die Maschine gestartet und die letzten zwei Schäkkel der Ankerkette wurden eingeholt. Der Lotse erhielt die Lotsenkarte mit den Eigenschaften des Schiffes und die aktuellen Tiefgänge genannt. Er reagierte darauf mit der Bemerkung, dass er das Schiff schon kenne und begab sich an ein Fenster auf der Backbordseite der Brücke.

Um 11:18 Uhr war der Anker an Deck. Aufgrund der leichten nördlichen Strömung zeigte der Bug Richtung Süden. Das Schiff begann, langsam Fahrt aufzunehmen und eine Drehung über Backbord zu machen. So sollte Kurs auf Luis Ledge Light genommen werden, welches die Zufahrt zum Verkehrstrennungsgebiet (VTG) kennzeichnet. Die Schiffsführung war sich sicher, so auch an der Untiefe Lipata Bank mit der Backbordseite gut vorbei zu kommen.

Einige kleine Fischerboote kamen entgegen und so wurde beschlossen, diese erst noch passieren zu lassen, um danach weiter ostwärts zu fahren. Während dieses Manövers übernahm der Lotse die Beratung und empfahl, die Geschwindigkeit auf VORAUS LANGSAM zu erhöhen. Damit erreichte die FIDUCIA jetzt 7 bis 8 kn.

In einem Abstand von ca. 2,5 bis 3 sm kam die CEBU TRADER in dem VTG entgegen. Die Schiffsführung prüfte CPA und TCPA und kam zu dem Schluss, dass genügend Zeit war, vor der CEBU TRADER in das VTG hinein zu fahren.

Plötzlich empfahl der Lotse Backbordruder, um die CEBU TRADER an Steuerbord passieren zu lassen. Die Schiffsführung stimmte dem zu, nachdem mittels AIS der Tiefgang der CEBU TRADER ermittelt worden war. Dieser lag mit 8,40 m bei 20 cm mehr als der der FIDUCIA und erklärte den Vorschlag des Lotsen.

Der 3. Nautische Offizier navigierte und zeichnete die aktuellen Positionen in die Seekarte ein. Anhand der Position von 11:35 Uhr stellte die Schiffsführung fest, dass die FIDUCIA zu weit westlich stand und direkt auf die Lipata Bank zufuhr.

Das Riff soll nicht erkennbar gewesen sein, da gerade Hochwasser war und sogar die kennzeichnenden Tonnen fehlten. Der Lotse wurde darauf aufmerksam gemacht, dass sich das Schiff der Untiefe nähern würde. Der Lotse wiegelte dies ab, empfahl aber trotzdem Steuerbord 10, da die CEBU TRADER eben passiert wurde.

In diesem Moment bemerkte die Schiffsführung eine plötzliche Verringerung der Wassertiefe auf weniger als 10 m. Daraufhin wurde die Maschine gestoppt, dann auf ZURÜCK HALBE gestellt. Trotzdem konnte die Schiffsführung nur noch eine Geschwindigkeit von 0 kn feststellen und erkannte, dass die FIDUCIA aufgelaufen war. Der Lotse wollte dies erst nicht wahr haben und begann schließlich darüber zu diskutieren, dass die Schiffsführung Manöver durchgeführt habe, die er nicht empfohlen hatte. Darauf ging die Schiffsführung aber kaum ein, sondern begann vielmehr mit Maßnahmen, den Zustand des Schiffes feststellen zu lassen. Dafür wurde der Leitende Ingenieur unter anderem beauftragt, alle Öltanks zu kontrollieren. Er teilte mit, dass die Maschine keine Schäden erlitten habe und funktionstüchtig sei.

Weitere Rückwärtsmanöver zeigten aber keinen Erfolg. Der 1. Nautische Offizier wurde beauftragt, alle Ballastwassertanks zu kontrollieren, um auch hier einen Wassereintritt ausschließen zu können. Zudem sollte er durchrechnen, welche Tanks gelentzt werden könnten, um das Schiff wieder aufschwimmen zu lassen.

Der Bootsmann erhielt den Auftrag, gemeinsam mit dem Wachmatrosen, entlang des Schiffes die Wassertiefe manuell zu messen.

Mit dem Lotsen wurde abgesprochen, einen Schlepper zu rufen, der die FIDUCIA freischleppen könnte. Abschließend wurde die Reederei informiert.

3.2 Maßnahmen zum Freikommen des Schiffes

Der 2. und 3. Nautische Offizier arbeiteten ab 12:00 Uhr auf der Brücke und trugen alle Daten zusammen, die für das Freikommen des Schiffes von Bedeutung waren: exakte Wassertiefen rund um das Schiff, Seekarten, Tidenberechnungen, Tankpläne. Der 1. Nautische Offizier befand sich in seinem Büro und pumpte das mögliche Ballastwasser aus den Tanks, um den Tiefgang zu verringern. Dies war gegen 13:45 Uhr beendet.

Die bestellten Schlepper kamen um 13:00 Uhr, und es begann eine Reihe von Versuchen, die FIDUCIA freizuschleppen, die aber alle scheiterten. Gegen 15:15 Uhr wurde beschlossen, abubrechen und auf das nächste Hochwasser gegen Mitternacht zu warten. Schlepper und Lotse verließen das Schiff. In Zusammenarbeit zwischen der Schiffsführung, der Reederei und dem GL wurde ein Plan entwickelt, das Schiff zu leichtern, um es bei dem nächsten Hochwasser aufschwimmen zu lassen.

Um 22:46 Uhr war der erste Schlepper und um 23:00 Uhr der zweite Schlepper wieder fest. Es wurde auf den Höchststand des Wassers gewartet und um 23:54 Uhr zogen beide Schlepper die aufschwimmende FIDUCIA an, so dass die sie um 24:00 Uhr wieder frei war und aus eigener Kraft zum Hafen weiter fuhr. Um 00:24 Uhr war das Schiff am Liegeplatz fest.

Im Verlauf des 17. Septembers 2011 ließ der Germanische Lloyd Taucher das Unterwasserschiff der FIDUCIA besichtigen und erklärte die so festgestellten Farbabschürfungen am vorderen Teil des Kiels für unschädlich. Es wurde ausdrücklich festgehalten, dass keine Wasserverschmutzungen registriert wurden, dass die Ruderanlage einen Test bestand, das Kurbelwagenspiel unverändert war und auch die Tankpeilungen anzeigten, dass kein Wasser in das Schiff eindrang. Abschließend ist festzustellen, dass der Unfall sehr glimpflich ablief und außer Farbabschürfungen keinerlei Schäden hinterließ.

3.3 Untersuchung

An Bord befand sich ein Voyage Data Recorder (VDR) der Marke Danelec. Dieser wurde durch die Schiffsführung gesichert, so dass die BSU die Daten des Unfallhergangs sehr gut rekonstruieren konnte.

Abbildung 4 zeigt die Ausgangssituation: Das Schiff liegt vor Anker, der Bug zeigt in Richtung Südwest, als die Lotsenstation über UKW ruft und den Lotsen ankündigt. An der östlichen Seite des Radarbildes ist deutlich das Verkehrstrennungsgebiet zu erkennen, in das später von Süden kommend eingebogen werden soll. Um 11:14 Uhr ist der Anker bis auf zwei Längen eingehievt und der Lotse betritt die Bücke (Abbildung 5). In Abbildung 6 ist der Anker an Deck und die FIDUCIA nimmt langsam Fahrt auf, um über einen Backborddreh die Zufahrt zum VTG zu erreichen.



Abbildung 4: Ausgangssituation



Abbildung 5: Lotse auf Brücke



Abbildung 6: Anker an Deck

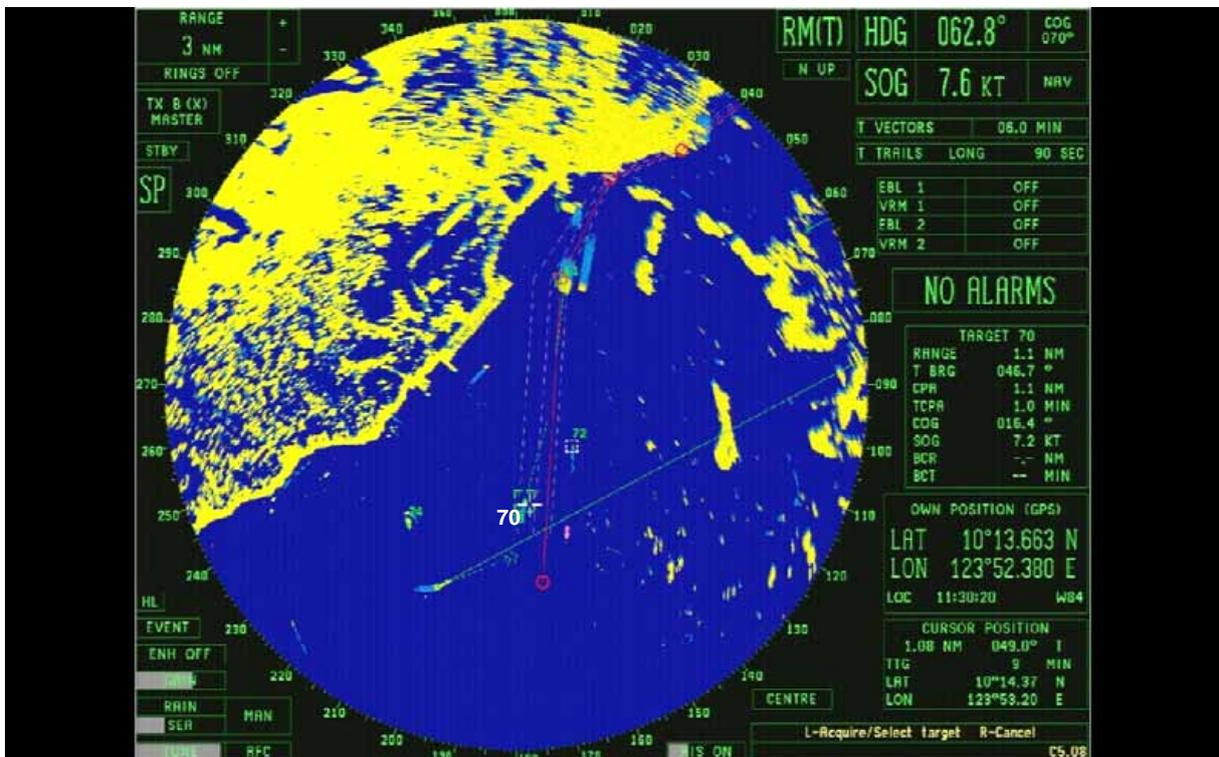


Abbildung 7: Fischer passieren

In Abbildung 7 sind bei der Nummer 70² die Fischer zu erkennen, die erst durchgelassen wurden. Die Geschwindigkeit der FIDUCIA beträgt jetzt fast 8 kn.

² Die vom Radargerät generierten Nummern der Ziele wurden durch die BSU vergrößert dargestellt.

Abbildung 8 zeigt den Erstkontakt mit der CEBU TRADER auf Radargerät 2 um 11:31 Uhr. Unter Target-Nummer 52 sind die Daten dieses Schiffes dargestellt.

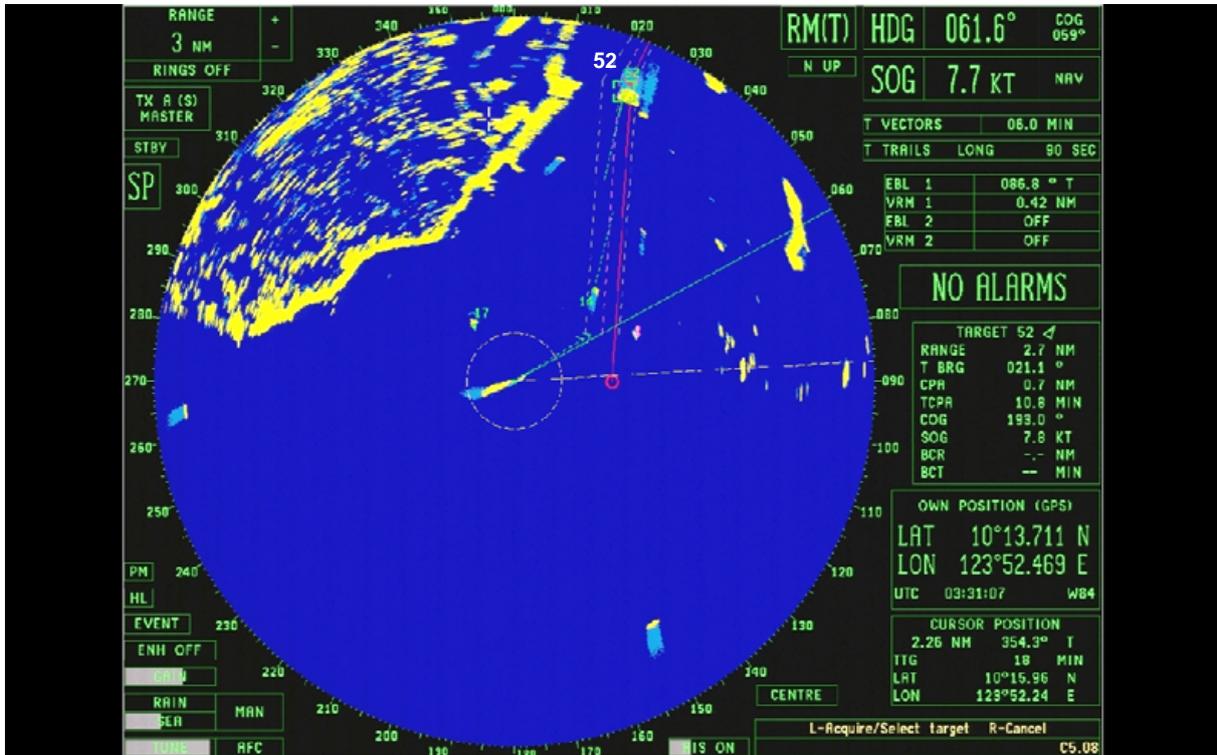


Abbildung 8: Erstkontakt mit CEBU TRADER

Bereits eine Minute später dreht die FIDUCIA deutlich nach Backbord (Abbildung 9). Dies ist das Ergebnis der Absprache zwischen dem Lotsen und der Schiffsführung. Der Lotse hatte sich zuvor mit seinem Kollegen auf der CEBU TRADER so abgestimmt, da diese einen noch größeren Tiefgang hatte und mehr in der Mitte des Fahrwassers bleiben sollte. Die Schiffsführung der FIDUCIA hatte sich mittels der AIS-Daten der CEBU TRADER über die aktuellen Daten informiert (Abbildung 10). Gegen 11:35 Uhr stellt die Schiffsführung fest, dass sich die FIDUCIA zu weit westlich und somit auf die Untiefe zu bewegt. Dies wird dem Lotsen mitgeteilt, der aber wiegelt ab. Die AIS-Daten zeigen in Abbildung 11 dass die CEBU TRADER in ca. 4 Minuten bei einem Abstand von ca. 0,26 sm passiert wird.

Az.:450/11

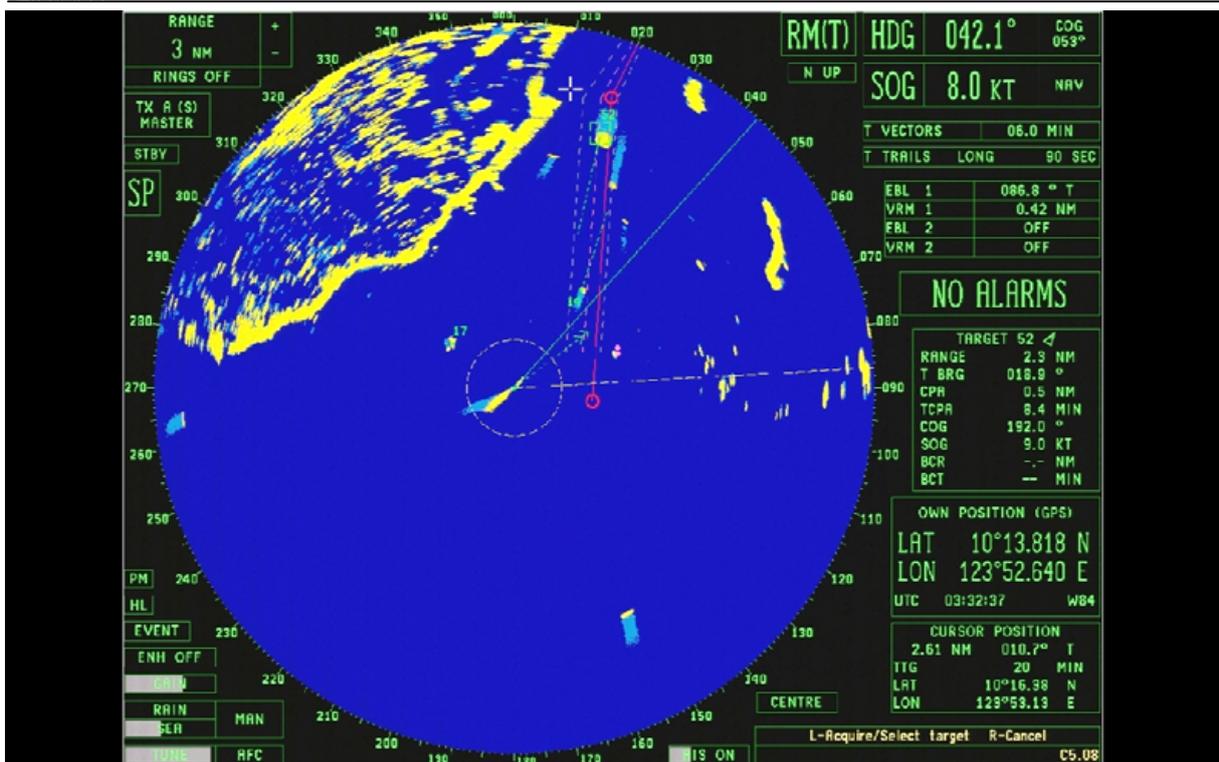


Abbildung 9: Absprache Kapitän – Lotse

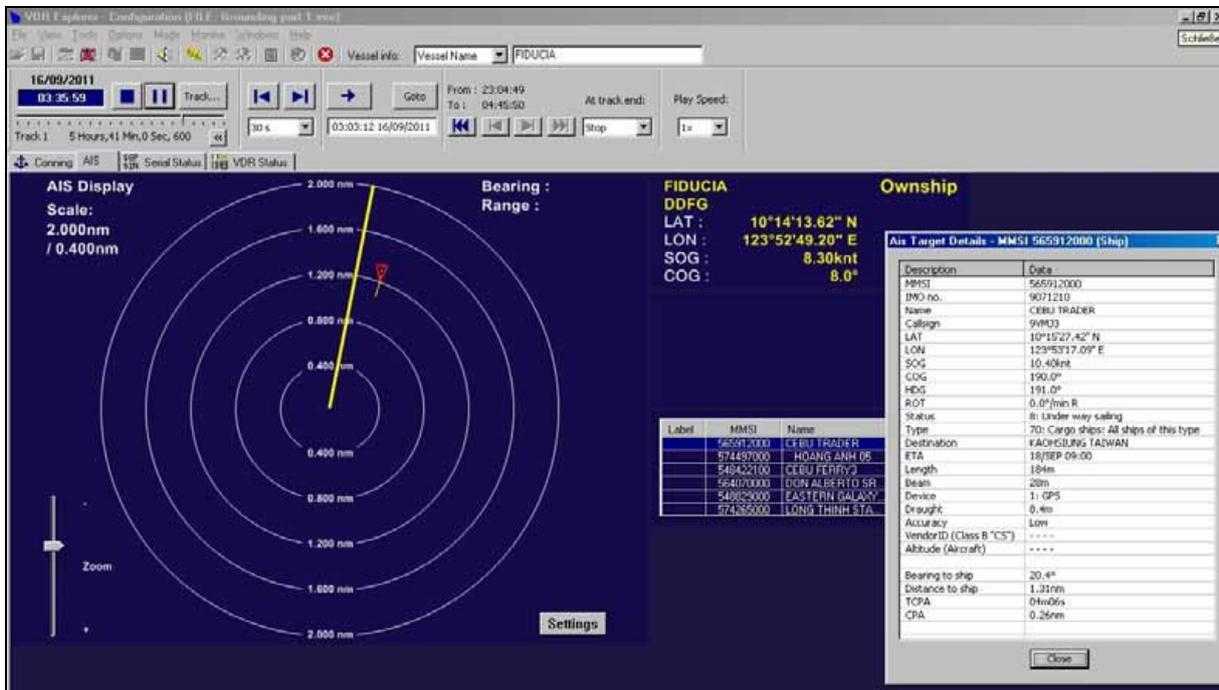


Abbildung 10: AIS-Daten über CEBU TRADER

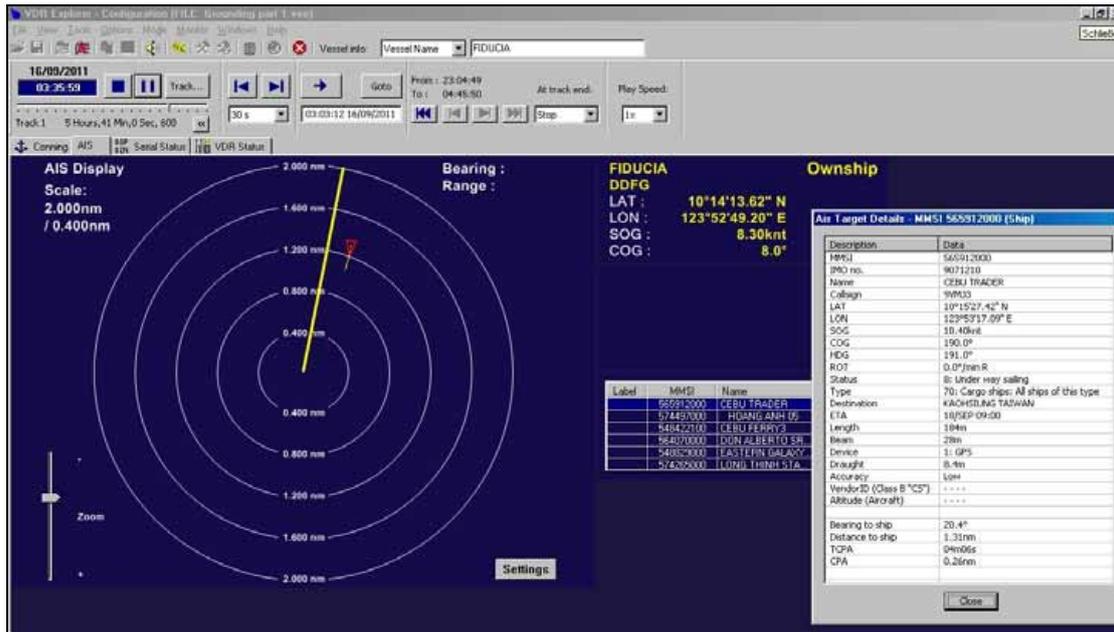


Abbildung 11: AIS-Daten um 11:35 Uhr

Nachdem die CEBU TRADER an Steuerbordseite passiert worden ist und der Lotse Steuerbordruder empfohlen hat, bemerkt die Schiffsführung, dass die Wassertiefe schnell abnimmt. Die Maschine wird gestoppt, aber es ist wirkungslos. Um 11:38 Uhr zeigt das Conning NULL Meter Wassertiefe unter der FIDUCIA an (Abbildung 12). Wenige Sekunden später ist auch die Geschwindigkeit auf NULL gesunken (Abbildung 13). Die FIDUCIA ist mit ca. 8 kn auf Grund gelaufen.

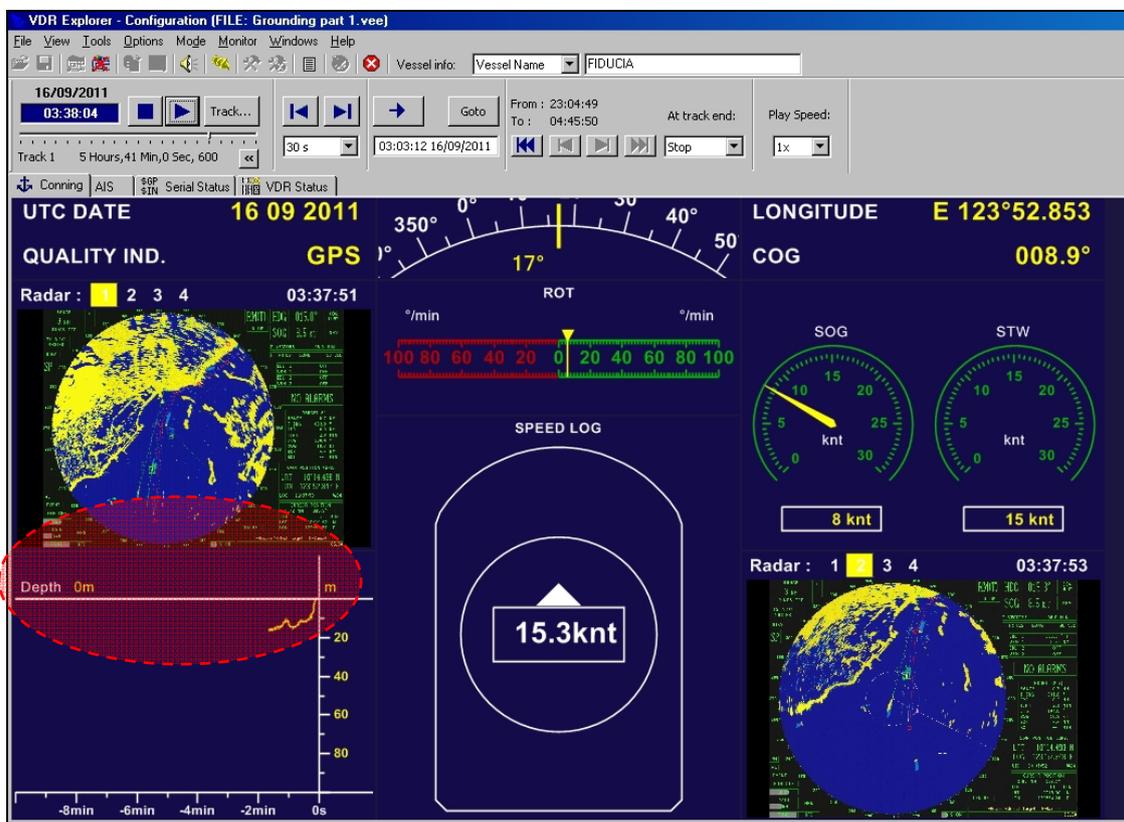


Abbildung 12: Festkommen - Wassertiefe NULL

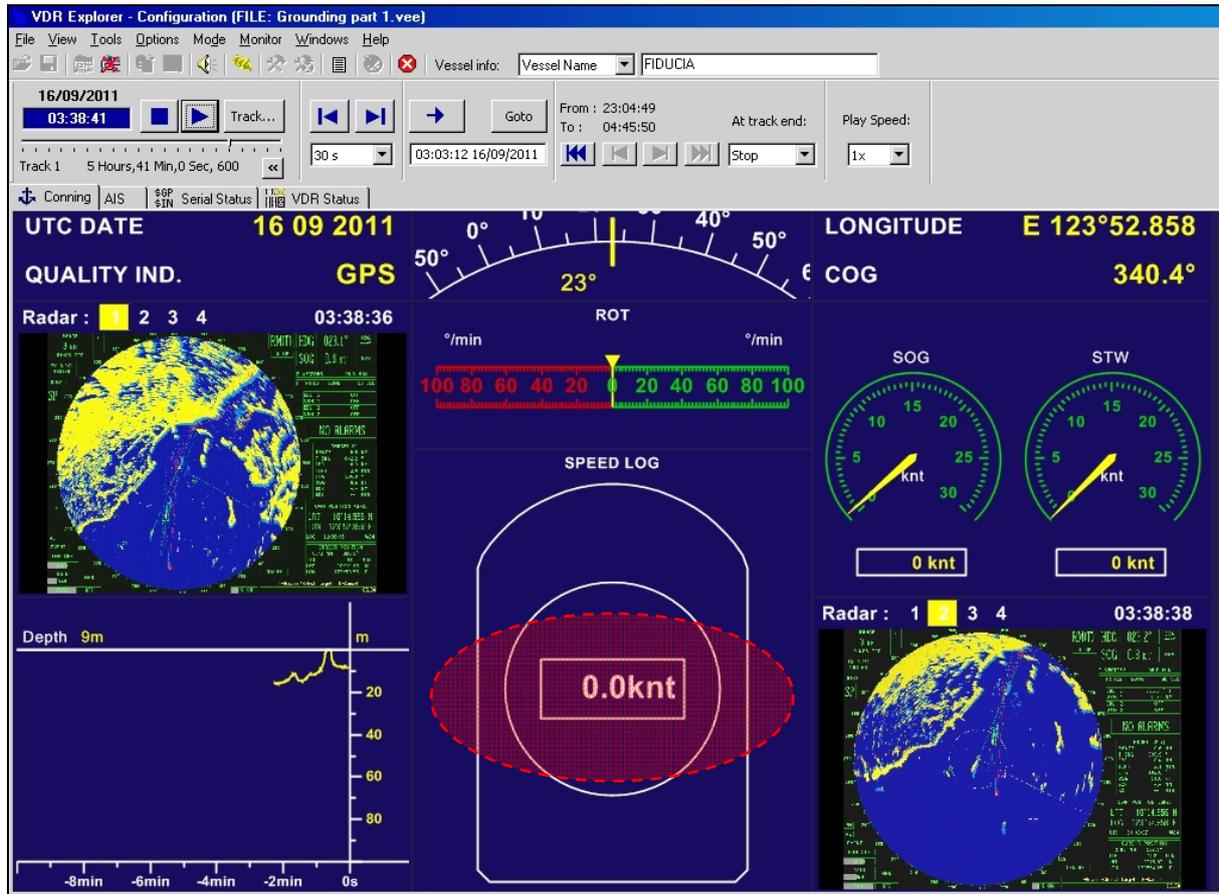


Abbildung 13: Festkommen - Geschwindigkeit NULL

Abbildung 14 zeigt das Radarbild zum Zeitpunkt des Festkommens. Die Schiffsführung hat bereits ZURÜCK VOLL gelegt, dies zeigt aber keine Wirkung. Die Audioaufzeichnung des VDR lässt erkennen, dass der Lotse erst gegen 11:41 Uhr realisiert, dass die FIDUCIA fest sitzt. Grafisch ist in Abbildung 15 sehr deutlich zu erkennen, dass alle Instrumente auf NULL stehen. Abbildung 16 zeigt das Radarbild in diesem Moment.

Abbildung 17 belegt den Passierabstand zur CEBU TRADER mit einem CPA von 0,34 sm.

Az.:450/11

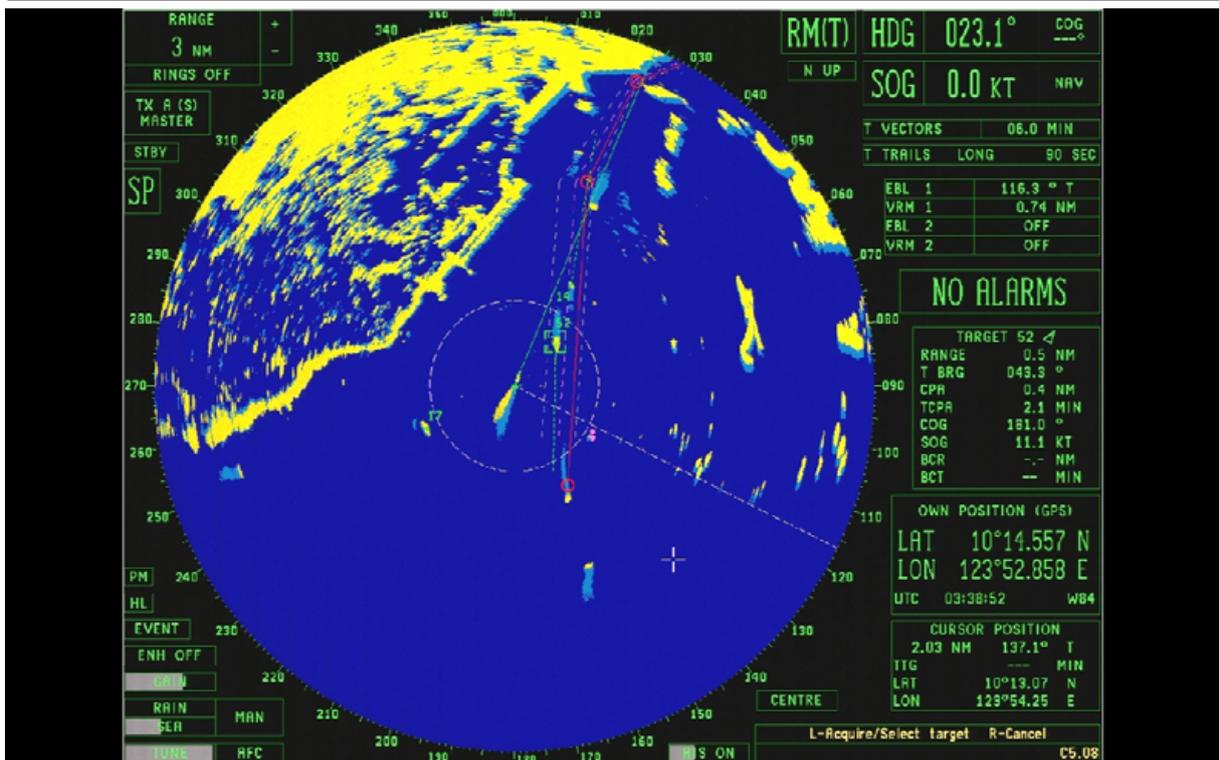


Abbildung 14: Radarbild beim Festkommen

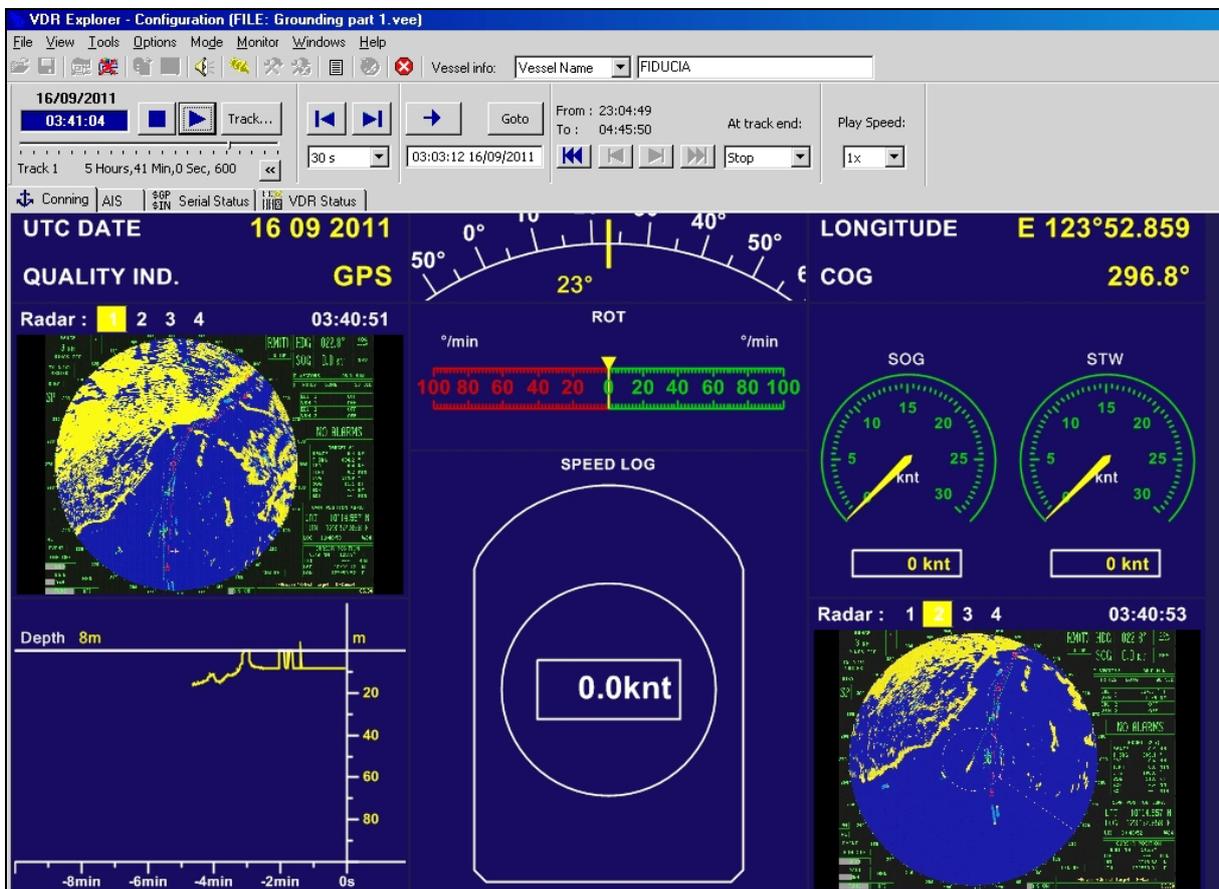


Abbildung 15: Anzeigen nach Festkommen

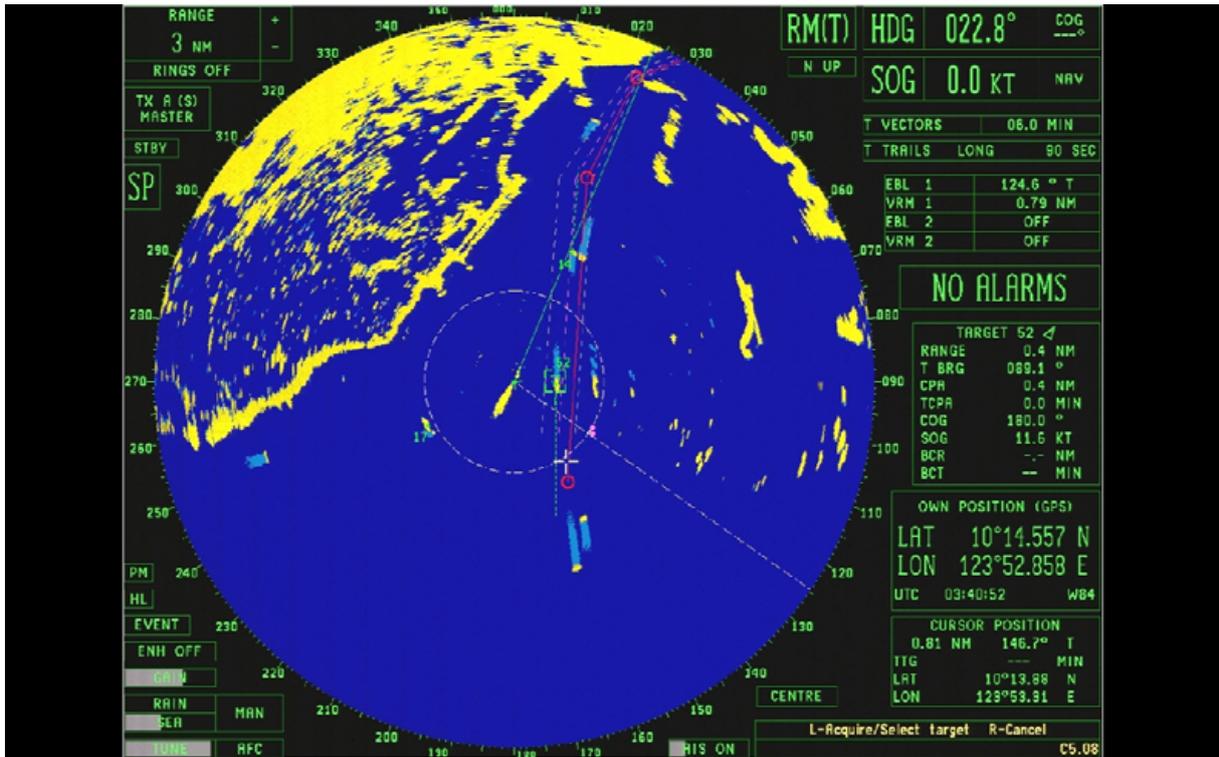


Abbildung 16: Radarbild nach Festkommen

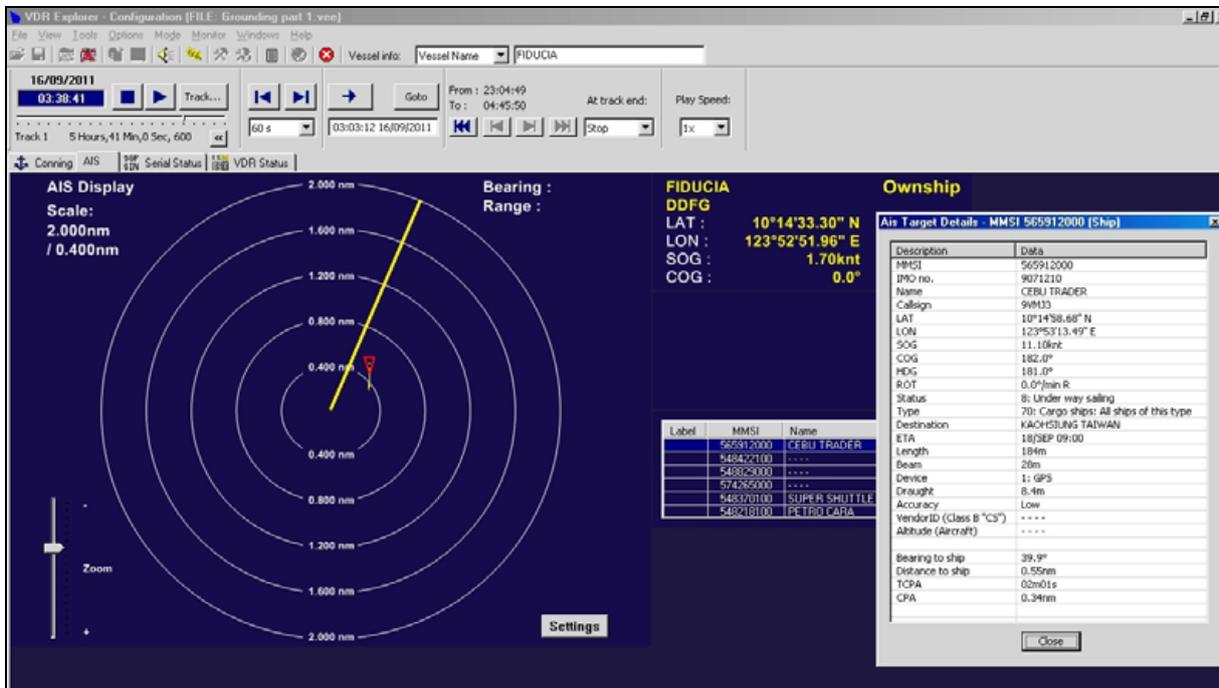


Abbildung 17: Passierabstand zur CEBU TRADER

3.4 Bereits durchgeführte Maßnahmen

Die Reederei schloss ihre interne Untersuchung mit einem Bericht ab, der am 21. Dezember 2011 der BSU zur Verfügung gestellt wurde. Nach einer kurzen Beschreibung des Unfallhergangs geht der Bericht in die Ursachenermittlung über und beschreibt Maßnahmen, die ab sofort alle Schiffsführungen der Reederei beachten sollen:

1. Wenn ein Lotse die Brücke erreicht, soll der Kapitän ihn über die Schiffseigenschaften informieren. Dazu gehören auch die Manövriereigenschaften und die Schiffssposition. Idealerweise sollte die Position auf der Seekarte gezeigt werden. Sollte es Unsicherheiten geben, sind diese spätestens jetzt auszuräumen. Der Kapitän sollte den Lotsen nach seinen Absichten fragen und so den Passageplan durchsprechen. Dies sollte den Kapitän in die Lage versetzen, bereits kleine Abweichungen in der Durchführung des Lotsen zu bemerken.
2. Insbesondere wenn der Lotse keinen Gebrauch der Navigationsgeräte macht und sich nur auf seine visuelle Wahrnehmung verlässt, sollten der Kapitän und sein Wachoffizier sorgfältig die eigenen Schiffsspositionen, als auch die anderer Fahrzeuge mittels ARPA und AIS mitplotten.
3. Da Lotsen dazu neigen, sich untereinander in ihrer Muttersprache zu verständigen, sollte der Kapitän sich ständig bemühen, in der Nähe des Lotsen zu bleiben und jede seiner externen Kommunikationen nachzufragen.
4. Wenn, während einer Lotsung andere Schiffe entgegen kommen, insbesondere bei zu erwartendem dichtem Passierabstand, sollte der Kapitän frühzeitig auf den Lotsen zugehen und ihn nach seiner Passageplanung fragen.
5. Wenn eine Situation entsteht, die bei dem Kapitän Zweifel entstehen lassen, dann ist ein frühzeitiges Reduzieren der Schiffsgeschwindigkeit immer eine gute Option, um Zeit zu gewinnen und/oder mögliche Schäden zu verringern.
6. Kapitän und/oder Wachoffizier sollten die eigene Schiffssposition in solchen Intervallen mitplotten, dass sie sich jederzeit sicher sind. Auch wenn ein Passageplan ein Intervall von 10 oder nur 5 Minuten vorsieht, kann es auch erforderlich werden, in noch kleineren Abständen die Positionen festzustellen. Hierzu sollten alle verfügbaren technischen Hilfsmittel genutzt werden.

Der Reederei ist bewusst, dass richtige und praktikable Brückenteam-Management-Prozeduren Schlüsselfaktoren sind, um derlei Unfälle zu vermeiden. Daher hat die Reederei entschieden, alle Kapitäne der Reederei an Weiterbildungskursen zum Brückenteam-Management teilnehmen zu lassen. Diese Kurse sollen insbesondere die Zusammenarbeit zwischen Schiffsführung und Lotse aktiv trainieren.

Der erste Kurs dieser Art wurde bereits im November 2011 in Elsfleth durchgeführt.

Die gesamte Flotte wurde durch die Reederei über den Seeunfall und seine Untersuchung, einschließlich der Konsequenzen, informiert.

4 FAZIT

Der Seeunfall verlief sehr glimpflich, es gab keine Personen- und Umweltschäden. Die Farbschäden am Kiel der FIDUCIA wurden als so geringfügig eingeschätzt, dass der GL dem Schiff gestattete, weiterzufahren und die Schäden erst beim nächsten routinemäßigen Docken zu beseitigen. Die Untersuchung der BSU basiert bei diesem Vorkommnis auf dem SUG von 2002 und wurde als schwerer Unfall klassifiziert, weil das Schiff mit Schlepperhilfe wieder freikam. Die Reederei und die Schiffsführung versicherten, dass die Schlepper nur gerufen wurden, um ein seitliches Ausbrechen der FIDUCIA zu vermeiden und eine mögliche Beschädigung der Schraube durch Maschinenmanöver zu vermeiden.

Das praktizierte Verhalten auf der Brücke der FIDUCIA, einem Lotsen, der sowohl sein Revier als auch das Schiff kennt, das Conning anzuvertrauen, ist durchaus gängige Praxis. Dennoch muss die Schiffsführung ständig wissen, wo sich ihr Schiff gerade befindet und was der Lotse vor hat. Dafür reichen schon einfache Radarpeilungen mit Mindest- oder Höchstabständen, die nicht unter- oder überschritten werden dürfen sowie eine vorherige gegenseitige Information über die Planung. An Bord der FIDUCIA wurden Radargeräte genutzt, auf deren Bildschirm das VTG durch Linien dargestellt wurde. Daher ist es schwer nachvollziehbar, warum erst mit der Position um 11:35 Uhr festgestellt wurde, dass sich die FIDUCIA zu weit westlich befand.

Lotsen haben eine beratende Funktion. In diesem Fall hat er offensichtlich falsch beraten, indem er die FIDUCIA zu weit westlich führte, um der entgegenkommenden CEBU TRADER auszuweichen. Damit wurde vom ursprünglichen Plan der Schiffsführung, vor der CEBU TRADER in das östliche Fahrwasser des VTG einzufahren, abgewichen.

Das Problem der Kommunikation der Lotsen untereinander gibt es auch in deutschen Gewässern. Oft wird in die Muttersprache gewechselt, so dass die Schiffsführung nicht versteht, was zwischen den Lotsen abgesprochen wird. Hier sind beide Seiten aufgefordert, die Kommunikation zwischen Lotsen und Schiffsoffizieren aufrecht zu erhalten.

Bemerkenswert lösungsorientiert liest sich der interne Untersuchungsbericht der Reederei. Kurz und präzise wird der Unfall dargestellt und analysiert. Auch hier kommt man zu dem Ergebnis, die Zusammenarbeit mit Lotsen zu intensivieren. Die prompte Umsetzung in Brückenteam-Management-Kursen, insbesondere mit der gerade ausgestiegenen Schiffsführung der FIDUCIA, zeigt deutlich, dass die Reederei bestrebt ist, derartige Seeunfälle zukünftig zu vermeiden.

Dem Ziel der Sicherheitsuntersuchungen der BSU, zur Verbesserung der Sicherheit in der Seefahrt beizutragen, wird in diesem Fall bereits durch die umfangreichen Maßnahmen der Reederei Rechnung getragen. Somit wendet sich die BSU mit diesem summarischen Bericht an alle Lotsen, Schiffsführungen und ihre Reedereien, um dieses Thema präsent zu halten.

5 QUELLENANGABEN

- Schriftliche Erklärungen/Stellungnahmen
 - Schiffsführung
 - Reederei
 - Klassifikationsgesellschaft
- Zeugenaussagen
- Seekarten und Schiffsdaten Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
- Aufzeichnungen des Voyage Data Recorders