



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Untersuchungszwischenbericht

zu dem Untersuchungsbericht 408/17

Schwerer Seeunfall

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

29. Oktober 2018

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz, SUG) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

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

Bei der Auslegung des Untersuchungszwischenberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

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

Direktor: Ulf Kaspera
Tel.: +49 40 3190 8300
posteingang-bsu@bsh.de



Fax.: +49 40 3190 8340
www.bsu-bund.de

1 FAKTEN

1.1 Foto MS GLORY AMSTERDAM



Abbildung 1: MS GLORY AMSTERDAM

1.2 Schiffsdaten MS GLORY AMSTERDAM

Schiffsname:	GLORY AMSTERDAM
Schiffstyp:	Massengutfrachter
Nationalität/Flagge:	Panama
Heimathafen:	Panama
IMO-Nummer:	9287182
Unterscheidungssignal:	3EEZ7
Reederei:	GLORY AMSTERDAM LTD, Singapur
Baujahr (Ablieferung):	2006
Bauwerft/Baunummer:	Oshima Shipbuilding Co., Ltd. / 10386
Klassifikationsgesellschaft:	China Classification Society
Länge ü.a.:	225,00 m
Breite ü.a.:	32,26 m
Bruttoraumzahl:	40.017
Tragfähigkeit:	77.171 t
Tiefgang (max.):	12,20 m
Maschinenleistung:	9326 kW
Hauptmaschine:	MITSUI MAN B&W 6S60MC
Geschwindigkeit (max.):	15,4 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Besatzung (am Unfalltag):	22

1.3 Reisedaten

Abfahrtshafen:	Hamburg
Geplanter Anlaufhafen:	Rotterdam
Art der Fahrt:	Berufsschiffahrt / International
Angaben zur Ladung:	Im Ballast
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	5,72 m
Besatzung:	22

1.4 Angaben zum Unfall

Art des Unfalls:	Schwerer Seeunfall
Datum/Uhrzeit:	29.10.2017 / ca. 18:00 Uhr ¹
Ort:	Nordsee; 1,6 sm nördlich von Langeoog
Breite/Länge:	ca. φ 53°47,2'N λ 007°35,9'E
Fahrtabschnitt:	Verdriften von Reede trotz zweier ausgebrachter Anker
Folgen:	Strandung; Schäden am Ruder; keine Personen-/Umweltschäden

¹ Sämtliche Uhrzeitangaben im Bericht sind, soweit nicht anders angegeben, MEZ = UTC + 1 Stunde.

Ausschnitt aus Seekarte Nr. 3015 (Blatt 1), BSH²

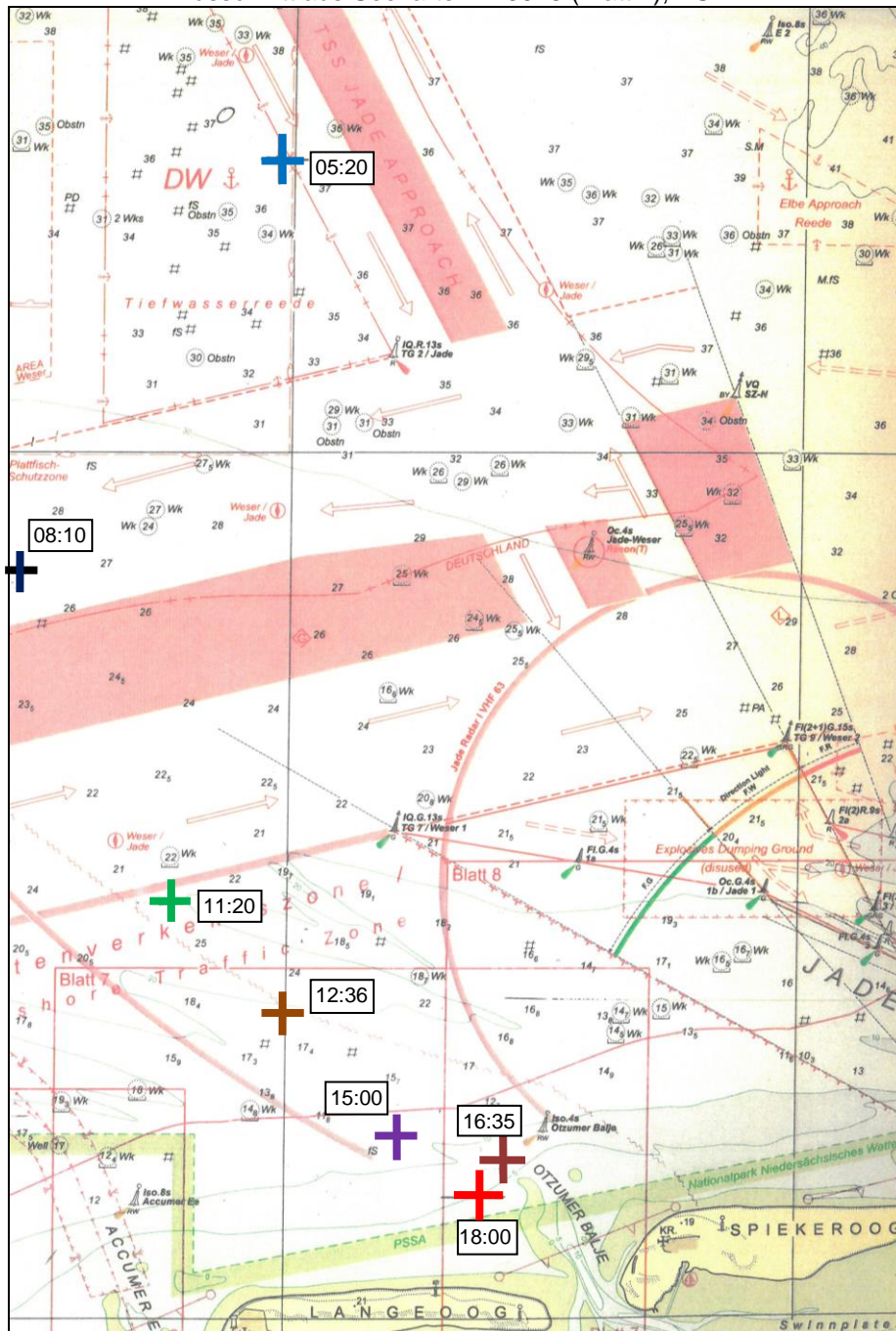


Abbildung 2: Unfallort

- 05:20 Uhr:** GLORY AMSTERDAM beginnt von der ursprünglichen Ankerposition zu verdriften
- 08:10 Uhr:** Notschlepper NORDIC erreicht die GLORY AMSTERDAM
- 11:20 Uhr:** Bundespolizei-Hubschrauber beginnt mit dem (erfolgslosen) Versuch, das Boarding Team von der NORDIC aufzuwischen
- 12:36 Uhr:** NORDIC startet ersten Versuch, eine Schleppverbindung zum Havaristen herzustellen
- 15:00 Uhr:** Schleppverbindung zwischen NORDIC und Havarist hergestellt (reißt um 15:46 Uhr)
- 16:35 Uhr:** Bundespolizei-Hubschrauber setzt Boarding Team Ostsee auf dem Havaristen ab
- 18:00 Uhr:** Havarist strandet im Bereich der 5-Meter-Tiefenlinie

² BSH = Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

1.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	Verkehrszentrale German Bight Wilhelmshaven (Vlz GBT); Havariekommando Cuxhaven (HK); Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf; DGzRS ³ ; WSP Niedersachsen, Bergungsunternehmen SMIT Salvage
Eingesetzte Mittel, um das Stranden zu verhindern:	Notschlepper (ETV) ⁴ NORDIC; Gewässerschutzschiff (GS) MELLUM ⁵ ; 1 Bundespolizei-Hubschrauber Typ Super Puma, 1 Bundespolizei-Hubschrauber Typ H 155; Boarding Team (BT) Ostsee; Schlepper BUGSIER 9; Schlepper BUGSIER 10, Schlepper JADE ⁶
Eingesetzte Mittel nach dem Stranden und im Zusammenhang mit den Bergungsaktivitäten:	ETV NORDIC; GS MELLUM; Seenotrettungskreuzer (SNRK) HERMANN MARWEWDE ⁷ ; Schadstoffüberwachungsflugzeug DO 228; Bergungsteam SMIT; Bergungsschlepper FAIRMOUNT SUMMIT; Bergungsschlepper UNION MANTA; Schlepper JADE; Schlepper BUGSIER 11; Schlepper MULTRATUG 4; WSP-Boot W3
Ergriffene Maßnahmen, um das Stranden zu verhindern:	Entsendung der NORDIC zum Havaristen zwecks Herstellung einer Notschleppverbindung; Übernahme der Gesamteinsatzleitung durch das HK; mehrere Versuche der NORDIC, eine Notschleppverbindung herzustellen; Anforderung und Einsatz eines Bundespolizei-Hubschraubers zum Zweck des Transfers eines Boarding Teams von der NORDIC in Richtung GLORY AMSTERDAM; Anforderung und Einsatz eines Bundespolizei-Hubschraubers zum Zweck der Heranführung des Boarding Teams Ostsee aus Rostock; Absetzen des Boarding Teams Ostsee auf dem Havaristen
Ergriffene Maßnahmen zur Minimierung der Unfallfolgen und zur Bergung des Havaristen:	Fortlaufende Überwachung des Havaristen; Beauftragung des Bergungsunternehmens durch die Reederei des Havaristen; Erstellung eines Bergungskonzeptes durch das Bergungsunternehmen und Überprüfung des Konzeptes durch das HK unter Hinzuziehung eines externen Sachverständigen; Leichtern des Havaristen durch das Lenzen von 16.000 Tonnen Ballastwasser; Freischleppen mit Hilfe zweier Bergungsschlepper; Verschleppung des Havaristen nach Wilhelmshaven
Ergebnisse:	Strandung des Havaristen konnte nicht verhindert werden; keine Personen- oder Umweltschäden in Folge der Grundberührung; erfolgreiche Bergung des Havaristen

³ DGzRS = Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS).

⁴ ETV = Emergency Towing Vessel.

⁵ In einigen Quellen wird das GS MELLUM auch als MZS (Mehrzweckschiff) MELLUM bezeichnet.

⁶ Die vom HK angeforderten Schlepper BUGSIER 9 und 10 sowie der Schlepper JADE erreichten den Havaristen nicht mehr rechtzeitig, um vor der Strandung in das Geschehen eingreifen zu können.

⁷ Der SNRK HERMANN MARWEWDE wurde vom HK vorsorglich zum Havaristen beordert, kam aber vor Ort nicht zum Einsatz.

2 Zusammenfassung des Unfallgeschehens

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 und Wellenhöhen von bis zu 8 Metern 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.⁸ 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 Assistenzschlepper 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)⁹, welches um **09:23 Uhr** die Gesamteinsatzleitung der komplexen Schadenslage übernommen hatte, 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.

⁸ Die NORDIC ist ein vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gecharterter Notschlepper, dessen Aufgabe ausschließlich darin besteht, manövrierunfähigen oder in sonstiger Weise in Not geratenen Schiffen Hilfe zu leisten. Der Notschlepper soll eine Schleppverbindung zum Havaristen herstellen und diesen solange in See halten oder verschleppen, bis dieser wieder manövrierfähig ist oder er von einem kommerziellen Bergungsschlepper übernommen werden kann.

⁹ Havariekommando (HK) = Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der norddeutschen Bundesländer. Das HK bündelt die Verantwortung für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Maßnahmen zur Verletztenversorgung, zur Schadstoffunfallbekämpfung, zur Brandbekämpfung, zur Hilfeleistung und zur Gefahrenabwehr bezogenen Bergung bei komplexen Schadenslagen im deutschen Küstenmeer und in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone.

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 erforderliche 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 aufzuwischenden Personen wurde der Hubschraubereinsatz gegen 11:45 Uhr erfolglos abgebrochen. Stattdessen forderte das HK bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel in Fuhlendorf einen zweiten Hubschrauber an. Dieser erhielt den Auftrag, das primär für Notschleppeinsätze 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 sehr 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 Vkz den Havaristen um **15:48 Uhr** auf, die Anker zu slippen und aus eigener Kraft in tiefere Gewässer zurückzukehren. Um **16:06 Uhr** fragte die Vkz 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 mehrfach 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. Wassereinbrüche 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 Bergungsunternehmen SMIT auf und schloss mit diesem einen Bergungsvertrag ab.

Im Rahmen der Abstimmung des Bergungskonzeptes kamen das Bergungsunternehmen 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.

3 Der Verlauf der Ermittlungsarbeit der BSU

Die Rufbereitschaft der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) erhielt am späten Vormittag des Unfalltages von der Wasserschutzpolizei (WSP) Wilhelmshaven eine erste Meldung darüber, dass die GLORY AMSTERDAM trotz zweier ausgebrachter Anker und vollen Maschineneinsatzes von der Tiefwasserreederei in der Deutschen Bucht in Richtung Langeoog driftet. Über den weiteren Verlauf der Ereignisse informierte sich der Bereitschaftshabende in den nächsten Stunden durch den regelmäßigen Abruf der AIS-Daten¹⁰ des Schiffes aus dem Internetportal „MarineTraffic“ und im Rahmen von Telefonaten mit der WSP. In den folgenden Tagen bis zum Eintreffen des Schiffes in Wilhelmshaven nutzte die BSU die vom HK herausgegebenen Lageinformationen als primäre Informationsquelle.

Ein Untersucherteam der BSU begab sich am Vormittag des **3. November 2017** in Wilhelmshaven an Bord des Havaristen, der dort am Vorabend festgemacht hatte. Auf dem Schiff wurden Interviews geführt, diverse Dokumente gesichtet, das Schiff in Augenschein genommen und Fotos gemacht. Außerdem übergab der Kapitän der GLORY AMSTERDAM dem BSU-Team neben seinem schriftlichen Bericht auf entsprechende Nachfrage hin das originale Speichermedium des Schiffsdatschreibers (VDR)¹¹. Die aufgezeichneten Daten konnten von der BSU im Anschluss an eine kurze technische Hilfestellung seitens der Servicefirma Alphatron Marine Deutschland GmbH weitgehend problemlos ausgewertet werden.

Weitere wichtige Informationsquellen im Verlauf der Untersuchung des Seeunfalls und seiner begleitenden Faktoren durch die BSU waren das Ereignistagebuch des Havariekommandos sowie die Einsatzprotokolle des Notschleppers NORDIC und des Gewässerschutzschiffes MELLUM. Außerdem konnte die BSU auf einen Bericht des Kapitäns der NORDIC und einen Einsatzbericht des Leiters des Boarding Teams Ostsee zurückgreifen. Von der Verkehrszentrale German Bight wurden die Audioaufzeichnungen des UKW-Funkverkehrs sowie ein Lage- und Ablaufprotokoll zur Verfügung gestellt. Der Deutsche Wetterdienst (DWD) erstellte für die BSU ein ausführliches Gutachten zu den Wind- und Seegangsverhältnissen.

Am **10. Januar 2018** besuchte das Untersucherteam den Notschlepper NORDIC an seinem Liegeplatz in Cuxhaven, um sich im Gespräch mit dem Kapitän und bei einer Besichtigung des Fahrzeugs über die Ereignisse am Unfalltag und die technischen Gegebenheiten des Schleppers zu informieren.

Am **6. Februar 2018** fand ein Gespräch mit dem Leiter des Boarding Teams Ostsee statt, in dem dieser ausführlich seine persönlichen Eindrücke von den Ereignissen am Unfalltag schilderte.

¹⁰ AIS = **A**utomatic **I**dentification **S**ystem. Über dieses System senden alle entsprechend ausgerüsteten Schiffe auf UKW in einem standardisierten Takt GPS-basierte Daten wie Position, Kurs und Geschwindigkeit sowie ggf. weitere Informationen aus, die beim Empfänger auf einem Display angezeigt oder bspw. in ein elektronisches Seekartensystem bzw. ggf. in ein Radarbild eingeblendet werden können. Darüber hinaus bieten spezielle Portale die Möglichkeit, über das Internet auf die fraglichen Daten bzw. Teile davon in Echtzeit zuzugreifen.

¹¹ VDR = Voyage Data Recorder.

Am **13. April 2018** traf sich das Untersucherteam auf dem Stützpunkt der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf mit den am Unfalltag eingesetzten Hubschrauberbesatzungen und besichtigte die von den Besatzungen genutzten Hubschraubertypen. Im Nachgang zu dem mehrstündigen Gespräch übermittelte der Leiter der Fliegerstaffel weitere Informationen und beantwortete einen schriftlichen Fragenkatalog der BSU.

Eine weitere Untersuchungsmaßnahme der BSU bestand darin, eine schriftliche Anfrage an die Agentur zu richten, die am frühen Vormittag des Unfalltags vom Kapitän des Havaristen kontaktiert worden war, um einen Assistenzschlepper zu ordern. Nachdem das Schreiben der BSU zunächst unbeantwortet geblieben war, übermittelte die Agentur auf Nachfrage der BSU via E-Mail Informationen über den Kommunikationsverlauf zwischen dem Schiff und dem Agenten.

Bereits beim Beginn der Untersuchungen der BSU zeichnete sich ab, dass ein wesentlicher Schwerpunkt der Untersuchung die Abwicklung des Krisenmanagements durch das Havariekommando in Cuxhaven sein würde. Die BSU betrachtete die o. g. Quellen daher insbesondere unter diesem Blickwinkel sehr genau. Nachdem sämtliche in schriftlicher Form vorliegenden oder durch sonstige Untersuchungsaktivitäten der BSU ermittelten Informationen gesichtet worden waren, bat die BSU das HK mit dem Ziel einer abschließenden Erörterung der diesbezüglichen Fragen um einen persönlichen Gesprächstermin. Dieser Termin fand am **2. Juli 2018** in Cuxhaven statt. Seitens des HK nahmen daran dessen Leiter und sein Stellvertreter sowie der Leiter des Maritimen Lagezentrums des HK und die beiden nach der Übernahme der Gesamteinsatzleitung für das HK tätigen Einsatzleiter im Havariestab teil. In dem Gespräch wurden die Fragen, die sich für die BSU nach der Sichtung der o. g. Informationen ergeben hatten in großer Offenheit diskutiert. Anlässlich des Termins wurde zwecks Vertiefung technischer, das Notschleppen betreffender Aspekte, das von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung betriebene Mehrzweckschiff NEUWERK besichtigt. Die NEUWERK wird neben weiteren hoheitlichen Aufgaben auch als Notschlepper im Rahmen des Notschleppkonzeptes Deutsche Küste in der Nordsee eingesetzt, stand aber zum Unfallzeitpunkt wegen eines langfristigen Werftaufenthaltes nicht zur Verfügung. Der Kapitän der NEUWERK war bei der Besichtigung des Fahrzeuges durch die Vertreter des HK und die BSU anwesend, erläuterte dessen technische Möglichkeiten und berichtete von seinen Erfahrungen aus diversen Notschleppereinsätzen. Nach dem Gespräch in Cuxhaven ergaben sich für die BSU weitere Fragen an das HK, die in schriftlicher Form gestellt und beantwortet wurden.

Neben dem Themenkomplex „Notschleppen/Krisenmanagement“ befasst sich die BSU in ihrer Untersuchung mit der Problematik, warum es dem Havaristen am Unfalltag nicht gelungen war, das Vertreiben trotz zweier ausgebrachter Anker und der Tatsache, dass seine Hauptmaschine den gesamten Tag über funktionsfähig gewesen war, zu verhindern. Auch die Ruderanlage des Schiffes hatte bis in den späten Nachmittag hinein weitgehend störungsfrei gearbeitet. Zu diesen im nautischen, vor allem aber im technischen Bereich angesiedelten Fragen konnte sich die BSU auf Grund eigener Sachkunde und eigener beruflicher Erfahrungen des mit der Untersuchung betrauten Teams sowie an Hand der vorliegenden technischen und sonstigen Informationen zunächst allein ein vorläufiges Bild machen.

Um die entsprechenden Erkenntnisse und Schlussfolgerungen wissenschaftlich abzusichern, nahm das Untersucherteam Kontakt zu einem international anerkannten Schiffbauexperten auf, der sich sofort bereit erklärte, den Sachverhalt aus schiffbaulicher Sicht zu betrachten. Hierfür stellte die BSU dem Experten diverse Hintergrundinformationen (u. a. VDR-Aufzeichnung, Wind-/Seegangsgutachten, Schiffs- und Manöverdaten) zur Verfügung. Da die zu klärenden technischen Fragen neben schiffbaulichen Aspekten auch die Themen Hauptmaschine, Rudermaschine und Ankergeschirr berührten, zog die BSU im Übrigen einen Experten für Schiffsmaschinenbau zu Rate.

Die Ermittlungen der BSU wurden zwischenzeitlich abgeschlossen. Die Regelfrist von einem Jahr zur Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes, dessen Fertigung sich derzeit in der Endphase befindet, kann wegen der Komplexität und den Besonderheiten des Unfallgeschehens in diesem Fall jedoch nicht eingehalten werden. Daher wird, wie gesetzlich vorgesehen, ein Zwischenbericht veröffentlicht.

Die vorliegende Untersuchung widmet sich im Gegensatz zum Regelfall von Seeunfalluntersuchungen nicht einem singulären Ereignis mit einem zumeist sehr kurzen Geschehensvorlauf (wie z. B. bei einer Kollision oder einem Arbeitsunfall an Bord). Vielmehr musste eine Kette von Ereignissen und zum Teil parallel verlaufenden bzw. sich überschneidenden Handlungssträngen betrachtet werden, die sich über mehr als 12 Stunden hinzogen und ihr maßgebliches Gepräge nicht nur durch das Handeln an Bord des Havaristen sondern in bedeutendem Maße durch diverse Aktivitäten weiterer Fahrzeuge und Stellen an Land erfuhren.

Alle Faktoren, die zum Unfallgeschehen beigetragen haben, bzw. dieses nicht zu verhindern vermochten, waren in die Untersuchung einzubeziehen und ausführlich zu würdigen. Hierfür war eine Vielzahl von Beteiligten zu hören bzw. deren Verhalten und „Beitrag“ zum Unfallgeschehen zu untersuchen. So waren neben dem Havaristen GLORY AMSTERDAM, insbesondere noch der Notschlepper NORDIC, das Mehrzweckschiff MELLUM, Hubschrauber der Bundespolizei, die Verkehrszentrale, das aus Rostock herangeführte und auf der GLORY AMSTERDAM abgesetztes Boarding Team und das Havariekommando beteiligt. Weitere Faktoren, wie das stürmische Wetter und schiffbauliche Aspekte waren ebenfalls wesentliche Bestandteile der Untersuchung.

Zu betonen ist schließlich noch, dass im Laufe der Untersuchung bei vertiefter Betrachtung anfänglich nicht erkennbare Faktoren zu Tage traten. Deren sorgfältige Aufbereitung und Darstellung im abschließenden Untersuchungsbericht ist besonders deshalb von großer Bedeutung, weil sie geeignet sein dürften, die bisher von verschiedenster Seite auch öffentlich geäußerten Mutmaßungen im Hinblick auf die Unfallursachen und auf die aus dem Unfall zu ziehenden Konsequenzen zu korrigieren.

4 Vorab-Sicherheitsempfehlungen

4.1 Vorbemerkungen

Die BSU ist gemäß § 29 Abs. 2 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) verpflichtet, unabhängig vom Stand des Untersuchungsverfahrens Sicherheitsempfehlungen herauszugeben, wenn sie zu der Erkenntnis gelangt, dass dringend gehandelt werden muss, um der Gefahr neuer Seeunfälle aus gleichem oder ähnlichem Anlass vorzubeugen. Sicherheitsempfehlungen sind gemäß § 29 Abs. 1 SUG an die Stellen zu richten, die sie in geeignetem Maße umsetzen können.

Von der vorstehend beschriebenen Befugnis macht die BSU im vorliegenden Fall aus folgenden Gründen Gebrauch:

Im Ergebnis der Untersuchungen der BSU steht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit fest, dass es nicht zu der Strandung der GLORY AMSTERDAM gekommen wäre, wenn rechtzeitig ein Boarding Team an Bord des Havaristen für eine klare und eindeutige Kommunikation zwischen dessen Schiffsführung einerseits und dem Notschlepper NORDIC sowie dem HK und der Vvk andererseits gesorgt hätte. Vor allem aber hätte das Boarding Team in Ausübung der ihm im Notschleppkonzept zugewiesenen Aufgaben die Decksbesatzung bei der Ausführung der für die Herstellung einer funktionierenden Schleppverbindung erforderlichen seemännischen Handgriffe unterstützen und höchstwahrscheinlich insbesondere auch die verhängnisvolle, vollkommen falsche Festlegung des Befestigungspunktes der Schleppleine an Bord der GLORY AMSTERDAM verhindern können.

Ursächlich dafür, dass ein Boarding Team, nämlich das Team für die Ostsee, erst am späten Nachmittag und damit viel zu spät auf dem Havaristen abgesetzt werden konnte, um die einem solchen Team primär zugedachten oben genannten Aufgaben zu erfüllen, war vor allem die Tatsache, dass es nicht gelungen war, das an Bord der NORDIC befindliche, für Einsätze im Bereich der Nordsee vorgesehene Team von dem Schlepper auf den Havaristen überzusetzen.

Das Scheitern der diesbezüglichen Bemühungen des zur NORDIC entsandten Hubschraubers der Bundespolizei ist aus Sicht der BSU eindeutig und ausschließlich auf die Auswirkungen des schweren Seegangs in Kombination mit den speziellen baulichen Gegebenheiten des Schleppers NORDIC zurückzuführen. Zu den heftigen Bewegungen der NORDIC in der aufgewühlten See und den daraus resultierenden Schwierigkeiten, den Windenhaken überhaupt innerhalb des räumlich sehr begrenzten Zugriffsbereichs der Decksbesatzung des Schleppers (**vgl. unten gelbe Markierungen in den Abb. 3 ff.**) absenken zu können, kam die besondere Gefahr hinzu, dass eine am Windenhaken hängende Person beim Aufwischen gegen Bauteile der sehr heftig im Seegang rollenden und stampfenden NORDIC hätte geschleudert werden können, bevor sie eine insoweit unkritische Höhe über dem Fahrzeug erreicht hat.



Abbildung 3: Notschlepper NORDIC am Unfalltag (Winschfläche gelb markiert)

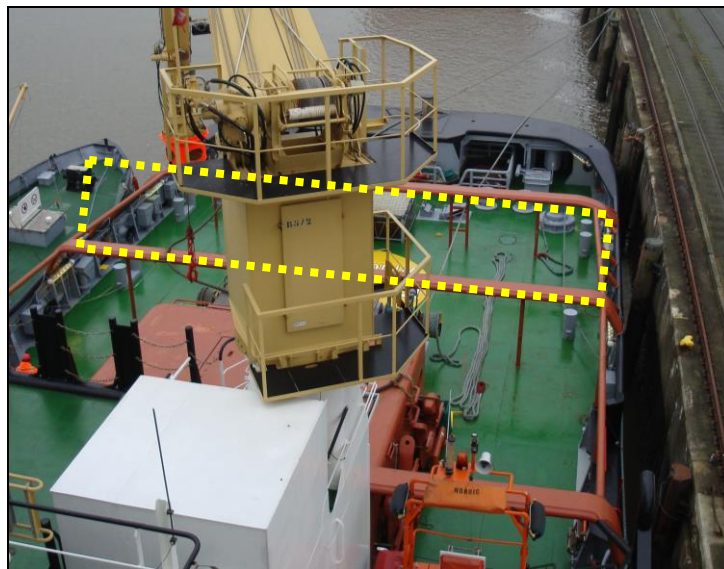


Abbildung 4: Seitlicher Blick auf die Winschfläche (durch stählerne Querstreben begrenzt)



Abbildung 5: Begrenzung der Winschfläche durch stählerne Querstreben (Teilansicht)

Eine wirkungsvolle Änderung der baulichen Gegebenheiten an Bord der NORDIC – soweit sie schiffbaulich überhaupt in Betracht kommt – dürfte kurzfristig nicht möglich sein. Und selbst wenn dies möglich wäre, so ist doch nicht gesichert, dass das Aufwischen des Boarding Teams bei schwerem Wetter in jedem Fall erfolgreich ist. Das Unfallgeschehen hat aber klar und deutlich vor Augen geführt, wie wichtig die schnellstmögliche Verfügbarkeit eines Boarding Teams an Bord eines Havaristen ist. Daher kann die Konsequenz nur darin bestehen, ein Boarding Team auch für den Bereich der Nordsee kumulativ an Land – im Optimalfall im Bereich des Stützpunktes der für die maritime Notfallvorsorge vorgesehenen Bundespolizei-Hubschrauber in Fuhlendorf – zu stationieren. Von dort aus könnte das Boarding Team ohne jeglichen Zeitverlust direkt zum Havaristen befördert werden.

Ein weiterer Aspekt, der im Verlauf der Untersuchung der BSU zweifelsfrei zu Tage gefördert wurde und der den Verlauf der Ereignisse am Unfalltag maßgeblich geprägt hat, ist die Tatsache, dass die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM trotz aller Bemühungen der Vtz und der Schiffsführung der NORDIC, selbst zum Zeitpunkt des Eintreffens des Boarding Teams Ostsee auf dem Havaristen am späten Nachmittag nicht zweifelsfrei verstanden hatte, mit welchem (begrenzten) Auftrag und auf welcher rechtlichen Grundlage die NORDIC vor Ort agierte. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM schwankte nach Lage der Dinge den gesamten Tag hinweg immer wieder zwischen der Vermutung, die NORDIC sei der von ihm am frühen Morgen geordnete Assistenzschlepper und der Befürchtung, die NORDIC wolle als kommerzieller Bergungsschlepper agieren, hin und her. Die Tatsache, dass die NORDIC im staatlichen und gleichzeitig mit dem Ziel des auf ein Notschleppen begrenzten Handelns vor Ort war, war für den Kapitän der GLORY AMSTERDAM trotz aller verbalen Erklärungsversuche äußerlich nicht klar erkennbar. Die BSU sieht daher als erforderlich an, dass die im hoheitlichen Auftrag agierenden Notschlepper auch äußerlich als solche wahrgenommen werden können. Hier wäre durch den Bund, der den Notschlepper von privaten Betreibern chartert, zu prüfen, ob eine solche Kenntlichmachung im Rahmen der geltenden Gesetze und Beschlüsse durchführbar ist.

4.2 Vorab-Sicherheitsempfehlung an das BMVI

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) sieht im Ergebnis der Untersuchung des schweren Seeunfalls der GLORY AMSTERDAM dringenden Handlungsbedarf, um der Gefahr neuer Seeunfälle aus gleichem oder ähnlichem Anlass vorzubeugen. Sie empfiehlt daher dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in dessen Eigenschaft als fachlich für die von der Bundesrepublik Deutschland in Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzeptes „Deutsche Küste“ und des darin enthaltene Notschleppkonzeptes übernommenen Aufgaben zuständigem Ministerium Folgendes:

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.