

Beinahestrandung der „Lucky Fortune“ Zu wenig Ballast führte zur Krisensituation

Keine ausreichend vorausschauende und umsichtige Reiseplanung für das Befahren des Seegebietes Nordsee hat der Kapitän des chinesischen, unter Liberiaflagge fahrenden Bulkcarriers „Lucky Fortune“ (43 665 tdw) vor dem Verlassen des Reedeplatzes am 30. November 1999 vorgenommen. Das hat das Seeamt Kiel unter Vorsitz von Jochen Hinz nach seiner Seeunfalluntersuchung als Ursache für die Beinahestrandung des Schiffes in der Nacht vom 3. auf den 4. Dezember 1999 vor Sylt festgestellt. Durch den zu geringen Tiefgang war der Propeller mehrfach aus dem Wasser geraten, was zu wiederholten Notstopps der Maschine und schließlich zur Manövrierunfähigkeit geführt hatte.

Für eine sichere Reise wäre es insbesondere erforderlich gewesen, so das Seeamt weiter, die sich ändernden Wetterverhältnisse, die Besonderheiten des Nordseegebietes unter winterlichen Bedingungen zu berücksichtigen und vorher für eine ausreichende Beballastung zu sorgen. Der Kapitän, so das Seeamt, habe die Möglichkeit nicht genutzt, durch Fluten des Laderaums 3 den Tiefgang wesentlich zu erhöhen, um die Bedingungen für ein sicheres Navigieren zu verbessern. Ein größerer Tiefgang hätte nämlich gewährleistet, dass Ausfälle der Hauptmaschine durch ein Austauschen des Antriebspropellers vermieden worden wären. Zwar habe der Wetterbericht nach Verlassen der Reede keine größeren Windstärken als 8 Bft, d.h. keinen schweren Sturm oder Organ, angekündigt. Trotzdem hätte nach Auffassung des Seeamtes ein vorausschauendes Sicherheitsbewusstsein und –verhalten des Kapitäns erfordert, dass er die Voraussetzungen einer größtmöglichen Reisesicherheit für die Nordsee unter winterlichen Bedingungen schafft.

Nachdem das Schiff in schlechtes Wetter geraten war, kam es immer häufiger zu automatischen Stopps der Hauptmaschine, hervorgerufen durch das Austauschen des Antriebspropellers und die dadurch bedingte Überdrehzahlabschaltung. Der Leitende Ingenieur verzichtete auf den Einsatz der elektronischen Drehzahlregelung, die bei diesen schweren Seegangsbedingungen ein deutlich besseres Regelverhalten gezeigt hätte, als die Handsteuerung es tat. Das Seeamt betonte, dass die technische Schiffsleitung generell die Vorzüge der elektronischen Drehzahlregelung verkannt habe und hiermit auch nicht vertraut gewesen sei. Dies hätten umfangreiche Zeugenvernehmungen in der ersten Seeamtsverhandlung im Dezember 1999 gezeigt.

Außerdem, so bemängelte das Seeamt weiter, hätte der Kapitän rechtzeitig vor dem Ankern Alternativen zum gesteuerten Kurs in Betracht ziehen müssen, und zwar auch unter Inkaufnahme einer längeren Reisezeit und der damit verbundenen möglichen wirtschaftlichen Nachteile. Die Sicherheit für Schiff und Besatzung hätte in dieser Situation die absolute Priorität erfordert.

Die Beweisaufnahme habe im Übrigen ergeben, dass sich bei der Herstellung einer Schleppverbindung zu dem inzwischen herbeigeeilten Bergungsschlepper „Oceanic“ Kooperationsmängel auf Seiten der chinesischen Decksbesatzung ergeben hätten. Anweisungen der Besatzung des Bergungsschleppers seien erst mit großer Verzögerung umgesetzt worden, was auch auf ungenügende englische Sprachkenntnisse zurückzuführen sei.

Ausdrücklich hob das Seeamt das professionelle Management der Sicherheitskräfte im Zentralen Meldekopf in Cuxhaven sowie die Leistungen der Besatzungen des Schleppers „Oceanic“ und des Mehrzweckschiffes „Mellum“ hervor. Es sei eine außerordentliche Leistung der Besatzung des BMS „Oceanic“ gewesen, trotz der vorherrschenden Extrembedingungen (Orkan, Schneesturm, Dunkelheit) um 5.30 Uhr am 4. Dezember nur noch wenige Seemeilen vor der Küste von Sylt entfernt eine Schleppverbindung zur „Lucky Fortune“ herzustellen, durch die die Gefahr der Strandung gebannt war.

Während der Verschleppung der „Lucky Fortune“ durch BMS „Oceanic“ und „Mellum“ nach Cuxhaven ereignete sich eine weitere unfallträchtige Situation: Nach einem Bruch der Schleppverbindungen nahm die „Lucky Fortune“ während der Wiederherstellung der Schleppverbindung entgegen der ausdrücklichen Anweisung des Kapitäns der „Oceanic“ Fahrt auf und gefährdete den Schlepper dadurch erheblich.

Die „Lucky Fortune“ war zertifiziert nach dem ISM Code, und es konnten alle hierfür erforderlichen Sicherheitsdokumente nachgewiesen werden. Gleichwohl, so das Seeamt, habe das Verhalten der Besatzung Mängel im Training von Notfallsituationen und Kommunikationsdefizite im Umgang mit der englischen Sprache gezeigt. Dies wurde der Managementfirma des Schiffes zur Verbesserung nahegelegt.

Als „eindeutig und in einer Klarheit, die nichts zu wünschen übrig lässt“, begrüßte die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) den Spruch des Seeamtes Kiel. Unter Vorsitz des versierten Seeamtsrichters Jürgen Hinz sei sehr schnell deutlich geworden, dass ausgezeichnetes seemännisches Verhalten der Besatzung des Bergungsschleppers „Oceanic“ und die richtigen Entscheidungen der Bundesbehörden die bevorstehende Strandung vor Sylt verhindert haben. Für die SDN ist daher als Lehre aus den Vorgängen das Vorhalten von Hochseeschleppkapazität mit gut ausgebildeten und motivierten Besatzungen unerlässlich. Die SDN erinnert daran, dass die Havarie der relativ kleinen „Pallas“ letztlich mit Kosten in Höhe von 30 Mio. DM zu Buche schlug. Daher sei es besser, so die SDN, rechtzeitig starke Schleppkapazität vorzuhalten, statt später Schäden mit viel Geld zu bekämpfen.