



Arbeitskreis „Schiffssicherheit und Unfallmanagement“

Havarie mit Totalverlust MS „Selendang Ayu“ vor Alaska

Bericht des Arbeitskreises an den StFA

Am 06.12.2004 befand sich der Frachter „Selendang Ayu“ (Länge 225m, Breite 32,3m, BRZ 39.775, Baujahr 1998, Ladung: 60.199 mt Sojabohnen, ca. 1.700 mt Brennstoff) in einem schweren Sturm (Wellenhöhe 35 Fuß) auf der Reise von Seattle nach China, als ca. 50 sm nw'l der Küste von Alaska im Bereich Dutch Harbour durch eine gerissene Zylinderlaufbuchse Wasser in die Maschine drang und diese gestoppt werden musste. Nach mehr als 13 Stunden manövrierunfähigem Treiben gelang es der Besatzung trotz einer Reparatur nicht, die Hauptmaschine wieder zu starten. Erst jetzt, am 07.12.2004 gegen 03.30 h, setzte der Kapitän einen Notruf ab; das Schiff drohte innerhalb von 15 Stunden zu stranden. Nur einem der Schlepper gelang es aufgrund seiner Ausrüstung, eine Schleppverbindung zum Havaristen herzustellen und die Abdrift zu vermindern. Die Schleppverbindung brach jedoch und ca. 30 Stunden nach dem Absetzen des Notrufes hatte das Schiff am 08.12.2004 gegen 10.00 Uhr die erste Grundberührung.. 20 Mitglieder der Schiffsbesatzung konnten durch Hubschrauber gerettet werden, 6 kamen bei dem durch Wellenschlag verursachten Absturz eines Helikopters ums Leben. Die Besatzung des Helikopters überlebte aufgrund der getragenen Überlebensanzüge. Ungefähr eine Stunde nach dem Absturz des Helikopters brach der Havarist auseinander und ist inzwischen vollständig gesunken.

Nach Erörterung des Sachverhalts sieht der Arbeitskreis nachfolgende Aspekte, die ursächlich für den Geschehensablauf zu werten sind und stellt aufgrund der Möglichkeit zukünftiger, gleichgelagerter Vorfälle fest:

1. Der Kapitän informierte die Coast Guard erst nach 13 Stunden, nachdem die Maschine nicht mehr zu starten war und eine Strandung bevorstand.

Der Arbeitskreis stellt fest, dass viele Kapitäne zunächst nicht die örtlichen Behörden über die Manövrierunfähigkeit ihres Schiffes in Kenntnis setzen, weil befürchtet wird, dass eine für die Reederei kostenintensive Bergung in Gang gesetzt wird oder Einnahmeverluste entstehen. Die Rechtslage erscheint unklar, ob eine Verpflichtung des Kapitäns zur Meldung einer Manövrierunfähigkeit im freien Seeraum über die allgemeine seemännische Sorgfaltspflicht hinaus konstruiert werden kann. Dieser Zusammenhang könnte im Arbeitskreis „Recht“ des StFA näher untersucht werden, um hier eine Klärung im Interesse der Schiffsführungen herbeizuführen.

2. Der Havarist trieb unbemerkt 13 Stunden manövrierunfähig vor der Küste Alaskas.

Der Arbeitskreis begrüßt, dass im Betriebskonzept der WSV zur Überwachung der Schifffahrt mittels AIS Filtersysteme vorgesehen sind, die selbständig auch bei einer komplexen Verkehrslage die Nautiker in den Verkehrszentralen auf die Änderung des Status eines Schiffes hinweisen (z.B. bei bordseitiger Eingabe „not under command“ oder längerfristigem Abweichen von Sollkurs- und Sollgeschwindigkeitsdaten [Verdriften]).

3. Ein Teil der zum Havaristen geeilten Schlepper waren Hafenschlepper, die aufgrund ihrer Ausrüstungspflicht nicht mit Leinenschießgeräten ausgestattet waren und deshalb keine Verbindung zum Havaristen herstellen konnten.

Der Arbeitskreis stellt fest, dass seegängige Hafenschlepper grundsätzlich mit einer laufend überprüften Leinenschießvorrichtung ausgestattet sein sollten.

4. Im vorliegenden Fall verging erhebliche Zeit beim Abbergen der Besatzung, weil nur ein Helikopter zur Verfügung stand. Nach zwei Einsätzen musste der Helikopter zum Auftanken in den nächsten Hafen fliegen.

Der Arbeitskreis stellt fest, dass für das Havariekommando jederzeit ausreichende Helikopterkapazitäten mit entsprechend qualifizierten Besatzungen zur Verfügung stehen sollten.

5. Bis auf ein Besatzungsmitglied konnten aus der eiskalten See nur die Personen lebend geborgen werden, die einen kälteschützenden Überlebensanzug trugen.

Ab 01. Juli 2006 sind in der internationalen Schifffahrt alle Fahrzeuge verpflichtet, ausreichend Überlebensanzüge für alle Besatzungsmitglieder an Bord zu führen. Trotzdem kann es unter extremen Bedingungen möglich sein, dass diese Anzüge nicht oder nur teilweise erreichbar sind.

10.08.2005