

Erfolgreiche Havarieabwicklung auf der Unterweser

Massengutfrachter „Algoma Discovery“ strandete bei Harriersand

Dr.-Ing. Torsten Stengel

Am 24. September 2009 lief der Massengutfrachter „Algoma Discovery“ (AD) nahe der Weserflussinsel Harriersand südlich von Brake auf Grund. Zwei Tage später konnte das Schiff nach Leichterung von ca. 6 500 t Ladung wieder freigeschleppt werden. Diese Maßnahmen erfolgten im Rahmen von Ersatzvornahmen durch die Bundesrepublik Deutschland. Zur Wahrung der Kostenübernahmeforderungen an den Eigner und aufgrund dessen, dass zunächst keine Sicherheiten von Seiten des Eigners geleistet wurden, musste der dingliche Arrest in das Schiff angeordnet und auch über ca. zwei Wochen hinweg vollzogen werden. Am 11. Oktober 2009 verließ die „Algoma Discovery“ die deutschen Hoheitsgewässer. Die Verhandlungen mit den Vertretern des Eigentümers

über die Kostenübernahme konnten im Februar 2010 erfolgreich abgeschlossen werden. Die folgende Chronologie beschreibt die Havarieabwicklung.

24. September 2009, ca. 17:30 Uhr: Der 222 m lange und 23 m breite Massengutfrachter „AD“ verlässt mit einem Tiefgang von 9,1 m die Industriehafenschleuse Bremen mit Ziel Ravenna. Die Ladung besteht aus ca. 27 000 t Stahlrollen (Coils).

24. September 2009, 19:20 Uhr: Die „AD“ meldet auf Höhe der Tonne 96 (km 36) einen Ruderausfall über UKW-Kanal 21 an die für diesen Übererwachungsbe- reich zuständige Verkehrszentrale Bremerhaven. Wie sich später herausstellte, konnte zu diesem Zeitpunkt



Abb. 1: Gestrandete „Algoma Discovery“ bei Unterweserkilometer 36, rechtes Ufer und SG „Harrier Sand“ des WSA Bremen beim Freibaggern einer Rinne, Quelle: Havariekommando

durch einen Ausfall in der Bordelektronik die Ruderanlage von der Brücke aus nicht mehr bedient werden.

24. September 2009, 19:25 Uhr: Die „AD“ läuft nördlich der Tonne 96 ca. 45 Minuten nach Tidehochwasserzeit Brake auf Grund (Abb. 1).

Sofort eingeleitete Freischleppversuche gegen 20:00 Uhr scheitern.

Die folgenden Verhandlungen zwischen dem Schiffsführer und dem Schlepperunternehmer über die weiteren Maßnahmen verlaufen erfolglos. Der Havarist

stellt eine unmittelbare Gefahr für die Umwelt dar, da nicht auszuschließen ist, dass das Fahrzeug auseinanderbricht und Öl austritt. Darüber hinaus ist die Sicherheit und Leichtigkeit des durchgehenden Verkehrs gefährdet. Da absehbar ist, dass die Havarie sich zu einer komplexen Schadenslage entwickelt, wird das Havariekommando eingeschaltet und übernimmt die Gesamteinsatzleitung.

25. September 2009, 00:12 Uhr: Dem Schiffsführer (als Vertreter des Eigentümers) wird verfügt, rechtzeitig vor dem nächsten Morgenhochwasser Schlepper anzunehmen und ggf. Leichterungen zu veranlassen.



Abb. 2: Leichterung von Ladung und Bunkeröl am 25./26. September 2009

Quelle: Havariekommando



Abb. 3: Schleppversuch am Abend des 25. September 2009

Quelle: WSA Bremen

Aufgrund der unmittelbaren Gefahr wird der sofortige Vollzug angeordnet und die Ersatzvornahme (Durchführung der erforderlichen Maßnahmen durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)) angedroht. Da der Schiffsführer immer noch nicht handelt, wird die Ersatzvornahme festgesetzt. In Abstimmung mit dem Havariekommando wird ein Schlepperunternehmen beauftragt, das havarierte Fahrzeug freizuschleppen und ggf. Leichterungen durchzuführen. Freischleppversuche am Morgen des 25. September 2009 führen erneut nicht zum Erfolg.

Da die „AD“ teilweise bis zu 1,4 m aufliegt, wird es erforderlich, dass sowohl Teile der Ladung als auch das Bunkeröl geleichtert werden (Abb. 2). Darüber hinaus erfolgen in unmittelbarer Nähe des Havaristen Bagger- und Freispülarbeiten, um das Freischleppen zu erleichtern. Dabei wird durch den On Scene Commander (Einsatzleiter, der alle erforderlichen Einsatzkräfte und Maßnahmen vor Ort koordiniert) u. a. der Schwimmgreifer (SG) „Harriersand“ eingesetzt. Für die erforderlichen Personentransporte und für verkehrs-

sichernde Maßnahmen werden die Wasserschutzpolizeiboote (WSP-Boote) und das MS „Weserland“ eingesetzt. Die Peilschiffe „Nadir“ und „Zenit“ führen Verkehrssicherungspeilungen durch. Neben den Fahrzeugen der WSV werden für die Leichterungsmaßnahmen u. a. 2 Schwimmkräne, 5 Binnenschiffe und 1 Tankschiff eingesetzt. Bei den Freischleppversuchen sind bis zu 10 Schlepper beteiligt (Abb. 3). Zur Sicherung der Unfallstelle gegen Ölaustritt werden ein Schadstoffbekämpfungsschiff sowie ein Aufklärungsflugzeug eingesetzt.

25. September 2009, ca. 19:00 Uhr: Trotz Leichterung von ca. 1 000 t Ladung bzw. Bunkeröl und eingeleiteter Baggermaßnahmen scheitern die Freischleppversuche zum Abendhochwasser erneut.

Die Leichterungsmaßnahmen werden am 26. September 2009 fortgesetzt. Gegen 18:20 Uhr kann das Schiff nach erfolgter Leichterung von ca. 6 500 t Ladung bzw. Bunkeröl freigeschleppt werden.

Der Havarist wird zum „Niedersachsenkai“ (Notliegeplatz) in Brake geschleppt und unter Arrest gestellt, um die Forderungen der WSV gegenüber dem Eigner sicherzustellen. Die anschließende Untersuchung durch eine Klassifizierungsgesellschaft ergibt, dass weitere Untersuchungen (insbesondere Außenhaut des Schiffsrumpfs) erforderlich sind. Das Fahrzeug wird daher zum Industriehafen Bremen verholt. Hier werden keine signifikanten Schäden am Schiffskörper festgestellt, so dass die See-Berufsgenossenschaft wieder die Fahrterlaubnis erteilt.

Nach Überweisung der Sicherheitssumme durch den Eigner auf ein Verwahrkonto des Bundes, kann die Vollziehung des Arrests am 9. Oktober 2009 gegen 13:30 Uhr beendet werden. Am 11. Oktober 2009 verlässt die „Algoma Discovery“ wieder die deutschen Hoheitsgewässer.

Die Verhandlungen über die Tragung der Bergungskosten durch den Eigentümer werden im Februar 2010 erfolgreich abgeschlossen.

Fazit

Die Havarieabwicklung verlief erfolgreich, weil die beteiligten Stellen (u. a. WSV, Havariekommando, WSP, Zoll, Häfen Brake und Bremen) reibungslos zusammenarbeiteten. Der Erfolg ist daran zu messen, dass die Havarieabwicklung vor Ort nach ca. 48 Stunden beendet war. Dabei traten keine Schäden für die Umwelt und am Havaristen auf. Der durchgehende Schiffsverkehr wurde letztlich nur gering beeinträchtigt. Die Gefahrenabwehrmaßnahmen waren somit erfolgreich.

Innerhalb der WSV war eine enge Abstimmung zwischen den Wasser- und Schifffahrtsämtern (WSÄ) Bremen und Bremerhaven und der WSD Nordwest (Dezernate S und R) erforderlich. Die quasi Rund-um-die-Uhr-Kommunikation während der Havarieabwicklung, insbesondere mit den Juristen der WSD Nordwest, garantierte u. a. ein souveränes und schnelles Verwaltungshandeln gegenüber dem Eigentümer. Aufgrund der zeitnahen Einbindung des Havariekommandos wurden zügig ausreichende Einsatzkräfte (Personal, Fahrzeuge, Geräte) mobilisiert und die erforderlichen Maßnahmen vor Ort routiniert koordiniert. Die WSP sicherte die Unfallstelle und stellte eine wichtige Kommunikationsschnittstelle zwischen dem WSA und dem Havaristen dar. Schriftliche Verfügungen wurden über die Wasserschutzpolizei, aber auch über den Zoll an den Eignervertreter zugestellt. Die Häfen Brake und Bremen erklärten sich sehr schnell bereit, die notwendigen Liegeplätze zur Verfügung zu stellen. Die Zollämter Brake und Bremen überwachten den Arrest und stellten damit sicher, dass das Schiff die deutschen Hoheitsgewässer nicht verlassen konnte. Maßnahmen am Wochenende wurden verzögerungsfrei durchgeführt. Besonders hervorzuheben ist das Engagement der Kolleginnen und Kollegen des Wasser- und Schifffahrtsamtes Bremen (insbesondere Außenbezirke Farge und Oldenburg sowie Sachbereich 3), die nicht nur während der 48-stündigen Havarieabwicklung ständig aktiv bzw. einsatzbereit waren, sondern auch bei den erforderlichen und zeitintensiven Nacharbeiten. Es hat sich wieder einmal gezeigt, dass sich die WSV-Strukturen hervorragend bewähren, nicht zuletzt aufgrund der intensiven Identität der Kolleginnen und Kollegen mit ihren Aufgaben.