

Orca News

Stand: 12.07.2024

Dies ist eine neue und aktuelle Zusammenstellung der wichtigsten Informationen rund um die Iberischen Orcas. Verfasser sind - man glaubt es kaum - Martin und Anke Birkhoff. Da wir zugleich auch TO-Stützpunkt sind, wollen wir möglichen Missverständnissen zuvorkommen und weisen ausdrücklich darauf hin, dass diese Orca News eine persönliche Zusammenstellung sind. Sie gibt unsere, nicht jedoch zwingend die Meinung von Trans-Ocean e.V. oder des Vorstands von Trans-Ocean e.V. wieder.

Im Laufe der ersten Monate des Jahres 2024 wurde von verschiedenen Seglern die Ansicht vertreten, die Gefahr von Orca-Interaktionen habe abgenommen, da in diesem Zeitraum relativ wenig Berichte zu Orca-Sichtungen und Orca-Interaktionen auftauchten. ***Vor dieser Einschätzung möchten wir eindringlich warnen. Eine scheinbar geringe Aktivität heißt keinesfalls, dass es nicht nach wie vor ein erhebliches Risiko einer Orca-Begegnung und auch einer unschönen Interaktion gibt.*** Die scheinbar geringen Zahlen können verschiedene Ursachen haben. So kann der schlichte Umstand, dass in diesen Monaten keine Segelsaison ist und wenige Boote unterwegs sind, eine Rolle spielen. Wenig aktive Boote führen notwendigerweise zu wenig Interaktionen. Auch dürfte eine Rolle spielen, dass sich eine große Zahl der Segler an die aus unserer Sicht sinnvollen Empfehlungen des spanischen Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITECO) sowie von www.orcas.pt und CIRCE halten.

Ausgesprochen unglücklich ist, dass einige Organisationen nach wie vor nach unserer Überzeugung überholte und für die betroffenen Yachten u.U. fatale Empfehlungen geben, wie die, im Falle einer Interaktion zu stoppen. Natürlich ist es letztlich gewagt, den aktuellen Vorfall, den Untergang der ***Albóran Cognac*** am 12.05.2024 in marokkanischen Gewässern damit zu begründen, dass die Crew das Boot bei der Orca-Interaktion offenbar aufgestoppt hat. Doch die Empfehlung, bei einer Interaktion aufzustopfen muss man nach wie vor als überholt ansehen.

Situation

Seit 2020 interagieren Orcas der iberischen Subpopulation mit Yachten auf eine Weise, bei der es teils zu erheblichen Schäden kommt. Im Allgemeinen fokussieren sich die Orcas auf die Ruder der Boote. Nach aktuellem Stand sind in der Folge 5 Yachten und 2 marokkanische Fischerboote gesunken. Im Februar 2024 lagen 673 nachweisliche Berichte von Interaktionen vor (ZERBINI et al. 2024, S. 5), wobei die Zahl seitdem weiter zugenommen hat.

Die Interaktionen stellen ein navigatorisches Risiko in wenigen und bekannten, also überschaubaren Seegebieten dar, auf das sich Segler vorbereiten können und müssen. Wie bei anderen Risiken (Mensch über Bord, Eisberge bei Grönland, Squalls in Passatwindzonen) gilt es, durch gewissenhafte Information, sorgfältige Törnplanung und wachsamem Ausguck die Eintritts-Wahrscheinlichkeit zu verringern. Durch Vorbereitung auf den Ernstfall lassen sich Auswirkungen reduzieren. Dazu soll dieser Text beitragen.

Orca-Wanderungen

Im Winter hält sich die Population der Iberischen Orcas mehr oder weniger geschlossen in der Straße von Gibraltar auf. Im Frühjahr splittet sich die Population in mehrere Untergruppen. Einige ziehen die portugiesische Küste entlang bis in die Biskaya, die Bretagne und zu den Scillys, einzelne seit neuestem auch in das Mittelmeer bis etwa Malaga. Konnten die Wanderungen der Iberischen Orcas 2023 noch gut verfolgt und vor allem fast in Echtzeit berichtet werden, da einige Tiere mit Sendern ausgestattet waren, gibt es in diesem Jahr Probleme. Es konnte in 2024 bislang erst ein Tier mit einem Tracker markiert werden, so dass bisher kaum verlässliche Informationen zu den Bewegungen der Orcas vorliegen. (Stand: 24.05.2024)

Ursache des Verhaltens

Die Ursache für das Verhalten ist nach wie vor nicht bekannt, und wenn man ehrlich ist, man wird es auch kaum mit absoluter Sicherheit ergründen können. Alle medialen und wissenschaftlichen Erklärungsversuche können weitgehend als Spekulation angesehen werden. In der Fachwelt wird inzwischen immerhin mit der gebotenen Vorsicht ausgeschlossen, dass es bei dem Verhalten um so etwas wie Rache für erlittene Verletzungen oder beobachtete Schädigungen von Orcas geht (vgl. ZERBINI et al. 2024, S. 6).

Gibt es Eigenschaften der Boote, die eine Interaktion fördern?

Die Iberischen Orcas sind in erster Linie auf Ruder fokussiert: Frei stehende Spatenruder und Ruder an einem Skeg (Flossenruder). Es gibt keine belastbaren Erkenntnisse, dass das Baumaterial des Bootes oder die Farbe des Unterwasserschiffes eine Rolle spielen. Katamarane werden ebenso besucht wie Monohulls. Die Größe des Bootes spielt erst ab ca. 20 m Länge eine gewisse Rolle. Doch auch das ist nicht verlässlich. Am 19. Mai 2024 wurden die beiden Ruder einer 24m-Yacht (Monohull) nahe Barbate schwer beschädigt. Das größte von einer Interaktion betroffene Boot war 38 m lang (Vgl. ZERBINI et al. 2024, S. 5). Bei sehr soliden Booten kam es seltener zu Schäden direkt am Ruder, dafür traten Schäden an der Rudermechanik oder-hydraulik auf. Schwere und große Langkieler scheinen seltener aufgesucht zu werden, allerdings sind solche Boote auch in geringeren Zahlen vertreten, so dass sich daraus keine zuverlässigen Schlüsse ableiten lassen. Ein paar Hinweise zu diesen Fragen und anderen Aspekten finden sich bei der britischen Cruising Association (CA). CA wertet anhand eines standardisierten Fragebogens die Erfahrungen betroffener Segler systematisch aus und veröffentlicht die Ergebnisse auf ,seiner Internetseite.

Vermeidungsstrategien

Allgemein können wir nur raten, wie auch immer man sich auf eine Passage in kritischen Gewässern vorbereitet: **Das Wichtigste ist, einen Kontakt mit Orcas zu vermeiden!** Im Folgenden unsere Empfehlungen:

- (a) Sorgfältig aktuelle Information über Sichtungen und Interaktionen auf allen verfügbaren Kanälen abrufen und bei der Planung und Risikoabschätzung zugrunde legen.
- (b) An den Küsten, an denen die Orcas entlang ziehen, empfiehlt es sich, während des Vorbeizugs im Hafen zu bleiben und abzuwarten. Dies gilt logischerweise besonders für die nordspanische und die portugiesische Küste.

- (c) Für die Biskaya kann empfohlen werden, weiträumig nach Westen auszuweichen, alternativ dicht unter der Küste zu segeln (20m-Tiefenlinie oder flacher).
- (d) Will man die nordspanische und portugiesische Westküste vermeiden, sollte man jenseits des Festlandsschelfs segeln. Empfohlen wird von www.orcas.pt, sich westlich von 10° W zu halten, was bedeutet, dass man die Verkehrstrennungsgebiete bei Finisterre und der Tejo-Mündung seeseitig passiert.
- (e) Bei Passagen in Bereichen, in denen mit einer Orca-Begegnung gerechnet werden muss (Straße von Gibraltar, spanische, portugiesische und marokkanische Küsten bis etwa Höhe Casablanca), sollte wann immer möglich in flachen Gewässern innerhalb der 20m-Tiefenlinie navigiert werden. Dort empfiehlt es sich ferner, stets die Maschine laufen zu lassen, da die Tiere am Start eines Motors, z.B. bei Windmangel, erkennen, dass es sich um ein Segelboot handelt. Bei beständig laufender Maschine ist das nicht so offensichtlich.
Die spanische Küste eignet sich für diese Strategie weitaus besser, als die marokkanische, da die flachen Zonen ausgedehnter sind, es nur wenige Felsen und Riffe gibt und auch die Zahl kleiner Fischerboote und deren Aktivitäten weitaus geringer sind.
- (f) Neu ist in 2024, dass man *anders als in den Vorjahren heute die Almadrabas (stationäre Thunfischnetze) an der südspanischen Küste nicht mehr auf der Landseite umfahren kann. Derartige Empfehlungen sind überholt!* Die Möglichkeit wird von den Fischern durch Landleinen versperrt. Die Almadrabas müssen daher mit hoher Geschwindigkeit und unter Motor seeseitig knapp gerundet werden. Anschließend auf direktem Weg - vierkant zur Küste - wieder in flaches Wasser zurück steuern. Die einzigen Ausnahmen sind die Almadrabas bei Barbate, diese kann *sicher und mit genügend Seeraum* landseitig passiert werden, sowie die Almadraba bei Zahara, die man bei Hochwasser in einem sehr engen Streifen landseitig passieren kann, Wassertiefe ca. 4 m (Letzter Stand 28.05.2024).
Ob und wie sich die Situation an den Almadrabas verändert hat, lässt sich am besten und vor allem tagesaktuell auf dem Telegram-Kanal "orcas discussions" von www.orcas.pt verfolgen. So hat uns am 11.07.2024 die Information erreicht, dass die Almadraba bei Conil abgebaut ist und die dortige Passage ungehindert möglich ist.
- (g) Wer von den Kanaren, Madeira oder den Azoren aus in Richtung Straße von Gibraltar will, sollte derzeit weder die marokkanische Küste (Kap Espartel) ansteuern, noch mitten in die „Straße“ zielen. Das geringste Risiko besteht, wenn man bei Cabo Sao Vicente / Sagres Landfall macht und dann der Empfehlung (e) folgt.
Abweichend gibt es für diese Passage auch die Empfehlung den Landfall bei Cádiz vorzunehmen. In diesem Fall muss man dennoch bereits auf der Höhe von Sagres nördlich von 36°30' N sein und sich danach stets nördlich der Linie zwischen dieser Position und Cádiz aufhalten. Ab Cádiz wieder der Empfehlung (e) folgen. **16.06.2024: Aufgrund der jüngsten Vorfälle müssen wir vor dieser Empfehlung dringend warnen!** Weitaus sicherer ist es zur Zeit, den Landfall bei Cabo Sao Vicente / Sagres zu machen.
- (h) Grundsätzlich empfehlen wir, nur bei Tage und bei ruhigem Wetter zu fahren. Die Chance, eine Annäherung von Orcas rechtzeitig zu erkennen, ist dann weitaus größer. In den kritischen Gebieten ist daher stets gut Ausguck zu halten.
- (i) Es sollte stets unter Maschine oder unter mitlaufender Maschine gefahren werden. Dies erhöht die Chance, von Orcas als wenig attraktives Motorboot wahrgenommen zu werden. Eine startende Maschine, da beispielsweise der Segelwind einschläft, lässt die Orcas erkennen, dass sie es mit einem Segelboot zu tun haben.
- (j) Für Einhandsegler empfehlen wir, auf längeren Passagen, die notwendigerweise Nachtfahrten erfordern, z.B. bei der Querung der Biskaya oder der Anreise von den Azoren oder Kanaren Mitsegler an Bord zu nehmen, um sicher zu stellen, dass jederzeit Ausguck gegangen wird.

Was tun im Fall einer Interaktion?

Wir empfehlen unter Berücksichtigung aktuellster Erkenntnisse dringend, sich nach den nach wie vor aktuellen Empfehlungen von MITECO zu richten:

- Unter Maschine mit höchster Geschwindigkeit die Fahrt für 2 bis 3 km (etwa 1 bis 2 Seemeilen) fortsetzen und soweit möglich in Richtung flacheren Wassers steuern oder, falls das nicht möglich ist, in Richtung von Gewässern, in denen man im Bedarfsfall Hilfe erwarten kann. Hintergrund: Die interagierenden Tiere entfernen sich nicht weit von ihrem „Pod“ (Rudel) und verfolgen ein Boot nicht über lange Distanz. Das anfangs propagierte „Totstellen“ kann die Interaktionsdauer erheblich verlängern und vergrößert das Risiko für ernsthafte Schäden.
- Im Falle einer Interaktion unbedingt den Autopiloten auskuppeln, möglichst schon bei Annäherung von Orcas, also noch vor einer Interaktion. Das reduziert die potentielle Krafteinwirkung auf Ruder und Rudermechanik bzw. -hydraulik und erhöht die Chance, mit geringeren Schäden davon zu kommen.
- Steuern nur mit lose auf dem Steuerrad aufgelegter Hand.
- Bei Pinnensteuerung unbedingt den Schwenkradius der Pinne vermeiden.
- Bitte nehmt im Fall einer Interaktion über VHF-Kanal 16 Kontakt zu der nächsten Küstenfunkstation auf, auch um im Notfall schnell Hilfe anfordern zu können.
- Ist man in Reichweite der Mobilfunknetze, können folgende Notfallnummern angerufen werden:
Frankreich 196
Portugal 112
Spanien 900 202 202

Ergänzende Anmerkungen

Wir möchten der Vollständigkeit und Fairness halber an dieser Stelle anführen, dass die portugiesischen Behörden nach wie vor empfehlen, sich im Falle einer Interaktion "tot" zu stellen. Das bedeutet: Motor aus, Segel wegnehmen, alle Instrumente, besonders das Echolot abstellen, sich den Orcas als Person möglichst nicht zu erkennen geben. Wir empfehlen dennoch, der aktiven "Flucht" den Vorrang zu geben, wie in der vorausgehenden Liste als erstes angeführt.

Nahezu alle empfohlenen „Abwehrmaßnahmen“ (Einbringen von Sand, Öl, anderen Substanzen, Klopfen auf Röhren, Pinger) haben sich in 2023 durchgeführten Feldversuchen der spanischen Forschungsgruppe CIRCE um Dr. Renaud de Stephanis als nicht wirksam erwiesen. Hinsichtlich der Pinger sollte man ein grundsätzliches Missverständnis bedenken: Klassische Pinger wurden entwickelt, um Delphine (und ggfs. Orcas) auf ein Hindernis wie ein Netz hinzuweisen, nicht aber, sie zu verscheuchen. Das bedeutet, Pinger weisen Orcas auf die Existenz eines Bootes hin, können also durchaus als Lockmittel wirken (vgl. ZERBINI et al. 2024, S. 7 sowie Prof. Christophe Guinet im Orca-Talk #2, s. u.). Wir möchten an dieser Stelle ausdrücklich darauf hinweisen, dass es bzgl. möglicher "Abwehrtechniken" zurzeit eine Menge Aktivitäten gibt, deren Ergebnisse abzuwarten sind. Für diejenigen, die die aktuellen Ansätze interessieren, sei auf den Report zum Orca-Workshop in Madrid verwiesen (ZERBINI et al. 2004, s. Link-Zusammenstellung unten).

Lediglich bzgl. des Rückwärtsfahrens unter Maschine (bei ruhigen bzw. dafür noch geeigneten Seegangsbedingungen) und des Einsatzes von „Firecrackern“ (Feuerwerkskörper) als letztem Mittel gibt es wiederholt erfolgreiche Berichte.

Hinweis zur Benutzung von Firecrackern: Der Einsatz ist - entgegen vielfach wiederholter anderslautender Statements - trotz des Schutzstatus der Orcas zulässig, wenn er als letztes Mittel zum Schutz des eigenen Schiffes und der Crew erfolgt. Das bedeutet:

- Der Einsatz muss verhältnismäßig sein (über die Verhältnismäßigkeit entscheidet letztlich der Skipper, denn nur er kann die aktuelle Gefährdungslage beurteilen)
- Der Einsatz sollte so erfolgen, dass eine Schädigung der Tiere nach Möglichkeit vermieden wird. Das bedeutet, man wirft einen Firecracker neben das Boot ins Wasser, jedoch in keinem Fall auf die Tiere.
- Man sollte im Zweifelsfall belegen können, dass man zunächst die o.g. Vermeidungsstrategien befolgt hat.

Übrigens: In spanischen Gewässern besteht bei jeder Interaktion die Verpflichtung zur Meldung an die Behörden.

Schutzstatus der Iberischen Orcas

Orcas sind im Anhang IV der FFH-Richtlinie gelistet und stehen damit auf europäischer Ebene unter Schutz. Dieser Schutz umfasst einfach ausgedrückt ein Tötungsverbot, ein Verletzungsverbot und ein Störungsverbot. Das wird stets und von den verschiedensten Gruppierungen und Organisationen mit Nachdruck betont, und das ist auch korrekt.

Doch es gibt noch einen zweiten Aspekt, und der darf nicht verschwiegen werden: Im Falle eines Notstands steht es dem Skipper einer Yacht nicht nur frei, sondern der Skipper einer Yacht - wie jeder Kapitän in der Berufsschiffahrt – *ist gehalten, jede* ihm geeignet erscheinende und *angemessene* Maßnahme zum Schutz der Crew und des Bootes zu ergreifen. Was angemessen ist, kann im Ernstfall nur der Skipper entscheiden, denn nur er kann die konkrete Situation beurteilen (vgl. SOLAS-Regularien). Das bedeutet auch, dass in einem solchen Fall der Schutzstatus nicht greift.

Informationsquellen

- www.orcas.pt Informationen nahezu in Echtzeit im angeschlossenen Telegram-Kanal „Orcas Location“-zu den Aufenthaltsgebieten der Iberischen Orcas, basierend auf verschiedenen Quellen, u.a. auch der Satellitendaten der CIRCE-Gruppe. Mehr Infos und Diskussionen auch in den Telegram-Gruppe „Orcas Discussions“. Kontakt über rui@orcas.pt
- <https://www.mitma.gob.es/marina-mercante/seguridad-maritima-y-contaminacion> Wöchentlich aktualisierte „Heat-Maps“ des zuständigen spanischen Ministeriums (MITECO)
- <https://www.orcaiberica.org/en> GTOA (Grupo Trabajo Orca Atlántica). Liefert diverse Informationen und veröffentlicht Karten mit Ampelbewertung potentieller Risikogebiete. Die App „GT Orcas“ liefert aktuelle Informationen zu den Aufenthaltsorten der Orcas.
- <https://www.theca.org.uk/orcas> Info-Seite der britischen Cruising Association. Umfangreiche Informationen zur Thematik.
- [ZERBINI et. al. \(2024\): SC/69B/SM/12. Workshop Report](#) - Interactions between Iberian Killer Whales and Vessels: Management Recommendations. Tagungsbericht zur internationalen Fachtagung vom 06. bis 08.02.2024 in Madrid.
- <https://www.sy-magodelsur.de/2023/05/10/orcas-rechtliche-einschaetzung-von-abwehrmassnahmen/> Einschätzung zu rechtlichen Aspekten im Zusammenhang mit der Abwehr von Orca-Interaktionen.

- In Teilen nicht immer ganz aktuell, aber mit ergänzenden Hinweisen zu einzelnen Abschnitten der betroffenen Küsten sicher als Ergänzung interessant, ist unser Blogbeitrag [Aktuelle Orca-Informationen / Recent Orca Information](#)
- Auch wenn wir keine Juristen sind, die naturschutzrechtliche Seite der Thematik ist uns von Berufs wegen recht vertraut. Eine ausführliche Betrachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen haben wir daher ebenfalls in einem Blogbeitrag zusammen gefasst: [New recommendations in Spain + A legal Assessment of defensive measures / Neue Empfehlungen in Spanien + Rechtliche Einschätzung von Abwehrmaßnahmen.](#)

Für den, den die wissenschaftliche Diskussion bzgl. der Cetaceen über das Orca-Thema hinaus interessiert, hier noch zwei links zur Fachtagung in Bled, Slowenien:

- [Report of the Scientific Committee \(SC69B\)](#) - Bled, Slovenia, 22 April – 3 May 2024
- [Annex Q](#) - Report of the Small Cetaceans Subcommittee (zur vorgenannten Tagung)

Mitarbeit bei der Forschung und statistischen Aufbereitung

Bitte berichtet jede Reise durch die Risikogebiete, ob mit Orca-Interaktion oder ohne, an die britische Cruising Association (CA). Nur mit konsequenter Berichterstattung lassen sich brauchbare statistische Analysen ableiten. Online-Formulare können hier <https://www.theca.org.uk/orcas> ausgefüllt werden.

Orca-Talks

Wer Interesse an den Orca-Talks der TO-Preisträger Dr. Renaud de Stephanis und Rui Alves hat, kann diese auf Youtube ansehen.

- Talk # 1 vom 27.03.2024: <https://www.youtube.com/watch?v=-8Xj6hjQTSk>
- Talk # 2 vom 15.05.2024: <https://www.youtube.com/watch?v=LvCtcF2EwsQ>

Wir wünschen Euch allzeit gute Fahrt, wunderbare Begegnungen mit Delphinen, Walen, Robben und Verwandten, Schildkröten und was da auch immer herumschwimmt und möglichst keine spielsüchtigen Orcas ...

Martin und Anke

Noch ein Nachsatz: An sich finden wir solche Nachsätze albern, aber in der heutigen Zeit müssen wir darauf hinweisen, dass wir unsere Informationen nach bestem Wissen und Gewissen zusammenstellen. Das gilt auch für alle von uns wiedergegebenen oder ausgesprochenen Empfehlungen. Jeder Leser (und Skipper) muss sich bewusst sein, dass er seine Entscheidungen in eigener Verantwortung trifft, ob er nun den oben gegebenen Empfehlungen folgt oder nicht.