



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

Dienstgebäude
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 0
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40
posteingang-bsu@bsh.de
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
Az.: 51/09

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 21

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 1. April 2010

PRESSEMITTEILUNG 07/10

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der summarische Untersuchungsbericht Nr. 51/09 am 1. April 2010 veröffentlicht wurde. Der Bericht thematisiert die Kollision zwischen dem Fischkutter GITTE und dem Ro/Ro-Fährschiff SKANIA am 17. Februar 2009 östlich von Rügen. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Seeunfall – Kollision zwischen FK GITTE und FS SKANIA

Am 17. Februar 2009 kollidierte die auf den Bahamas registrierte Ro-Ro-Fähre SKANIA mit dem ca. 13 sm östlich von Rügen vor Anker liegenden deutschen Fischkutter GITTE. Die GITTE wurde dabei über der Wasserlinie beschädigt,

blieb jedoch schwimmfähig und konnte später aus eigener Kraft den Hafen Sassnitz anlaufen. Die weitgehend unbeschädigte Fähre setzte ihre Fahrt nach kurzer Verständigung mit dem Kapitän des Fischkutters ebenfalls fort.

Personen- oder Umweltschäden traten nicht ein. Der Untersuchungsbericht wurde am 1. April 2010 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Seeunfall - Kollision zwischen dem deutschen FK GITTE und FS SKANIA (Bahamas)

Am 17. Februar 2009 gegen 01:41 Uhr kollidierte die unter der Flagge der Bahamas fahrende Ro-Ro-Fähre SKANIA auf dem Weg von Świnoujście (Swinemünde/Polen) nach Ystad (Schweden) mit dem in der Bundesrepublik Deutschland registrierten Fischkutter GITTE. Der Kutter lag zu diesem Zeitpunkt wegen eines Maschinenschadens ca. 13 sm östlich von Rügen vor Anker. Die Brückenwache auf dem Fährschiff übersah aus ungeklärten Gründen den auf der Kurslinie der Fähre ankernden Kutter. Die SKANIA stieß mit dessen Steuerbordvorschiff zusammen und riss den Kutter danach an seiner Ankerleine mit, bis diese kurze Zeit später brach. Die GITTE wurde über der Wasserlinie beschädigt, blieb jedoch schwimmfähig und lief nach Beendigung der Maschinenreparatur mit eigener Kraft den Hafen Sassnitz an. Die Fähre setzte ihre Fahrt nach kurzer Verständigung mit dem Kapitän des Fischkutters ebenfalls fort. Personen- oder Umweltschäden traten nicht ein.

Die Unfallursachen konnte durch die BSU nicht abschließend geklärt werden. Hinsichtlich der wesentlichen Frage, ob die GITTE zum Unfallzeitpunkt beleuchtet war oder nicht, steht Aussage gegen Aussage. Das Ankern der GITTE auf der, zumindest aber in unmittelbarer Nähe der dem revierkundigen Kapitän des Kutters bekannten Kurslinie der Fährverbindung Świnoujście / Ystad war zwar nicht verboten, ist allerdings - wie der Unfall deutlich gezeigt hat - hoch riskant. Selbst wenn man insoweit unterstellt, dass der Kutter wegen seiner Maschinenprobleme nicht vollkommen frei in der Wahl seiner Ankerposition war, so hätte man durch Vertreiben ggf. einen sicheren Abstand von der Fährlinie gewinnen können, ohne sich dadurch der Gefahr einer Strandung auszusetzen.

Die Brücke der GITTE war vor dem Unfall unbesetzt. Die Kollisionsgefahr blieb somit auf dem Kutter unerkannt und konnte daher der SKANIA nicht mit Licht- und/oder Schallsignalen sowie Anrufen über UKW deutlich gemacht werden.

Unbeantwortet blieb die Frage, warum auch auf der Brücke der Fähre der Fischkutter bis zuletzt nicht geortet wurde. Selbst wenn man der Behauptung der Schiffsführung der Fähre folgt, die GITTE sei unbeleuchtet gewesen, so hätte das Echo des fast 17 Meter langen Stahlschiffes auf dem Radar deutlich erkennbar gewesen sein müssen.

Die Reederei der Fähre war nicht bereit durch Herausgabe der Aufzeichnungen des Schiffsdatenschreibers (VDR) an der Klärung der Unfallursachen mitzuwirken.

Wenn daher auch viele Fragen offen geblieben sind, so steht doch fest, dass der Seeunfall Ergebnis der Kumulation von eklatanten Versäumnissen an Bord beider Fahrzeuge war. Allein glücklichen Umständen ist es zu verdanken, dass die Unfallfolgen so glimpflich waren. Beachtet man die Wucht, mit der die SKANIA „ungebremst“ und ohne jeglichen Versuch eines Ausweichmanövers mit der GITTE kollidierte, wird deutlich, dass bei einem geringfügig anderen Kollisionswinkel ein Totalverlust des Kutters mit tödlichem Ausgang für alle seine Besatzungsmitglieder sehr wahrscheinlich gewesen wäre. Auch eine Beschädigung des Bugvisiers der Fähre mit dramatischen Auswirkungen auf deren Schwimmfähigkeit ist denkbar.

Da es sich bei den festgestellten oder höchstwahrscheinlichen Unzulänglichkeiten um keine neuen oder besonderer Wiederholung bedürftiger Erkenntnisse handelt, verzichtet die BSU auf die Herausgabe von Sicherheitsempfehlungen und belässt es im Ergebnis der Untersuchung bei der Herausgabe des vorliegenden summarischen Untersuchungsberichts.

Jörg Kaufmann
Leiter