

## **Untersuchungsbericht 276/14**

Datum: 4. September 2015

Kollision in der Kieler Förde bei Friedrichsort zwischen MS FRANCISCA und MS RMS BREMEN am 5. September 2014

### **1 Zusammenfassung des Seeunfalls**

Am 5. September 2014 um 02:11 Uhr kollidierte die unter zypriotischer Flagge ausgehende RMS BREMEN mit der unter Antigua & Barbuda Flagge einkommenden FRANCISCA auf der Höhe des Leuchtfuers Friedrichsort in der Kieler Förde. Der genaue Kollisionsort bleibt unklar. Beide Fahrzeuge fuhren nach den AIS-Aufzeichnungen der Verkehrszentrale deutlich aneinander vorbei. Auf beiden Fahrzeugen befand sich eine elektronische Seekarte an Bord. Auch nach diesen Aufzeichnungen fuhren die Fahrzeuge aneinander vorbei.

### **2 Sicherheitsempfehlungen**

Die folgende Sicherheitsempfehlung stellt keine Vermutung hinsichtlich Schuld oder Haftung dar.

#### **2.1 Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck (WSA)**

Die BSU empfiehlt dem WSA, die aufgezeichneten Audio-, Video-, Radar- und AIS-Daten sowie handschriftliche Protokolle und andere relevante Daten ihrer Verkehrssicherungssysteme (VTS) bei einem Seeunfall im Sinne des Seesicherheitsuntersuchungsgesetzes (SUG) 10 Jahre lang in einem öffentlichen Format zu speichern, welches die Reproduzierbarkeit bei einer Seeunfalluntersuchung mit handelsüblicher Software ermöglicht.

#### **2.2 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)**

Die BSU empfiehlt dem BSH als Herausgeber von amtlichen nautischen Veröffentlichungen, ein Strommodell für die Kieler Förde mit einer Auflösung von bis zu 100 m sowie mindestens 20 m für die Friedrichsorter Enge und den Bereich des Nord-Ostsee-Kanals im Internet zur Verfügung zu stellen und die Angaben in ihren Seebüchern für dieses Gebiet zu überarbeiten.

#### **2.3 Eigner, Betreiber und Schiffsführungen der FRANCISCA und RMS BREMEN**

Die BSU empfiehlt den Eignern und Betreibern im Hinblick auf die Besatzungsstärken die Arbeit für ihre Wachgänger auf der Brücke durch technische Maßnahmen zu erleichtern und die Schiffe, den Anforderungen an das Fahrgebiet und der nautischen Ausrüstung auf der Brücke entsprechend, ausreichend zu besetzen. Dazu gehören die Überprüfung von GNSS-Positionen durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. die Installation von DGPS-Empfängern, die Installation eines zweiten anderen globalen Satellitennavigationssystem (GNSS) wie GLONASS sowie die Überlagerung von AIS- mit Radarzielen.

Die BSU empfiehlt den verantwortlichen Wachoffizieren auf der Brücke, die Schiffspositionen in küstennahen Gewässern fortlaufend mit allen verfügbaren Mitteln mit zwei unabhängigen Systemen, d.h. GNSS, Radaranlagen und optischen Peilungen, zu überprüfen sowie insbesondere nachts den Ausguck mit einzubeziehen.

Die BSU empfiehlt dem Kapitän der FRANCISCA, die Arbeits- und Ruhezeiten seiner Besatzung gemäß dem internationalen Seearbeitsübereinkommen (Maritime Labor Convention, 2006) der ILO (International Labor Organization) zu überprüfen und bei absehbarer Überlastung die Reederei zu informieren und für Abhilfe zu sorgen.