



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Summarischer
Untersuchungsbericht 40/03

4. Juli

Schwerer Seeunfall:

Kollision
MS „GINA-R.“ – FK „LIEBE“

am 14. Februar 2003 vor Fehmarn

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	Zusammenfassung des Seeunfalls.....	3
2	Unfallort.....	3
3	Schiffsdaten und Fotos	
3.1	MS „GINA-R.“	4
3.2	FK „LIEBE“	5
4	Untersuchung Reiseverlauf / Unfallhergang	
4.1	MS „GINA-R.“	6
4.2	Aussagen Kapitän des MS „GINA-R.“	6-7
4.3	Fischkutter „LIEBE“	7
4.4	Aussagen des Kapitäns des FK „LIEBE“	7-8
4.5	Radarbilder von Bord Fähre „PRINZ RICHARD“	8-10
4.6	Ausdruck elektronische Seekarte von Bord FK „LIEBE“	11
4.7	Unfallskizze von Bord MS „Gina-R.“	12
5	Schadenszusammenfassung / Schadensbilder.....	13-15
6	Zusammenfassung Unfallgeschehen.....	16

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

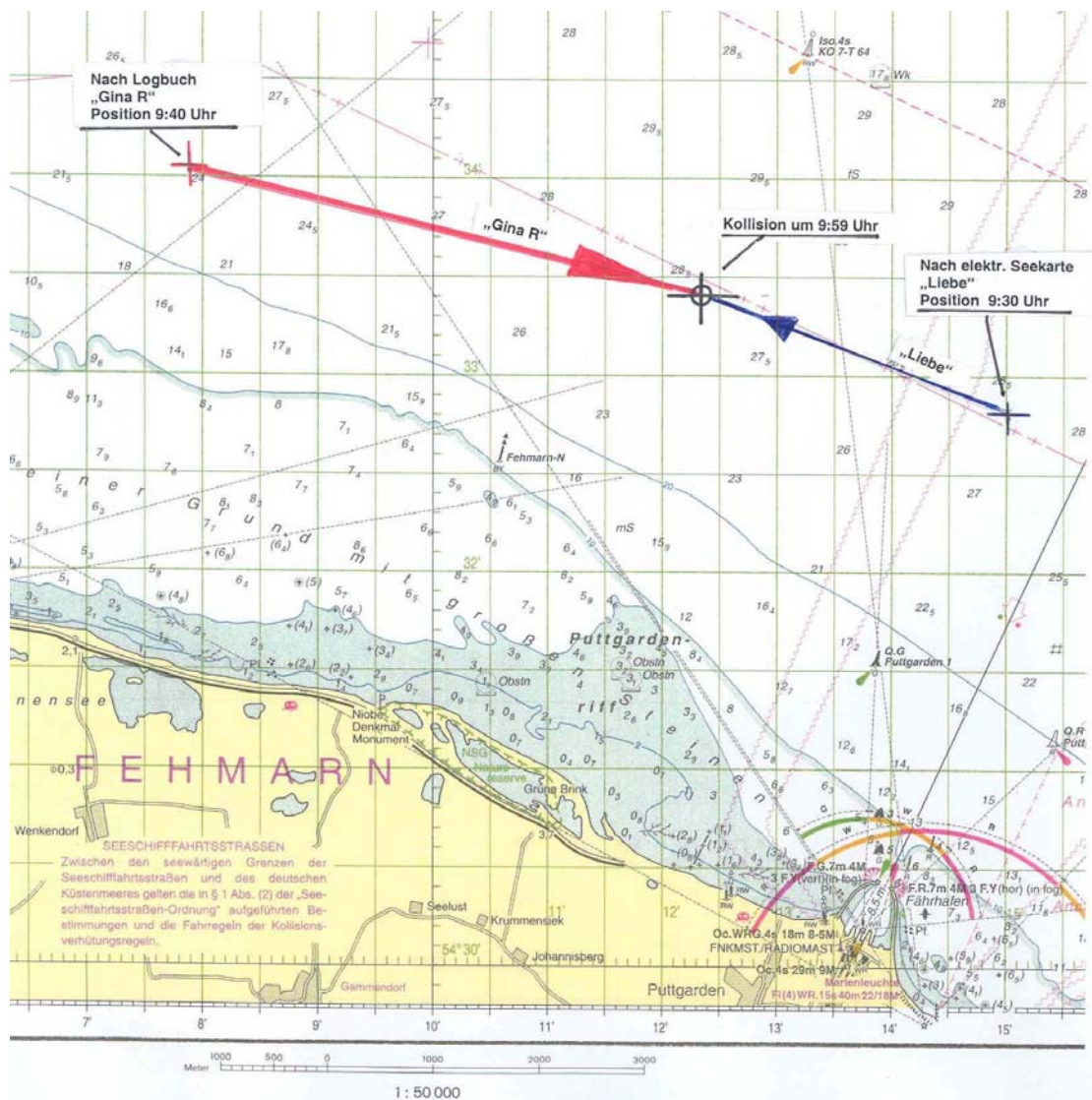
Am 14. Februar 2003 gegen 10:00 Uhr kam es bei Sichtweiten um 50 m im Fehmarnbelt W-lich von Puttgarden innerhalb des Küstenmeeres zu einer Kollision zwischen dem Frachtschiff MS „GINA-R.“ und dem Fischkutter „LIEBE“.
Das MS „GINA-R.“ stieß mit dem Bug mittschiffs gegen den Fischkutter und beschädigte diesen schwer. Der Fischkutter wurde mittels Lenzpumpen über Wasser gehalten und zu einem längeren Reparaturaufenthalt nach Heiligenhafen verbracht.

2 Unfallort

Art des Ereignisses : Schwerer Seeunfall

Datum : 14. Februar 2003

Ort : Fehmarnbelt , Position 54°33,394'N, 011° 12,295'E



3 Schiffsdaten und Fotos

3.1 Schiffsdaten MS „GINA-R.“

Schiffsname:	„GINA-R.“
Reederei:	Unika, Arnis
Heimathafen:	St. John´s
Nationalität / Flagge:	Antigua and Barbuda
IMO Nummer:	7125225
Unterscheidungssignal:	V2PC6
Schiffstyp:	Frachtschiff – General Cargo Ship
Besatzung:	6 Personen
Klassifikation:	Germanischer Lloyd
Klasse:	100 A5 E2 FBD 2,962
Baujahr:	1971
Bauwerft:	Schiffswerft Hugo Peters, Wewelsfleth
Länge ü. a.:	76,95 m
Länge pp:	69,77 m
Breite ü. a.:	12,80 m
Tiefgang vorne / hinten:	3,70 m / 4,00 m
Seitenhöhe:	7,00 m
BRZ:	1773
Tragfähigkeit:	1500 t
Hauptmaschine:	Krupp MaK 8 Zylinder
Maschinenleistung:	Gedrosselt auf 600 PS / 430 kW
Propeller:	Festpropeller / rechtsdrehend
Geschwindigkeit:	10,5 kn
Ruderanlage:	Halbschweberuder



3.2 Schiffsdaten FK „LIEBE“

Schiffsname:	„LIEBE“
Reederei und Eigner:	(<i>Nachname</i>) , Heiligenhafen
Heimathafen:	Heiligenhafen
Nationalität / Flagge:	Bundesrepublik Deutschland
Fischereizeichen:	SH 8 - SSR 1112
Unterscheidungssignal:	DKAF
Schiffstyp:	Fischkutter – Seitenfänger-
Besatzung:	3 Personen
Klassifikation:	Fahrterlaubnisschein See-BG v. 30.7.1999 gültig bis zum 20.7.2003
Baujahr:	1951
Bauwerft:	Schiffswerft Sakuth, Heiligenhafen
Länge ü. a.:	21,31 m
Länge pp:	19,80 m
Breite ü. a.:	5,77 m
Tiefgang:	
Seitenhöhe:	2,55 m
BRZ:	62
Baumaterial:	Holz
Hauptmaschine:	Deutz / MWM TBD 234 V
Maschinenleistung:	220 kW
Propeller:	Festpropeller
Geschwindigkeit:	9 kn
Ruderanlage:	Handhydraulik



4 Untersuchung Reiseverlauf / Unfallhergang

4.1 MS „GINA-R.“

Das MS „GINA-R.“ befand sich auf der Reise von Amsterdam/NL via Nord-Ostsee-Kanal (NOK) nach Kalmar/S.

Das Schiff verließ am 13. Februar um 07:08 Uhr Brunsbüttel Schleuse und befuhr als Freifahrer den NOK. Schleuse Kiel wurde um 15:00 Uhr verlassen und anschließend am Thiessen Kai in Holtenau für die Nacht festgemacht. Am 14. Februar 2003 um 05:00 Uhr verließ das MS „GINA-R.“ Kiel mit Kurs Fehmarnbelt. Die Brücke war mit dem deutschen Kapitän und Eigner sowie dem russischen 1. Steuermann besetzt.

Beide UKW Geräte waren auf Kanal 16 und das Radargerät Typ Koden auf den 3-sm-Bereich voraus geschaltet. Querab Fehmarnbelt lief ca. 3 sm voraus ein dem Kapitän bekanntes holländisches Kümo mit gleichem Ostkurs. Die Sichtverhältnisse waren durch dichten Nebel zwischen 50 bis 100 m beeinträchtigt. Der Wind kam aus NW mit einer Windstärke von 2 Bft. Die See war ruhig.

Gegen 10:00 Uhr stieß das MS „GINA-R.“ gegen die Bb.-Seite des Fischkutters „LIEBE“. Die Geschwindigkeit des MS „GINA-R.“ betrug zum Zeitpunkt der Kollision 9 kn und die des FK „LIEBE“ 3,7 kn.

4.2 Aussagen des Kapitäns des MS „GINA-R.“

Bei anliegendem Kompasskurs von 105° wurde mit einer Geschwindigkeit von 9,8 kn gefahren. Die Sicht war zu der Zeit praktisch gleich null. Es herrschte viel Verkehr auf dem Hauptweg der Route T. Die Tonnen im Schutzgebiet waren Stb. Voraus. Die stb.-seitige Ruderhaustür war geöffnet. Da der Hauptmotor sehr leise lief, waren alle anderen Geräusche leicht zu hören. Um 9:55 Uhr reduzierte der 1. Stm. die Fahrt auf ca. 7,5 kn, da die Sicht nur noch 50 m betrug. Es wurde „Achtung“ Signal gegeben.

Wegen der Reduzierung der Umdrehungen der Hauptmaschine unterbrach der Kapitän sein Frühstück und ging auf die Brücke. Der Ausguck an Deck bekam den Auftrag, das Ankergeschirr klarzumachen. Beim ersten Blick auf das Radar waren die einlaufende Fähre nach Puttgarden und die Tonnen im Fischschutzgebiet gut zu erkennen. Er gab ferner an, dass auf dem Radarschirm weder ein Echo von dem Holzkutter zu sehen noch ein Schallsignal bzw. ein Warnruf auf UKW Kanal 16 zu hören war und der FK „LIEBE“ plötzlich vor seinem Vorsteven ‚klebte‘. Die Crew des Kutters konnte bei der Havarie über den Steven an Deck der „Gina-R.“ gelangen, und der unbemannte Kutter lief mit voller Fahrt und Schleppnetz weiter und war gleich außer Sichtweite. Der Kutter drehte eine Runde nach Stb. und kam mit voller Fahrt in Höhe des Maschinenraums auf das MS „GINA-R.“ zu. Daraufhin gab er ein Vorausmanöver. Der Kutter fuhr ca. 0,5 m hinter dem Heck vorbei und kam schnell wieder außer Sichtweite. Der Motor vom MS „GINA-R.“ wurde gestoppt. Unglücklicherweise verhakte sich die Schleppleine am Ruder oder Propeller, so dass das MS „GINA-R.“ langsam achteraus geschleppt wurde. Durch Fallenlassen des Stb.-Ankers und Stecken von drei Längen Kette konnte der Kutter gestoppt werden. Um 10:50 Uhr ging der Rettungskreuzer „EDUARD ZIMMER“ längsseits und setzte die Kuttercrew zum Kutter über. Das Schleppgeschirr wurde gekappt, und der Kutter fuhr nach Heiligenhafen. Die Sicht wurde langsam besser, ca.

100 bis 200 m. Der Steuermann und ein Matrose der „Gina-R.“ stellten bei der Suche nach einem Radarreflektor des Kutters fest, dass das Radargerät (Scanner) des Kutters wieder lief, was bei der Havarie nicht der Fall gewesen war. Die Crew des MS „GINA-R.“ berichtete dem Kapitän, dass von Bord des Kutters Radiomusik zu hören gewesen sei. Weiter gab er an, dass das MS „GINA-R.“ auf dem Radarschirm ein großes Echo abgegeben habe. Nach der Klarmeldung des Tauchers über Ruder und Schraube setzten sie ihre Reise nach Kalmar fort.

4.3 Fischkutter „LIEBE“

Der Fischkutter „LIEBE“ war seit dem 11. Februar 2003 auf Fangreise. Besetzt war das Schiff mit dem Kapitän und Eigner, Patent BKü und C-Mot, sowie zwei Matrosen. Gefischt wurde erst in der Howachter Bucht und anschließend vor Fehmarn. Es waren insgesamt sechs Hols an Bord, der letzte Hol wurde um 6:00 Uhr an Bord genommen. Am 14. Februar 2003 gegen 7:00 Uhr morgens wurde ca. 1 sm S-lich der Tn. K.O. 6 das Netz ausgebracht und in SO-licher Richtung ca. 1 sm S-lich des Weges H gefischt. Ab ca. 9:00 Uhr verschlechterte sich die Sicht auf ca. 0,5 sm, ein Matrose war mit auf der Brücke. Gegen 9:30 Uhr wurde gedreht und in NW-licher Richtung mit ca. 310 ° geschleppt.

Seit dem Auslaufen aus dem Hafen liefen beide Radargeräte mit. Auf ca. 3 sm Entfernung wurde ein Fahrzeug an der Bb.-Seite, vom Westen kommend, auf dem Radargerät gesehen. Die Sicht verschlechterte sich zunehmend, und es wurde, nachdem das andere Fahrzeug sich mit gleichbleibendem Kurs näherte, bei ca. 0,5 sm Entfernung das Nebelsignal lang-kurz-kurz für schleppendes Fischereifahrzeug gegeben. Als das Schiff in Sicht kam, wurde um einer Kollision zu entgehen, die Maschine auf Volle Fahrt Voraus gestellt, und im gleichen Augenblick kam es zur Kollision. Beim Verlassen des Schiffes wurde diese Stellung des Fahrhebels nicht verändert und die Maschine nicht ausgekuppelt.

4.4 Aussagen des Kapitäns des FK „LIEBE“

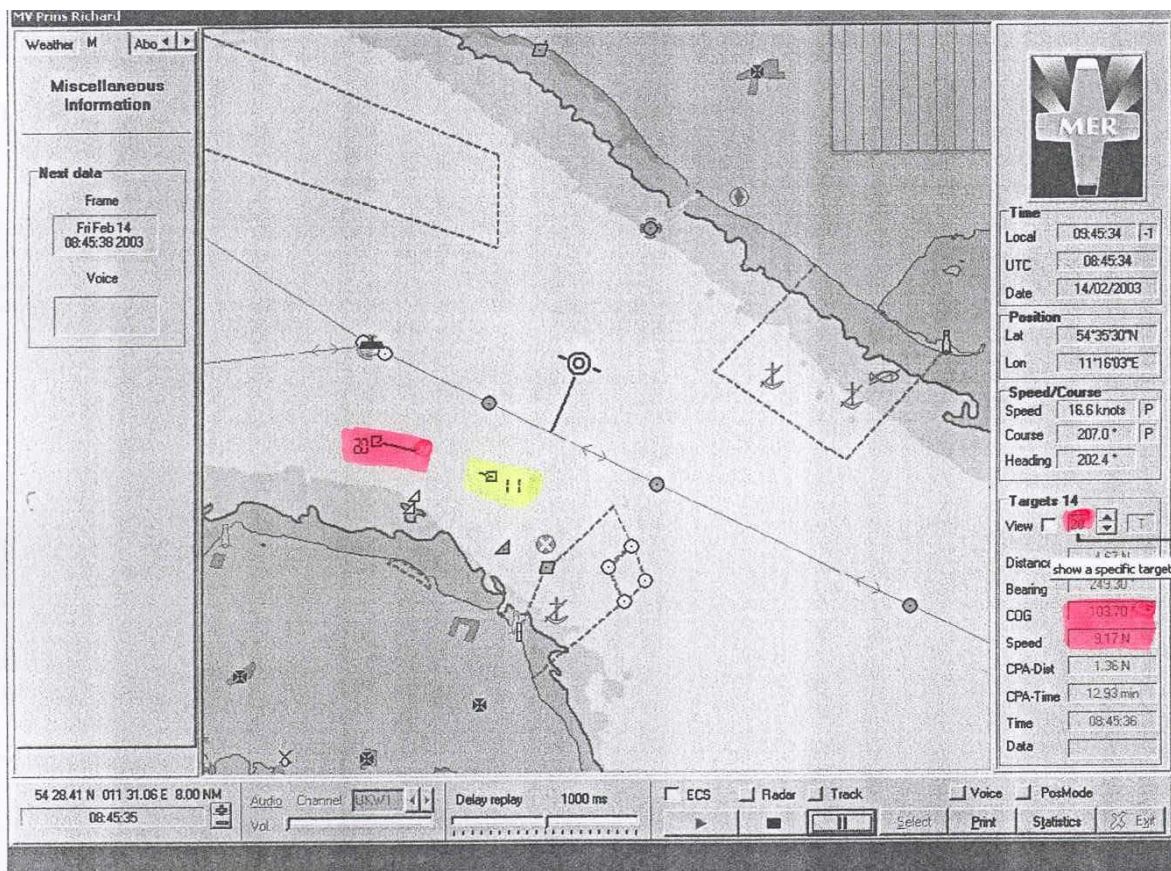
Der Kapitän sagte aus, dass er bei Erkennung des anderen Fahrzeugs in 3 sm Entfernung als „vorfahrtberechtigtes Fahrzeug“ seinen Kurs und die Schleppgeschwindigkeit beibehalten habe, um das andere Fahrzeug nicht zu irritieren. Das andere Schiff sei bei der Kollision noch voll in Fahrt gewesen und habe sich mit dem Ruderhaus verkeilt, so dass die Gefahr bestanden habe, seinen Kutter unterzufahren. Durch gegenseitige Hilfe habe er sich und seine zwei Mann Besatzung auf das Kümo gerettet. Er sei dann auf die Brücke gegangen und habe den Kapitän sinngemäß gefragt, ob dies denn nun sein musste. Worauf der Kapitän des Kümos geantwortet habe, ihn weder gesehen noch ein Signal von ihm gehört zu haben, während er an einem der Radargeräte herumgestellt habe. Von beiden Radargeräten war nur eins in Betrieb, und das Radarbild war katastrophal, so dass gar nichts zu erkennen war. Der Kapitän des Kümos meinte, er werde erst mal das zweite Radargerät einschalten, und erst nach wiederholter Aufforderung wurde eine Seenotmeldung abgesetzt.

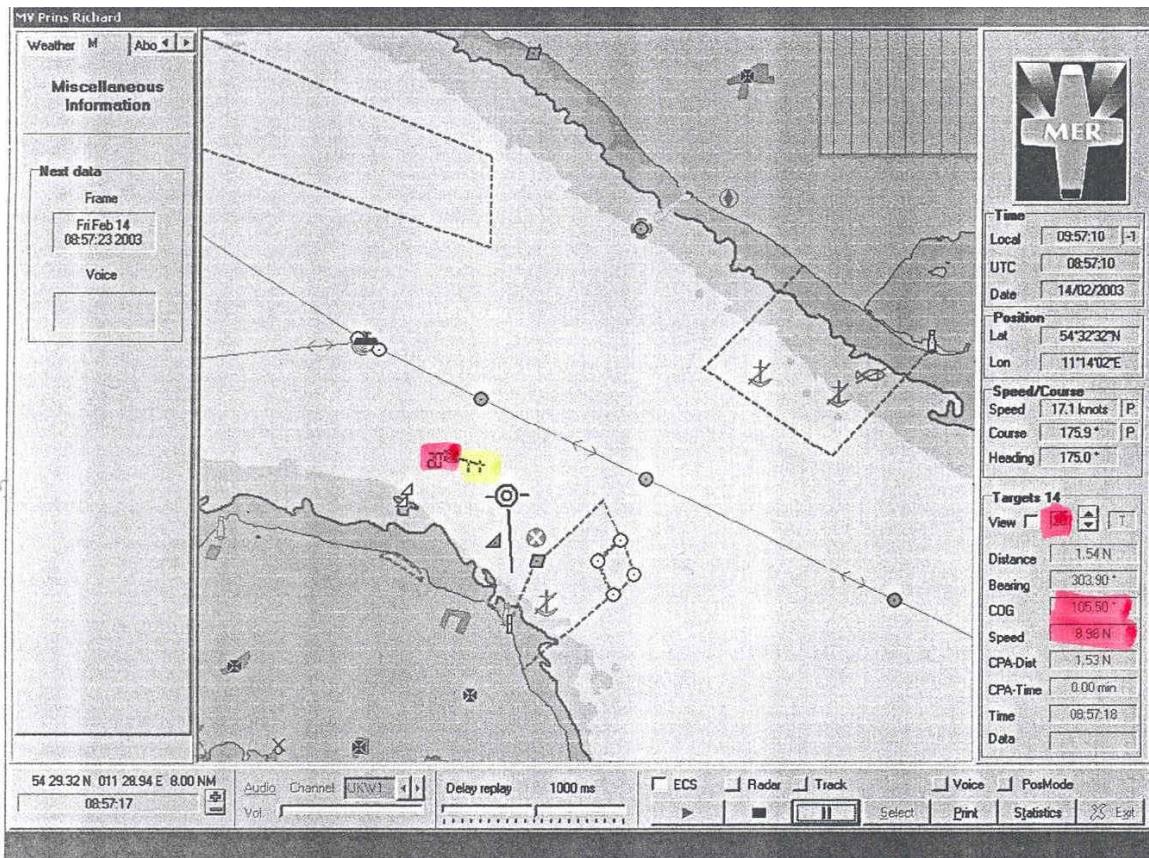
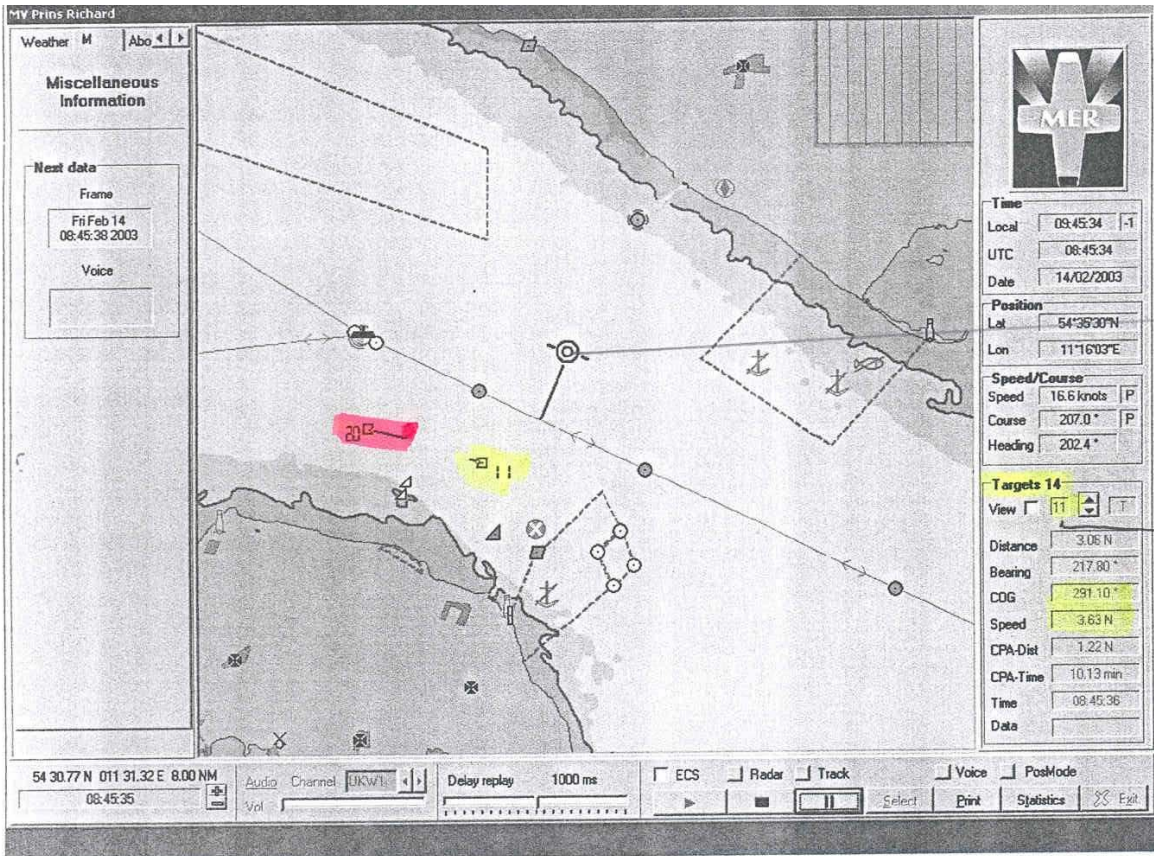
Während dieser Zeit sei der Kutter herrenlos weitergefahren, bis sich das Fanggeschirr im Heck verfangen, das Kümo in Fahrt versetzt hätte und der Kapitän Anker werfen ließ. Nachdem der Kapitän des Kümos erneut am Radargerät herumstellte, war der Kutter in ca. 200 m Entfernung gut auf dem Radarbild zu erkennen. Das Rettungsboot „EMIL ZIMMERMANN“ aus Puttgarden war mittlerweile eingetroffen und übernahm ihn und seine Mannschaft und brachte sie zum Kutter zurück, um die Maschine zu stoppen. Bei der Inspektion des Schiffes wurde festgestellt, dass im Fischraum 0,5 m Wasser stand. Das Fanggeschirr konnte nicht geborgen werden, da die Hydraulikleitungen abgerissen waren und gekappt werden mussten. Das komplett aus der Verankerung gerissene Radargerät war noch intakt. Mit einer zusätzlich vom Rettungsboot übernommenen Lenzpumpe und unter Begleitung des Rettungsbootes erreichte das Schiff mit eigener Kraft um 13:45 Uhr den Heimathafen Heilighafen.

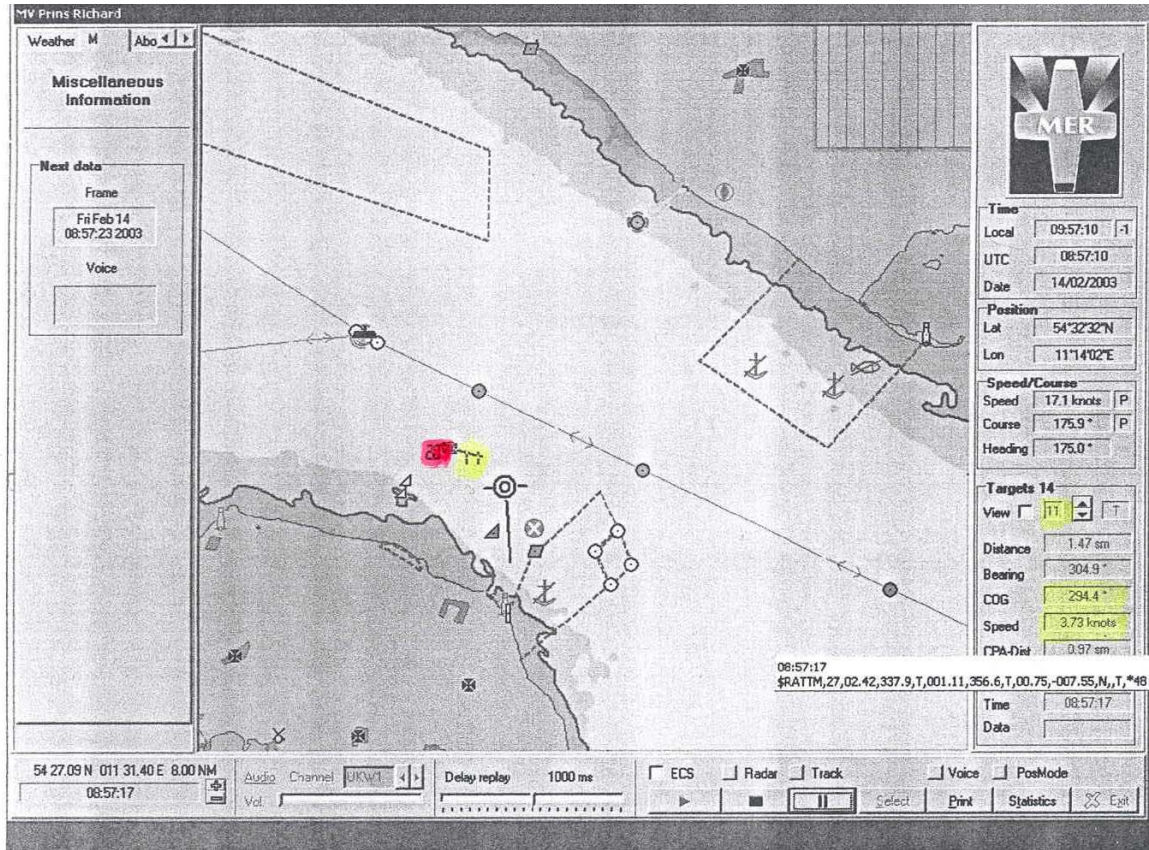
4.5 Radarbilder von Bord der Fähre „PRINZ RICHARD“

Die Radarbilder vom Verlauf der Kollision sind an Bord der Fähre „PRINZ RICHARD“ aufgezeichnet und gespeichert worden.

Target 20 (rot) ist das MS „GINA-R.“ und Target 11 (gelb) ist der FK „LIEBE“



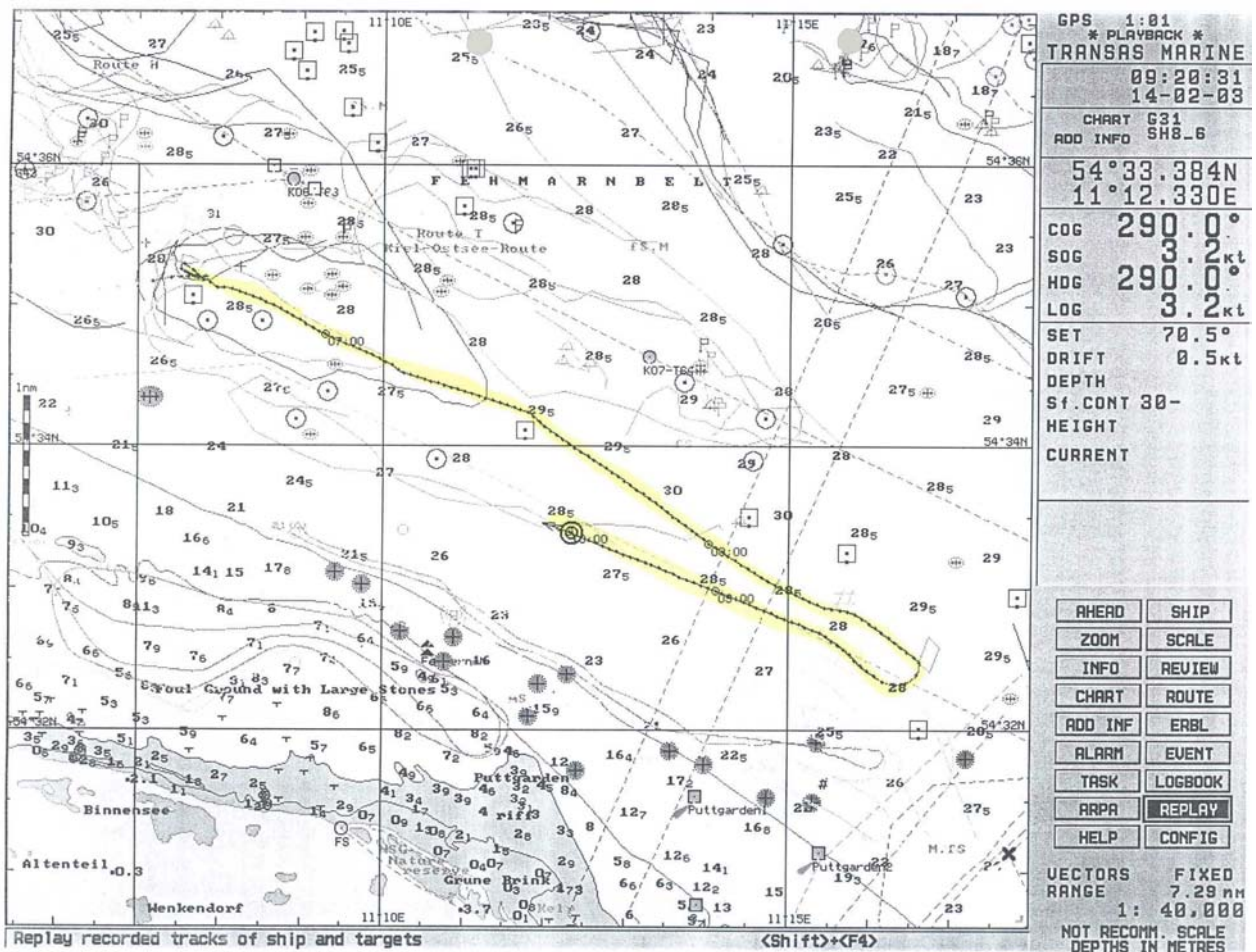




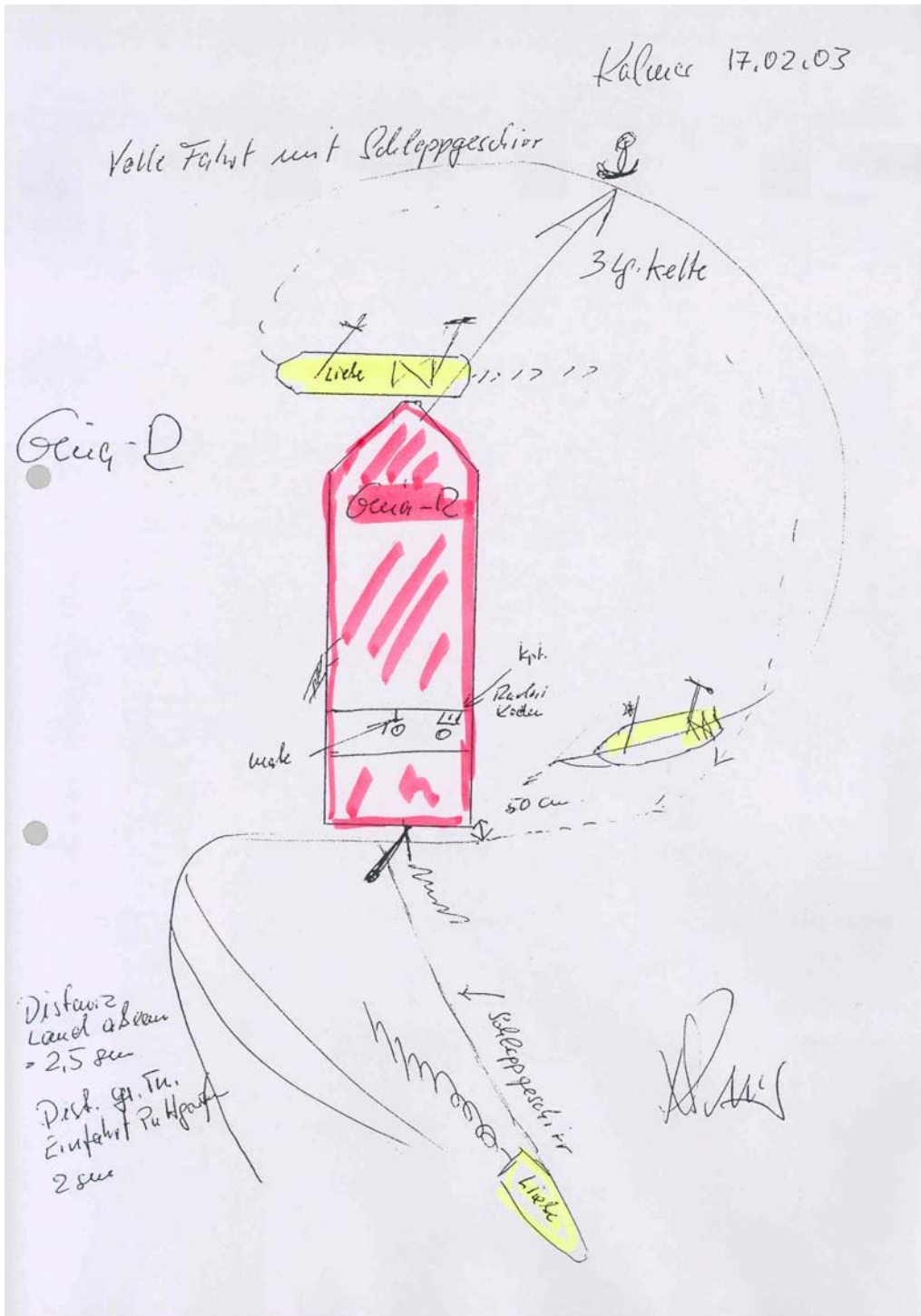
4.6 Ausdruck elektronische Seekarte von Bord des FK „LIEBE“

Bei dem an Bord des FK „LIEBE“ vorhandenen elektronischen Seekartensystem handelt es sich um eine Konfiguration eines nicht vom Bundesamt für Seeschifffahrt zugelassenen Systems. Diese Seekarte wurde zusätzlich zu den vorhandenen Papier-Seekarten als Plothilfe eingesetzt. Die Systemuhr des Seekartenrechners ging um ca. 22 min und 50 sec. vor und korrigierte sich nicht automatisch, da der Rechner nicht am GPS angeschlossen war.

Der Zeitpunkt, an dem auf Gegenkurs gegangen wurde, war um 9:08 Uhr und der Kollisionszeitpunkt war mit der Zeitkorrektur danach um 9:59 Uhr lokaler Zeit.



4.7 Unfallskizze von Bord MS „Gina-R.“



5.0 Schadenszusammenfassung / Schadensbilder

Die Schäden am Kümo „GINA-R.“ sind drei kleine Einkerbungen und Farbabschürfungen am Vorsteven.



Der Fischkutter „LIEBE“ wurde erheblich auf Bb.-Seite, im Vorsteven und Steuerhaus beschädigt, so dass ein längerer Werftaufenthalt erforderlich wurde.



Beschädigte Bb.-Seite





Ruderhaus Bb.-Seite



Hauptdeck Bb.-Seite

6.0 Zusammenfassung Unfallgeschehen

Ein technisches Versagen der Navigationsgeräte und Hilfsmittel an Bord von beiden Schiffen wurde nicht festgestellt.

Ob alle Schallsignale nach KVR Regel 35 „Schallsignale bei verminderter Sicht“ gegeben und auch von den Kollisionsgegnern gehört wurden, konnte abschließend nicht ermittelt werden.

Der Kapitän des Fischkutters „LIEBE“ gibt in seiner schriftlichen Aussage an, er habe als vorfahrtberechtigtes Fahrzeug seinen Kurs und seine Schleppgeschwindigkeit beibehalten, um das andere Fahrzeug nicht zu irritieren. Die Regeln 15 „Kreuzende Kurse“, 17 „Maßnahmen des Kurshalters“ und 18 „Verantwortlichkeiten der Fahrzeuge untereinander“ KVR werden durch die Regel 19 „Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht“ KVR außer Kraft gesetzt.

Der Kapitän des MS „GINA-R.“ gibt an, dass er kurz vor der Kollision die Dienstgeschwindigkeit reduziert habe. Nach den gespeicherten Radarbildern von Bord der Fähre „PRINZ RICHARD“ sind beide Schiffe trotz Sichtweiten um 50 m bis zum Kollisionspunkt mit unverminderter Geschwindigkeit gefahren.

Bei der vorhandenen Verkehrs- und Wetterlage nutzten beide Schiffsführer nicht alle ihnen gegebenen Möglichkeiten um einen vollständigen Überblick über die Lage und die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes zu erhalten.

Die Regeln 6 „Sichere Geschwindigkeit“ und 7 „Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes“ KVR wurden auf beiden Fahrzeugen nicht genügend beachtet. In der Nahbereichslage und Ortung lediglich durch Radar hätten beide Schiffe frühzeitig Gegenmaßnahmen ergreifen müssen.

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit dem Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz-SUG) vom 24. Juni 2002 durchgeführt. Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

Herausgeber: Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, Bernhard-Nocht-Str. 78,
20359 Hamburg, Direktor: Dieter Graf
Tel.: +49 (0)40 3190-8300, Fax.: +49 (0)40 3190-8340