



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

Summarischer Untersuchungsbericht 51/09

Seeunfall

Kollision zwischen Fischkutter GITTE und Fährschiff SKANIA am 17. Februar 2009 13 Seemeilen östlich von Rügen

1. April 2010

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 16. 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.

Der vorliegende Bericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 19 Absatz 4 SUG wird hingewiesen.

Bei der Auslegung des Untersuchungsberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

Herausgeber:
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg

Leiter: Jörg Kaufmann
Tel.: +49 40 31908300
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 31908340
www.bsu-bund.de

Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG DES SEEUNFALLS.....	5
2	UNFALLORT.....	6
3	SCHIFFSDATEN.....	7
3.1	Foto FS SKANIA	7
3.2	Daten FS SKANIA	7
3.3	Foto FK GITTE	8
3.4	Daten FK GITTE.....	8
4	UNFALLHERGANG	9
4.1	Geschehen aus der Perspektive des Fischkutters	9
4.2	Geschehen aus der Perspektive des Fährschiffs	9
4.3	Unfallfolgen	10
4.3.1	Personenschäden	10
4.3.2	Schäden an den Fahrzeugen	10
4.3.2.1	Schäden FK GITTE	10
4.3.2.2	Schäden FS SKANIA	11
4.3.3	Umweltschäden.....	11
5	UNTERSUCHUNG.....	12
5.1	Verlauf, wesentliche Inhalte, Quellen	12
5.2	Fahrtverlauf	12
5.2.1	Technische Aufzeichnungen	12
5.2.2	Kollisionsentwicklung	18
5.3	Funkverkehr	19
5.4	Wetter und Seegang	19
5.4.1	Gutachten des DWD	19
5.4.2	Beobachtungen an Bord der Fahrzeuge	20
6	FAZIT.....	21
7	DURCHGEFÜHRTE MAßNAHMEN	23
8	QUELLEN	24

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Unfallort	6
Abbildung 2: Schiffsfoto FS SKANIA	7
Abbildung 3: Schiffsfoto FK GITTE	8
Abbildung 4: Beschädigung Vorschiff FK GITTE	10
Abbildung 5: Farbabschürfungen Vorsteven FS SKANIA.....	11
Abbildung 6: AIS-Signal FS SKANIA 01:15:20 Uhr	13
Abbildung 7: AIS-Signal FS SKANIA 01:25:02 Uhr	13
Abbildung 8: AIS-Signal FS SKANIA 01:30:08 Uhr	14
Abbildung 9: AIS-Signal FS SKANIA 01:35:08 Uhr	14
Abbildung 10: AIS-Signal FS SKANIA 01:40:03 Uhr	15
Abbildung 11: AIS-Signal FS SKANIA 01:44:32 Uhr	15
Abbildung 12: AIS-Signal FS SKANIA 01:44:50 Uhr	16
Abbildung 13: AIS-Signal FS SKANIA 01:48:50 Uhr	17
Abbildung 14: Satellitenortung FK GITTE durch Fischereiaufsicht.....	17
Abbildung 15: Kollisionsentwicklung.....	18

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 17. Februar 2009 gegen 01:41 Uhr¹ kollidierte die unter der Flagge der Bahamas fahrende Ro-Ro-Fähre² 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, 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.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht sind Ortszeiten = MEZ = UTC + 1 h.

² Die SKANIA wird international als Passenger/Ro-Ro Cargo Ship typisiert.

2 Unfallort

Art des Ereignisses: Seeunfall, Kollision zweier Fahrzeuge
 Datum/Uhrzeit: 17. Februar 2009, ca. 01:41 Uhr
 Ort: 13 sm östlich der Insel Rügen
 Breite/Länge: φ 54°29,2'N λ 014°06,5'E

Ausschnitt aus Seekarte 2921, BSH³

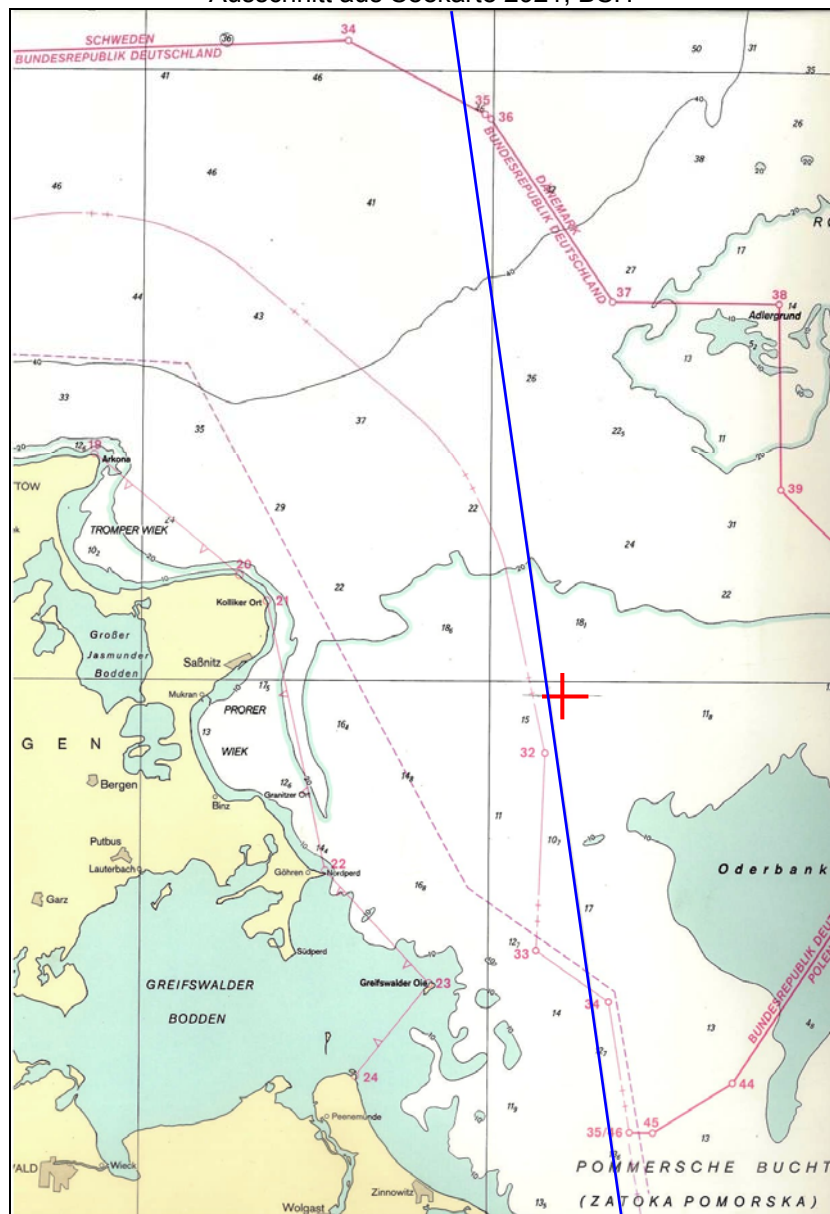


Abbildung 1: Unfallort⁴

³ BSH = Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

⁴ Die blaue Linie in der Karte (eingezeichnet vom Verf. des Berichtes) stellt die direkte Verbindung zwischen den Fährhäfen Świnoujście und Ystad dar.

3 Schiffsdaten

3.1 Foto FS SKANIA



Abbildung 2: Schiffsfoto FS SKANIA⁵

3.2 Daten FS SKANIA

Schiffsname:	SKANIA
Schiffstyp:	Ro-Ro-Fahrgastschiff (Autofähre)
Nationalität/Flagge:	Bahamas
Heimathafen:	Nassau
IMO-Nummer:	9086588
Unterscheidungssignal:	C6XF4
Reederei:	Unity Line Co. Ltd Szczecin
Baujahr (Kiellegung/Fertigstellung):	1994/1995
Bauwerft/Baunummer :	SSW Bremerhaven / 1087
Klassifikationsgesellschaft:	DNV
Länge ü.a.:	173,70 m
Breite ü.a.:	24,00 m
Bruttoraumzahl:	23933
Tragfähigkeit:	5717 tdw
Tiefgang (max.):	6,42 m
Maschinenleistung:	8029 kW
Hauptmaschine (Typ / Hersteller):	Diesel 12ZAV40S Sulzer Zaklady Urzadzen Technicznych Zgoda
Geschwindigkeit (max.):	25,5 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Anzahl der Besatzung:	80 (einschließlich Wirtschaftspersonal)
Anzahl der Passagiere (max.):	1300

⁵ Quelle: Reederei des Schiffes.

3.3 Foto FK GITTE



Abbildung 3: Schiffsfoto FK GITTE

3.4 Daten FK GITTE

Schiffsname:	GITTE
Schiffstyp:	Küstenkutter
Nationalität/Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Heiligenhafen
IMO-Nummer:	keine
Unterscheidungssignal:	DKOC
Fischereikennzeichen:	SH 007
Reederei:	TL Fischerei GmbH Heiligenhafen
Baujahr:	1995
Bauwerft:	Johs. Kristensen A/S Hvide Sande, Dänemark
Klassifikationsgesellschaft:	keine
Länge ü.a.:	16,70 m
Breite ü.a.:	5,40 m
Tiefgang:	2,60 m
Bruttoraumzahl:	48
Maschinenleistung:	218 kW
Hauptmaschine (Typ / Hersteller):	k.A.
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Anzahl der Besatzung:	4

4 Unfallhergang

4.1 Geschehen aus der Perspektive des Fischkutters

Die GITTE befand sich am 16. Februar 2009 im Seegebiet zwischen den Inseln Bornholm und Rügen zum Fischfang. Am Abend dieses Tages habe es Probleme mit einer undichten Einspritzdüse der Hauptmaschine gegeben. Gegen 22:00 Uhr sei man deshalb zwecks Durchführung der Maschinenreparatur auf der späteren Unfallposition vor Anker gegangen. Der Kapitän habe auf der Brücke die Ankerwache gehalten. Da der Maschinist kurz Hilfe bei der Reparatur benötigt habe, sei der Kapitän in den Maschinenraum gegangen. Zuvor habe er sich durch einen Blick in sein Radargerät einen Überblick über die Verkehrssituation verschafft und dabei in 3 sm Entfernung ein Objekt mit einem CPA⁶ von 0,5 sm ausgemacht. Er habe darauf hin seine „N.U.C⁷-Laternen“ (= 2 rote übereinander angeordnete Rundumlichter im Signalmast über dem Ruderhaus) eingeschaltet. Die Beleuchtung des Fahrzeuges habe im Übrigen bestanden aus

- Ankerlicht und Halogenstrahler im Mast auf dem Vorschiff
- 4 Halogenlampen am Ruderhaus
- 6 Deckslaternen

Als der Kapitän wieder aus dem Maschinenraum gekommen sei, habe er die SKANIA an seiner Steuerbordseite in einem Abstand von 0,1 sm ausgemacht und die unmittelbare Kollisionsgefahr erkannt. Er habe ein Schallsignal abgegeben und die Fähre erfolglos auf Kanal 16 angerufen. Diese habe den Kutter kurz darauf an dessen Steuerbordseite getroffen und mit dem Steven die Ankerleine „eingefangen“. Die GITTE sei etwa 0,75 sm mitgeschleppt worden, bevor die Ankerleine brach.

4.2 Geschehen aus der Perspektive des Fährschiffs

Die SKANIA legte am 16. Februar 2009 planmäßig um 23:00 Uhr vom Fährterminal Nr. 3 in Świnoujście mit Ziel Ystad ab. Gegen 23:45 Uhr habe der 2. Nautische Wachoffizier (NWO) die Wache vom 3. NWO übernommen. Neben dem NWO sei die Brücke mit einem Wachmatrosen und einem Auszubildenden besetzt gewesen. Gegen 01:40 Uhr habe der Kapitän von seiner Kammer aus einen Schlag gegen den Schiffskörper bemerkt. Er habe sofort auf der Brücke angerufen und den 2. NWO um eine Erklärung gebeten. Der Wachoffizier habe ihm gesagt, dass die Ursache für den Schlag eine Welle gewesen sein müsse. Etwa eine Minute später habe der Offizier ihn angerufen und darüber informiert, dass Ursache des Schlages vermutlich eine Kollision mit einem kleinen unbeleuchteten schwimmenden Objekt gewesen sei. Der Kapitän sei daraufhin auf die Brücke gegangen. Auf seinem Weg dorthin habe er den Leitenden Ingenieur getroffen und diesen aufgefordert, den Notfallplan in Gang zu setzen. Auf der Brücke habe der Kapitän dann sofort die Fähre gestoppt und über UKW Kontakt zu dem anderen Fahrzeug aufgenommen. Als er auf die Brücke kam, habe er das Fahrzeug zunächst nicht optisch ausmachen können. Dies sei erst möglich gewesen, nachdem auf dem Fahrzeug die Navigationslichter und die Decksbeleuchtung eingeschaltet worden sei. Vom Schiffsführer des Fischereifahrzeuges sei ihm auf Nachfrage versichert worden, dass der Kutter keine schweren Schäden erlitten habe und in der Lage sei, seine Fahrt ohne Hilfe fortzusetzen. Im

⁶ CPA = closest point of approach = Kleinster Passierabstand.

⁷ NUC = not under command = manövrierunfähig.

Rahmen des Funkkontaktes habe der Kapitän des Kutters mehrfach seine Verantwortung für den Unfall eingeräumt und auf jegliche Hilfe seitens der SKANIA verzichtet.

Gegen 02:10 Uhr sei der Kapitän der Fähre von seinen Ingenieuren darüber in Kenntnis gesetzt worden, dass das eigene Schiff unbeschädigt sei. Nach einer Rückversicherung mit dem Fischkutter, dass dieser nicht in Gefahr sei und dem Einverständnis von MRCC⁸ Bremen habe die SKANIA ihre Reise Richtung Ystad um 02:35 Uhr fortgesetzt.

4.3 Unfallfolgen

4.3.1 Personenschäden

Personen kamen bei dem Unfall nicht zu Schaden.

4.3.2 Schäden an den Fahrzeugen

4.3.2.1 Schäden FK GITTE

Der Fischkutter wurde durch die Kollision mit der Fähre oberhalb der Wasserlinie nicht unerheblich beschädigt, blieb allerdings fahrtüchtig. Das Schanzkleid wurde am Vorschiff auf Steuerbordseite auf einer Länge von ca. 3 Metern eingedrückt. In diesem Bereich wurden ca. 5 Meter Reling zerstört (vgl. **Abb. 4**). Außerdem wurde u.a. die Ankerwinde beschädigt und die Anker-ausrüstung ging verloren. Im Bereich des Brückenhauses gab es weitere „Blechschiäden“. Der Signalmast auf dem Vorschiff brach ab.



Abbildung 4: Beschädigung Vorschiff FK GITTE

⁸ MRCC = Maritime Rescue Coordination Centre = Seenotrettungsleitstelle.

4.3.2.2 Schäden FS SKANIA

Die Fähre blieb abgesehen von einigen Farbabschürfungen und Schrammen auf der Backbordseite des Vorstevens frei von Beschädigungen (vgl. **Abb. 5**).



Abbildung 5: Farbabschürfungen Vorsteven FS SKANIA⁹

4.3.3 Umweltschäden

Die Umwelt wurde durch die Kollision der Fahrzeuge nicht beeinträchtigt. Schadstoffe traten nicht aus.

⁹ Quelle: Reederei des Schiffes.

5 Untersuchung

5.1 Verlauf, wesentliche Inhalte, Quellen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) wurde zeitnah nach dem Unfall von der Bundes- und von der Wasserschutzpolizei über die Kollision informiert.

Sowohl der Betreiber des Fischkutters als auch die Reederei des Fährschiffes übermittelten in der Folgezeit auf Anfrage der BSU Informationen zu ihren Fahrzeugen und Unfallberichte, die die jeweilige subjektive Wahrnehmung des Unfallgeschehens widerspiegeln.

Die BSU konnte im Übrigen auf die technischen Aufzeichnungen der Verkehrszentrale (VKZ) Warnemünde zurückgreifen. Da sich der Unfallort im äußeren Sektor des Empfangsbereiches der VKZ befand, liegen allerdings keine Radaraufzeichnungen und die UKW-Aufzeichnungen ohne verwertbare Ergebnisse vor. Sehr gut erfasst wurde von der VKZ allerdings das AIS¹⁰-Signal der SKANIA, so dass deren Fahrtverlauf problemlos nachvollzogen werden konnte. Die GITTE verfügt nicht über AIS. Ihre Position vor dem Unfall konnte an Hand des satellitengestützten Ortungssystems der staatlichen Fischereiaufsicht überschlägig verifiziert werden.¹¹

Eine bedeutsame Quelle für die Untersuchung des Unfalls, insbesondere zur Überprüfung der Kommunikation auf der Brücke der SKANIA vor und nach dem Unfall sowie hinsichtlich der Wahrnehmbarkeit des Fischkutters im Radar hätte die Aufzeichnung des Schiffsdatenschreibers (VDR)¹² der Fähre sein können. Da die SKANIA weder einen deutschen Hafen anläuft, noch die deutsche Flagge führt, war es der BSU jedoch aus rechtlichen Gründen verwehrt, die VDR-Daten an Bord auszulesen oder von der Reederei des Schiffes deren Herausgabe zu verlangen. Die Reederei teilte auf Nachfrage sinngemäß mit, dass einer Weitergabe der Aufzeichnungen an die BSU schwebende anderweitige Ermittlungen entgegen stünden.

5.2 Fahrtverlauf

5.2.1 Technische Aufzeichnungen

Die Auswertung der AIS-Aufzeichnung ergab, dass die SKANIA in der betrachteten letzten halben Stunde bis zum Kollisionszeitpunkt bzw. sogar einige Minuten darüber hinaus mit einer annähernd konstanten Geschwindigkeit über Grund von 14,6 kn auf einem Kurs über Grund von ca. 345 Grad Richtung Ystad unterwegs war (vgl. **Abb. 6 bis 11**).

¹⁰ AIS = **A**utomatic **I**dentification **S**ystem wurde als automatisches System zur Erhöhung der Sicherheit in der Seefahrt eingeführt. Über dieses System senden alle entsprechend ausgerüsteten Schiffe auf UKW kontinuierlich GPS-basierte Daten wie Position, Kurs und Geschwindigkeit sowie ggf. weitere Informationen aus, die auf einem Display sichtbar gemacht werden können. Außerdem werden immer mehr Seezeichen und Küstenfunkstationen mit AIS-Sendern bzw. Empfängern ausgerüstet.

¹¹ Das EU weit verbindliche Ortungssystem der Fischereiaufsicht erfasst alle Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 15 Metern. Über Satellit sind diese Fischereifahrzeuge verpflichtet, in regelmäßigen Abständen (je nach Fanggebiet im Abstand von einer oder zwei Stunden) Positionsmeldungen an die zuständige Kontrollbehörde zu senden.

¹² VDR = **V**oyage **D**ata **R**ecorder; ausrüstungspflichtiges System zur Datensammlung, um im Falle eines Unfalls dessen Ursachen besser analysieren zu können.

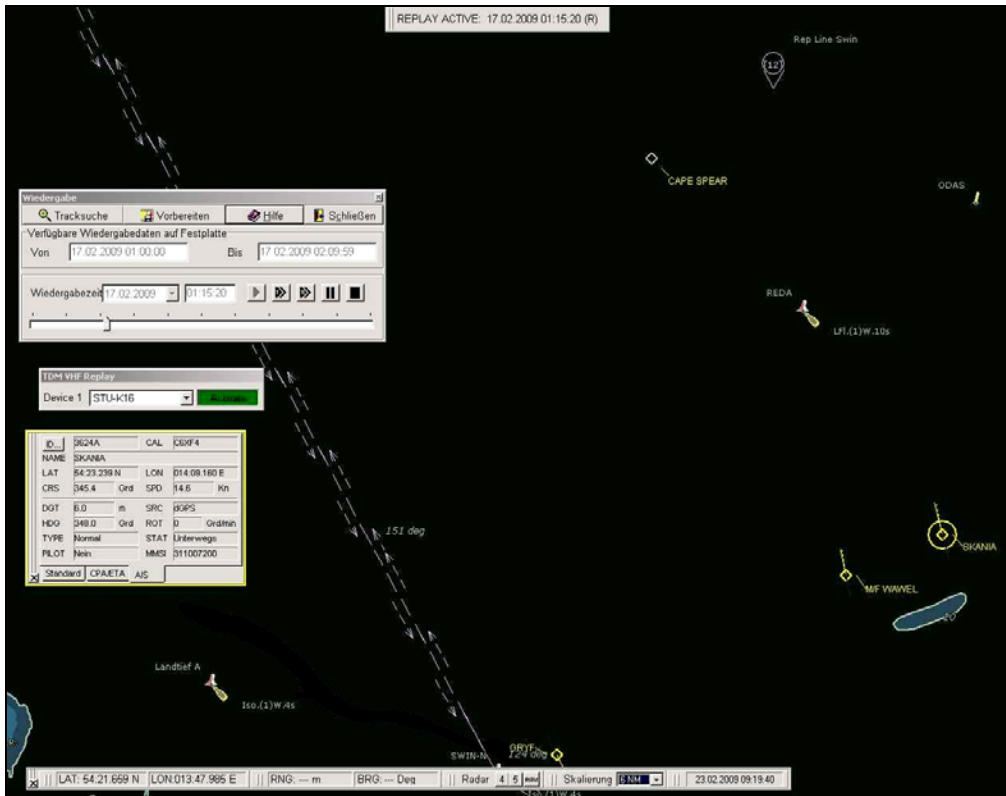


Abbildung 6: AIS-Signal FS SKANIA 01:15:20 Uhr

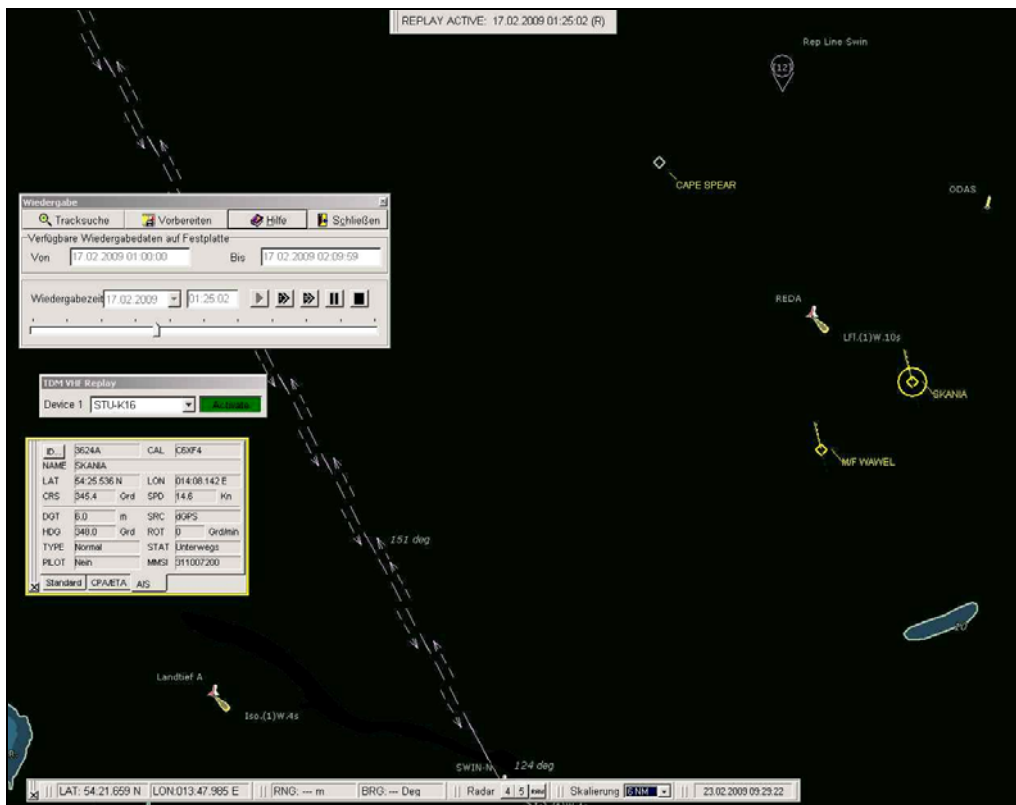


Abbildung 7: AIS-Signal FS SKANIA 01:25:02 Uhr

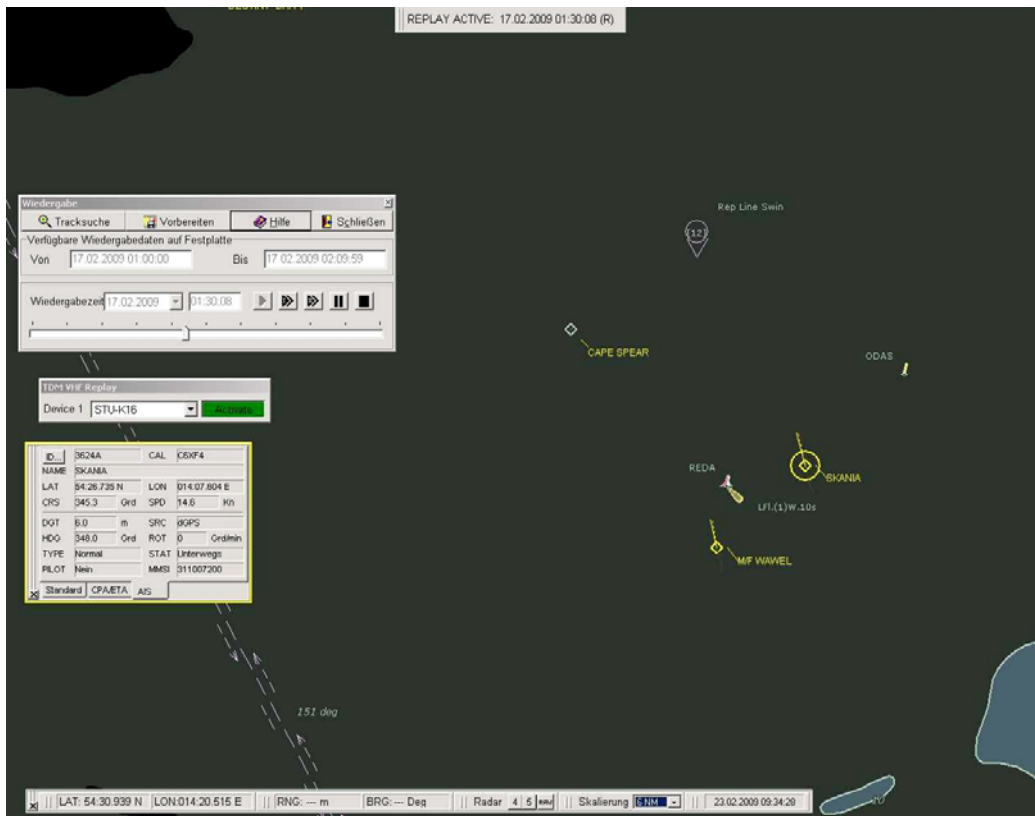


Abbildung 8: AIS-Signal FS SKANIA 01:30:08 Uhr

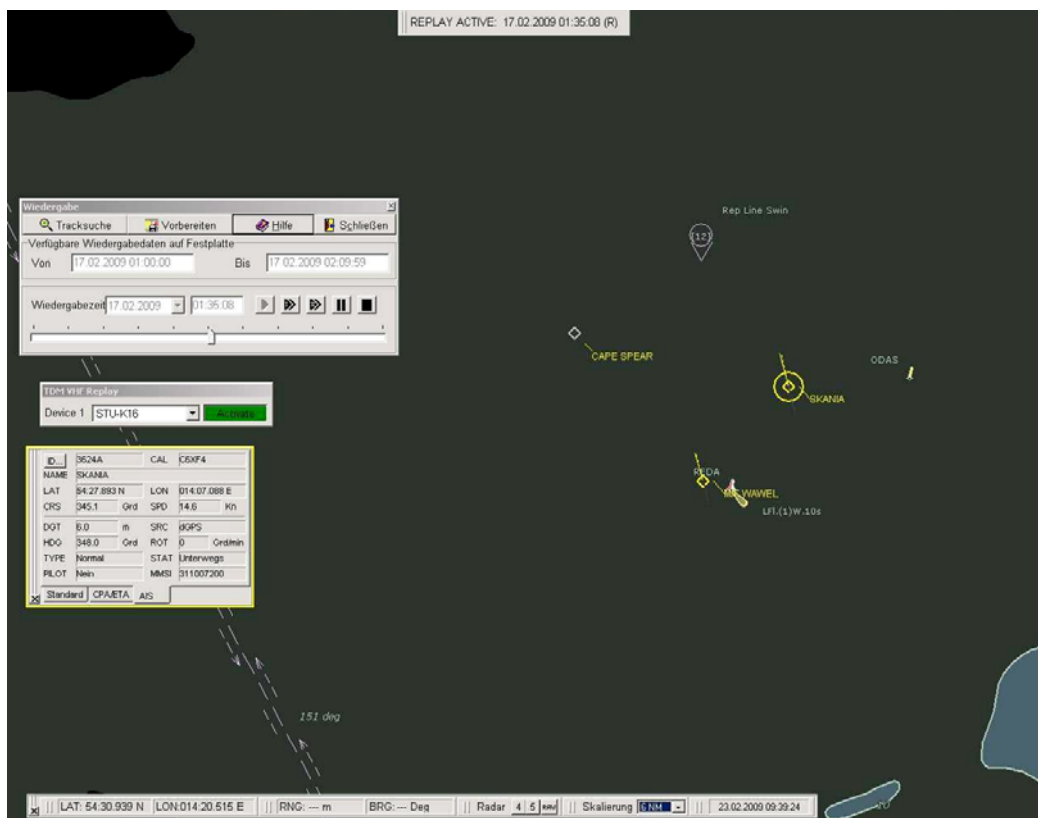


Abbildung 9: AIS-Signal FS SKANIA 01:35:08 Uhr

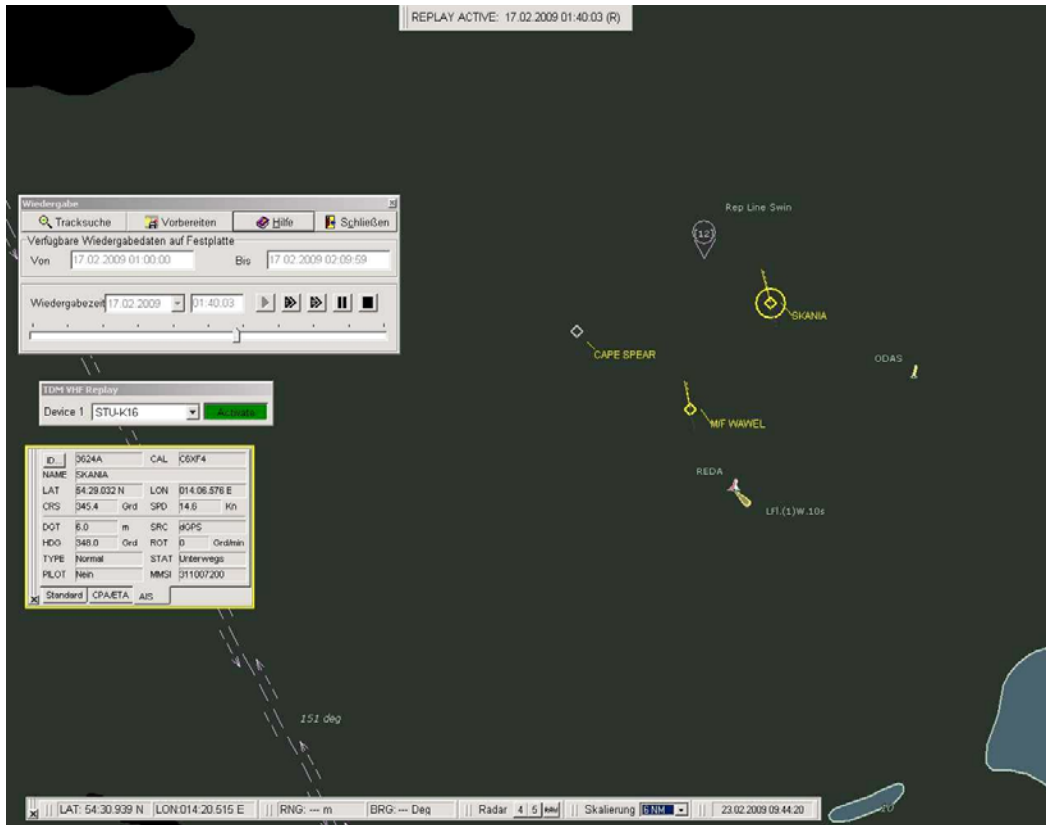


Abbildung 10: AIS-Signal FS SKANIA 01:40:03 Uhr

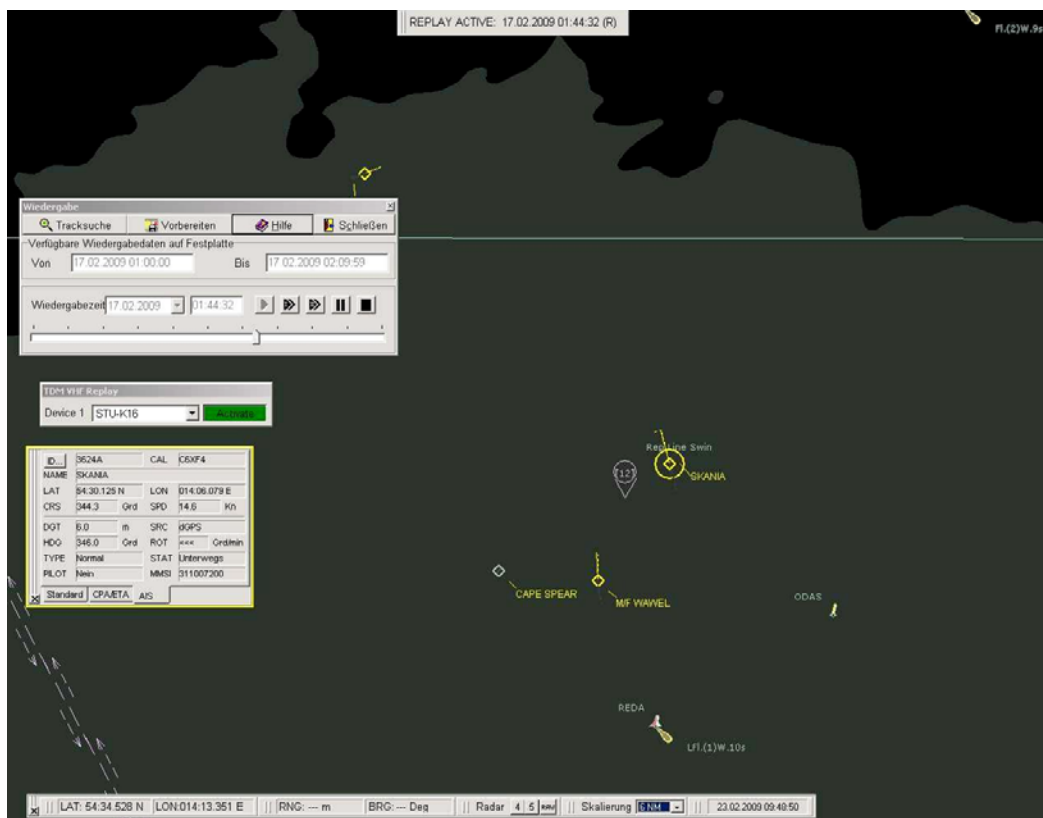


Abbildung 11: AIS-Signal FS SKANIA 01:44:32 Uhr

Im Zeitraum von 01:44:32 Uhr bis 01:44:50 Uhr (vgl. **Abb. 11 und 12**) hat die Fähre dann plötzlich 1,2 kn an Geschwindigkeit eingebüßt und der Kurs über Grund änderte sich um fast 8 Grad von 344,3 Grad auf 336,6 Grad. Dieser Kurs- und Geschwindigkeitssprung innerhalb von 18 Sekunden macht selbst bei Beachtung systembedingter AIS-Ungenauigkeiten deutlich, dass auf der Fähre in diesem Zeitraum als Reaktion auf die Kollision aktiv auf Kurs und Geschwindigkeit des Schiffes eingewirkt worden sein muss.¹³

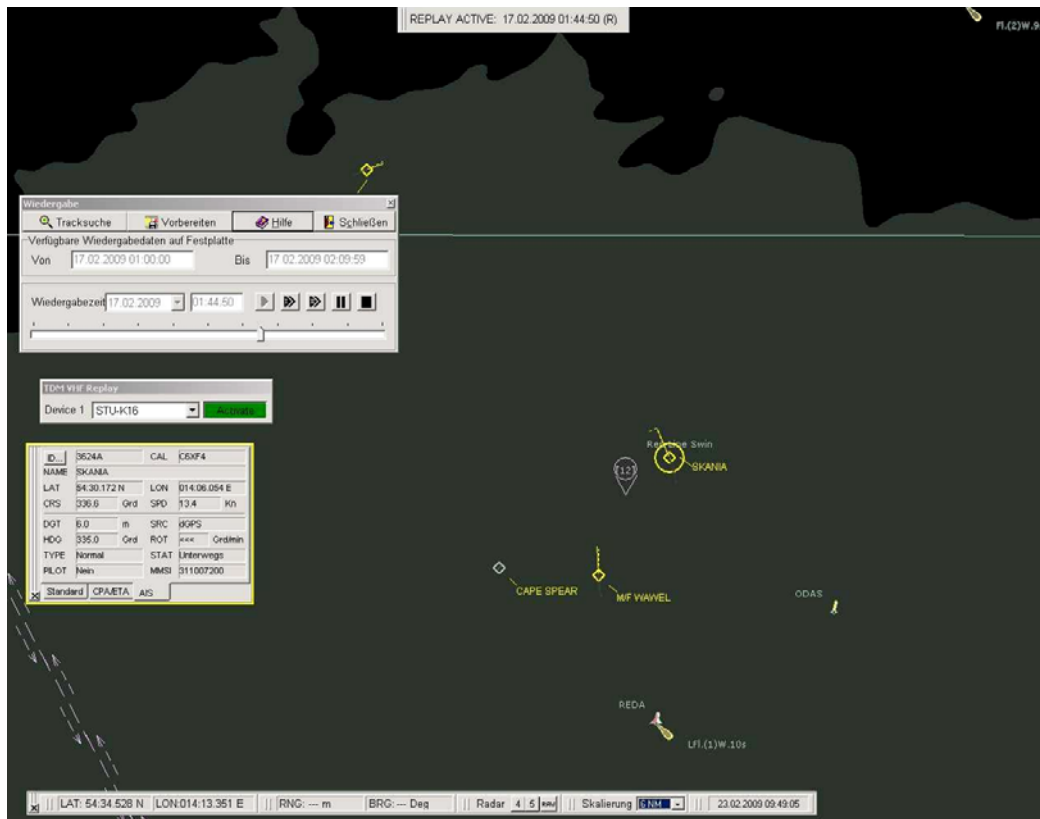


Abbildung 12: AIS-Signal FS SKANIA 01:44:50 Uhr

Zwischen 01:44:50 Uhr und 01:48:50 Uhr konnte die Fähre, die in diesem Zeitraum nach Backbord auf 231 Grad drehte, aufgestoppt werden (vgl. **Abb. 13**).

¹³ Die Geschwindigkeits- und insbesondere die signifikante Kursänderung kann nicht maßgeblich allein auf die Kollision zurückgeführt werden (vgl. im Einzelnen hierzu unten die Ausführungen in Pkt. 5.2.2.).

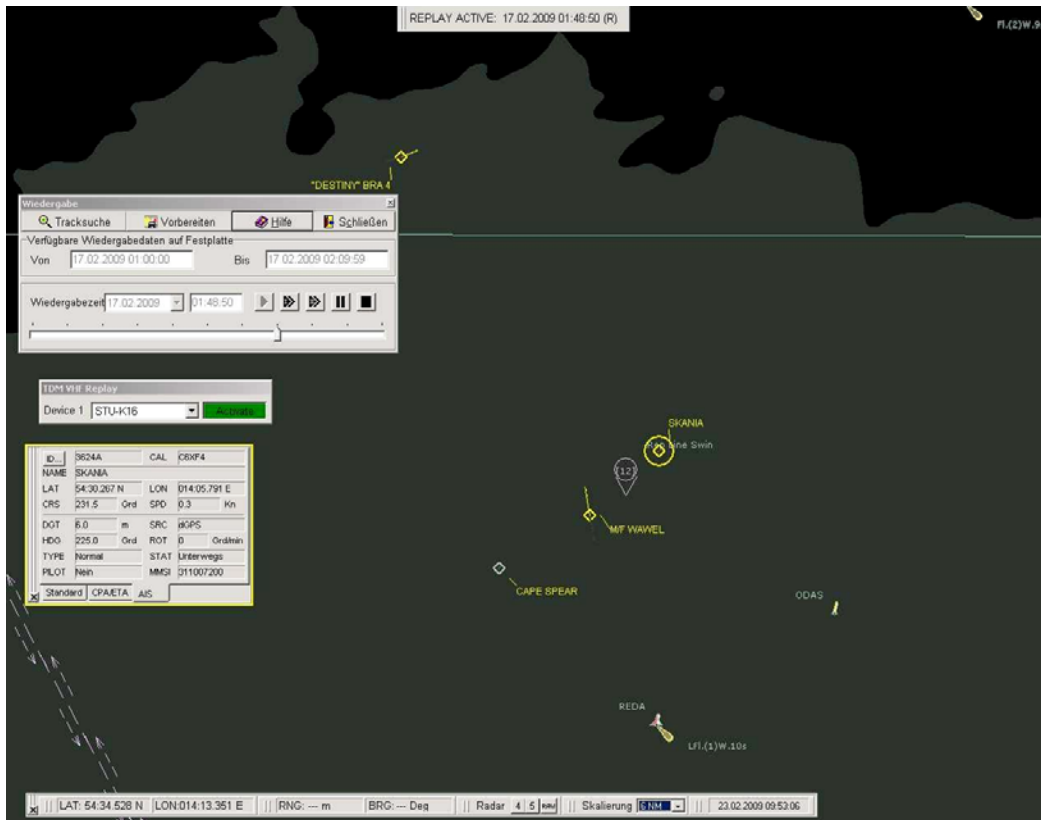


Abbildung 13: AIS-Signal FS SKANIA 01:48:50 Uhr

Die Position des Fischkutters wurde durch das GPS-basierte Satellitenortungssystem der staatlichen Fischereiaufsicht in den Stunden vor und nach dem Unfall wie folgt registriert (vgl. **Abb. 14**).

Rufzeichen	Name	Meldetyp	Meldezeitpunkt	Kurs	Knoten	Breitengrad	Längengrad	Rechteck	EEZ	Gebiet	Hafen
DKOC	Gitte	TPREP	17-02-2009 18:08	118	0.0	54°30.7	13°38.3	38G3	DEU	IIIId24	SASSNITZ
DKOC	Gitte	TPREP	17-02-2009 12:08	96	0.2	54°30.7	13°38.3	38G3	DEU	IIIId24	SASSNITZ
DKOC	Gitte	TPREP	17-02-2009 10:14	110	0.0	54°30.7	13°38.3	38G3	DEU	IIIId24	SASSNITZ
DKOC	Gitte	TPREP	17-02-2009 08:18	270	7.6	54°30.0	13°44.7	38G3	DEU	IIIId24	
DKOC	Gitte	TPREP	17-02-2009 06:24	282	4.8	54°29.3	14°05.5	37G4	DEU	IIIId24	
DKOC	Gitte	TPREP	17-02-2009 04:28	70	2.6	54°29.0	14°07.4	37G4	DEU	IIIId24	
DKOC	Gitte	TPREP	17-02-2009 03:16	88	2.2	54°28.6	14°09.2	37G4	DEU	IIIId24	
DKOC	Gitte	TPREP	17-02-2009 00:08	42	0.8	54°29.2	14°06.5	37G4	DEU	IIIId24	
DKOC	Gitte	TPREP	16-02-2009 18:52	272	4.8	54°29.0	14°08.6	37G4	DEU	IIIId24	
DKOC	Gitte	TPREP	16-02-2009 17:54	280	2.8	54°29.2	14°07.0	37G4	DEU	IIIId24	
DKOC	Gitte	TPREP	16-02-2009 16:56	192	8.2	54°34.9	14°08.5	38G4	DEU	IIIId24	
DKOC	Gitte	TPREP	16-02-2009 15:02	198	7.6	54°49.8	14°17.6	38G4	DNK	IIIId24	
DKOC	Gitte	TPREP	16-02-2009 11:12	308	0.6	55°05.8	14°24.9	39G4	DNK	IIIId24	
DKOC	Gitte	TPREP	16-02-2009 09:30	294	0.6	55°05.6	14°24.4	39G4	DNK	IIIId24	
DKOC	Gitte	TPREP	16-02-2009 07:20	20	1.8	55°02.5	14°21.2	39G4	DNK	IIIId24	
DKOC	Gitte	TPREP	16-02-2009 06:08	314	0.0	55°03.2	14°20.4	39G4	DNK	IIIId24	
DKOC	Gitte	TPREP	16-02-2009 00:08	140	0.2	55°03.2	14°20.5	39G4	DNK	IIIId24	

Abbildung 14: Satellitenortung FK GITTE durch Fischereiaufsicht¹⁴

¹⁴ Die Zeile oberhalb der roten Linie betrifft höchstwahrscheinlich die Ankerposition des Kutters. Die verzeichnete „Fahrt“ über Grund dürfte auf systembedingte Ungenauigkeiten und Bewegungen des Kutters vor Anker (so gen. Schwojen) zurückzuführen sein. Das in dem fraglichen Fanggebiet einzuhaltenen Meldeintervall beträgt in der Regel zwei Stunden. Ursache für fehlende Positionsübermittlungen können Übertragungsprobleme oder eine Unterbrechung der Stromversorgung an Bord sein. Liegt ein Fahrzeug längere Zeit still (vor Anker oder im Hafen), so geht das System in einen Ruhemodus und überträgt nur noch in größeren Abständen Positionsmeldungen.

Aus der Aufzeichnung wird ersichtlich, dass der Kutter irgendwann nach 18:52 Uhr am 16. Februar 2009 vor Anker gegangen war und insoweit kurz nach Mitternacht (00:08 Uhr) auf der Position ϕ 54°29,2'N, λ 014°06,5'E gelegen hat. Irgendwann vor 03:16 Uhr am 17. Februar setzte der Kutter seine Reise fort.

5.2.2 Kollisionsentwicklung

An Hand der AIS-Positionen der SKANIA (blau) und der Ankerposition der GITTE (rot, lt. Satellitenortung der Fischereiaufsicht) kann die Kollision der beiden Fahrzeuge in der Seekarte unproblematisch nachvollzogen werden (vgl. **Abb. 15**).

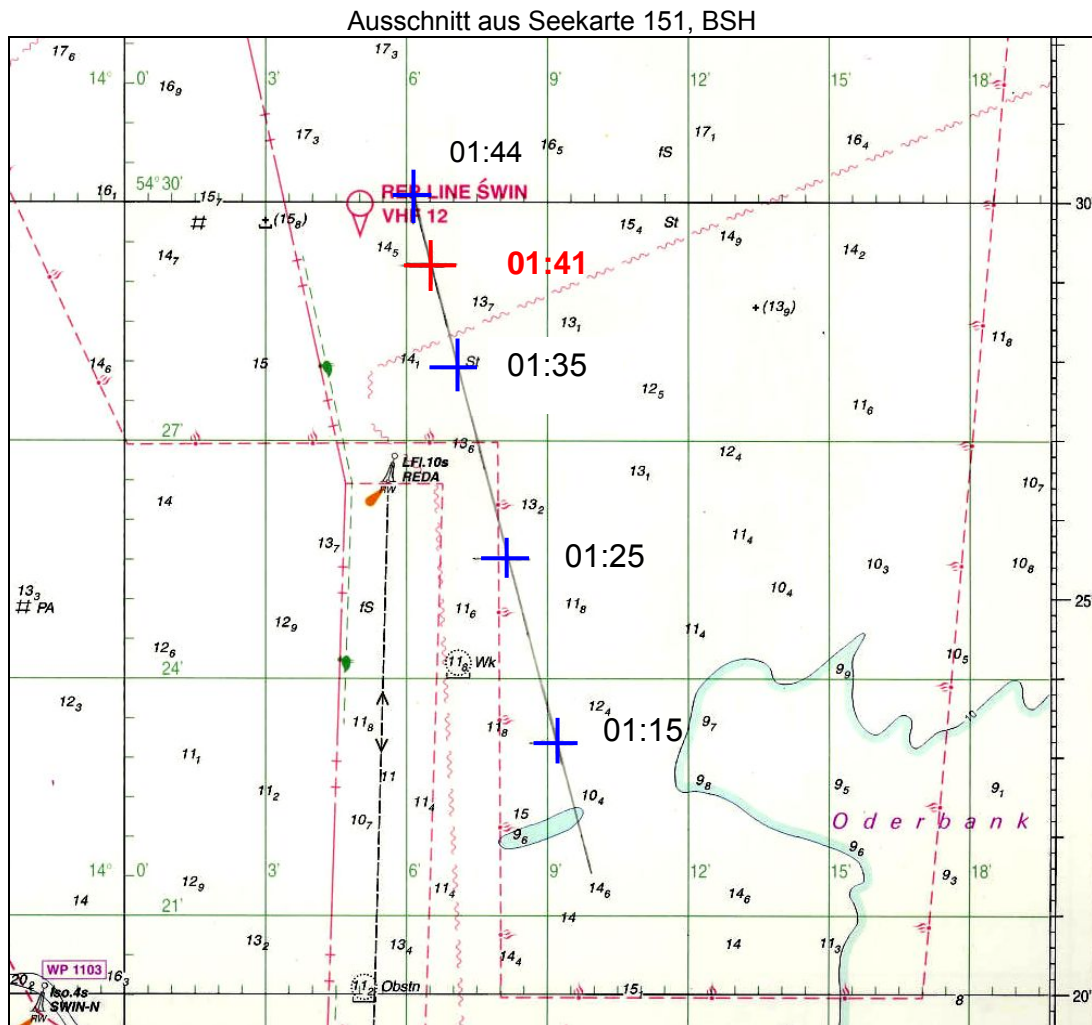


Abbildung 15: Kollisionsentwicklung

Deutlich wird, dass die Aussage, der Kapitän des Kutters habe vor dem Verlassen der Brücke auf seinem Radar in 3 sm Entfernung ein Objekt mit einem CPA von 0,5 sm identifiziert, sich nicht auf die SKANIA bezogen haben kann. Die Fähre fuhr in der oben dargestellten halben Stunde bis zum Unfall (und auch davor) „wie auf Schienen“ mit absolut konstanten Kurs- und Geschwindigkeitswerten direkt auf den ankernden Fischkutter zu. Bestätigt hat sich hingegen die Information, dass auf der Brücke der SKANIA die Kollision zunächst als solche nicht wahrgenommen wurde.

Statt dessen dauerte es ab dem Überlaufen der Ankerposition des Kutters (= 01:41 Uhr¹⁵) noch bis 01:45 Uhr, also etwa 4 Minuten, bevor die SKANIA Kurs und Geschwindigkeit änderte, um dann innerhalb weiterer 4 Minuten (vgl. oben **Abb. 13**) sehr schnell zum Stehen zu kommen. Der signifikante Größen- und Massenunterschied zwischen der Fähre und dem Fischkutter erklärt, warum die Fähre allein durch den Aufprall bzw. das seitliche Berühren und anschließende Mitschleppen des Kutters an dessen Ankerleine zunächst nicht spürbar in ihrem Fahrtverlauf beeinträchtigt wurde. Der Anker der GITTE als solcher ist dabei insbesondere deshalb nachvollziehbar nicht als besonderes Hindernis in Erscheinung getreten, weil die SKANIA höchstwahrscheinlich ausschließlich Kontakt mit dem abgetrommelten Teil des insgesamt ca. 175 m langen und 45 mm starken Kunststoffseils hatte, welches als „Beiholer“ die ca. 40 m lange, vollständig ausgebrachten Kette mit der Ankerwinde des Kutters verbindet.

5.3 Funkverkehr

Von der VKZ Warnemünde wurde auf Anforderung der BSU der Funkverkehr des UKW-Kanals 16 für den Zeitraum 01:00 Uhr bis 03:00 Uhr zur Verfügung gestellt. Die Aufzeichnung enthält lediglich ein kurzes Gespräch des Schiffsführers der GITTE in deutscher Sprache, wahrscheinlich mit der VKZ. Das Gespräch wurde um 02:08 Uhr geführt und der Schiffsführer bestätigt darin sinngemäß, dass es eine Kollision mit der SKANIA gegeben habe, man derzeit dabei sei, die Schäden festzustellen, es aber auf dem Kutter offenbar keinen Wassereintrich gegeben habe und die Situation unter Kontrolle sei.

5.4 Wetter und Seegang

5.4.1 Gutachten des DWD

Die BSU hat bei der Abteilung Seeschifffahrt des Deutschen Wetterdienstes (DWD) ein amtliches Gutachten über die Wind-, Seegangs- und Sichtverhältnisse östlich der Insel Rügen in der Zeit vom 16.02.2009 20:00 Uhr bis 17.02.2009 03:00 Uhr in Auftrag gegeben. Das Gutachten enthält die nachfolgenden wesentlichen Informationen.

„Wind:

Der Wind kam im Betrachtungszeitraum aus östlichen Richtungen mit etwa 3 Bft, zum Ende des Zeitraums aus Nordost um 4 Bft, die Böen erreichten maximal 5 bis 6 Bft.

Seegang:

Seegangsmessungen und –beobachtungen liegen vom Unfallort nicht vor. Messungen des Seegangs vor Zingst durch das BSH und Abschätzungen des Seegangs mit Hilfe des gemessenen Windes sprechen für eine Höhe von etwa 0,5 m, später um 1 m.

Sicht:

Die Sicht lag im Betrachtungszeitraum meist über 10 km, teilweise um 30 km. Gelegentlich trat leichter Schneefall auf, bei dem die Sicht zeitweise unter 10 km und minimal 4 bis 5 km betragen haben dürfte.“

¹⁵ Dieser Kollisionszeitpunkt ergibt sich zwangsläufig durch Koppelnavigation, wenn man die Ankerposition laut Satellitenortung als Unfallort annimmt, da Kurs und Geschwindigkeit der Fähre durch AIS belegt sind.

5.4.2 Beobachtungen an Bord der Fahrzeuge

Die Begutachtung der Wetterverhältnisse durch den DWD deckt sich im Wesentlichen mit den durch die Schiffsführungen mitgeteilten Beobachtungen. Hervorzuheben ist insoweit, dass beide Schiffsführungen übereinstimmend berichtet haben, dass die Sicht nicht vermindert gewesen sei und es zum Unfallzeitpunkt keinen Niederschlag gegeben habe.

6 Fazit

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. Allerdings ist anzumerken, dass eine etwaige gemischte Lichterführung als „manövrierunfähiger Ankerlieger“ den Kollisionsverhütungsregeln (vgl. Regeln 27 und 30 KVR) fremd ist.

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.

Ungeklärt blieb, wie lange die Brücke der GITTE unbesetzt war. Bei dem Objekt, dass der Kapitän in 3 sm Distanz vor dem Gang in den Maschinenraum aufgefasst hat, kann es sich jedenfalls nicht um die SKANIA gehandelt haben. Das CPA der SKANIA war entsprechend der AIS-Positionsauswertung in der letzten halben Stunde vor dem Unfall (und auch davor), also bei einer Distanz von mehr als 7 sm unzweifelhaft 0 sm und nicht 0,5 sm. Unabhängig davon war es regelwidrig und sehr gefährlich, die Brücke des Kutters im hier zu betrachtenden Seeraum überhaupt zu verlassen, da eine kontinuierliche Kontrolle der Ankerposition und Überwachung sich ggf. auch unerwartet schnell annähernden Schiffsverkehrs hierdurch unmöglich war.

Ebenfalls unerklärlich ist, warum 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 vorherrschenden Witterungsbedingungen (insbesondere kein Niederschlag und nur leichter Seegang) könnten jedenfalls nicht ernsthaft als Argumentation für eine mangelhafte Identifizierbarkeit des Kutters auf dem Radarbildschirm ins Feld geführt werden.

Aufschluss über die Erkennbarkeit des Kutters im Radar der SKANIA hätte die Auswertung der VDR-Aufzeichnung gebracht. Aber auch zur Frage der Beleuchtung des Kutters vor bzw. bis kurz nach dem Unfall hätte der VDR der Fähre, insbesondere die aufgezeichnete Kommunikation auf der Brücke indirekt wertvolle Erkenntnisse liefern können. Es kann wohl unterstellt werden, dass auf der Brücke eine heftige Diskussion darüber geführt worden wäre, wenn man ein unbeleuchtetes Objekt überläuft und auf diesem dann – wie seitens der SKANIA behauptet - nach dem Unfall plötzlich Lichter angeschaltet werden. Auch das seitens der SKANIA behauptete Eingeständnis des Kapitäns der GITTE, für den Unfall allein verantwortlich zu sein, das dieser angeblich per UKW gegenüber der Schiffsführung der SKANIA mehrfach erklärt haben soll, konnte nicht verifiziert werden. Es ist

bedauerlich, dass die Reederei der SKANIA nicht bereit war, die entsprechenden Behauptungen durch die Herausgabe der VDR-Daten zu belegen.

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.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung nimmt allerdings den vorliegenden Unfall zum Anlass, daran zu erinnern, dass eine Ausweitung der AIS-Ausrüstung auf kleinere Fahrzeuge (insbesondere Fischereifahrzeuge und Schlepper) auf freiwilliger oder verbindlicher Grundlage zu einem Sicherheitsgewinn führen würde.¹⁶ Durch das derzeitige Nebeneinander von Fahrzeugen mit und ohne AIS besteht die Gefahr, dass die selektive Wahrnehmung des Radarbeobachters verstärkt auf AIS-Ziele ausgerichtet wird und sonstige Echos nicht hinreichend beachtet werden.

¹⁶ Vgl. hierzu Sicherheitsempfehlung Nr. 8.1 im BSU-Untersuchungsbericht 09/06 vom 1. Juli 2007 über die Kollision zwischen MS TOR DANIA und Schleppzug EMS TUG am 10. Januar 2006 um 00:12 Uhr MEZ auf der Elbe.

7 Durchgeführte Maßnahmen

Die Reederei der SKANIA hat eine interne Untersuchung des Seeunfalls durchgeführt und der BSU mit Schreiben vom 10. April 2009 die daraus gezogenen Schlussfolgerungen mitgeteilt. Die übermittelten Erkenntnisse werden nachfolgend sinngemäß und auszugsweise¹⁷ dargestellt.

- 1. Die frühzeitige und korrekte Identifizierung kleiner und unbeleuchteter Objekte kann schwierig und manchmal unmöglich sein. Die Brückenbesatzung sollte jederzeit eine ordnungsgemäße und effiziente Radarbeobachtung und einen ebensolchen Ausguck gewährleisten. Der Wachoffizier muss sicherstellen, dass der Entfernungsbereich der Radargerätes in genügendem Intervall verändert wird, um kleine Objekte so früh wie möglich orten zu können. Es muss beachtet werden, dass kleine oder schwache Echos verloren gehen können oder durch Störeinflüsse unerkannt bleiben.*
- 2. Die Wachoffiziere beider Fahrzeuge folgten nicht den in Teil A Kapitel VIII Abschnitt A-VIII/2 Teil 3 niedergelegten Regeln für den Wachdienst auf See.*

Folgende Maßnahmen wurden im Ergebnis der internen Untersuchung des Unfalls für die Reederei empfohlen:

- 1. Durchführung von ergänzenden Trainingsmaßnahmen für Kapitäne und alle Wachoffiziere im Bereich Brückenwachdienst und Kollisionsverhütung bezogen auf kleine Fahrzeuge*
- 2. Durchführung von ergänzenden Trainingsmaßnahmen im Bereich Radarbeobachtung für alle Wachoffiziere*

¹⁷ Die BSU verzichtet auf die Wiedergabe derjenigen Schlussfolgerungen, die eine einseitige und/oder letztlich nicht belegte Schuldzuweisung in Richtung FK GITTE beinhalten.

8 Quellen

- Schriftliche Erklärungen/Stellungnahmen der Schiffsführungen beider Fahrzeuge
- Schriftliche Erklärungen/Stellungnahmen/Fotos der Reedereien beider Fahrzeuge
- Kontakt mit dem Vertreter des Flaggenstaates BAHAMAS
- Untersuchungsergebnisse der Bundespolizei See (Maritime Ermittlungs- und Fahndungsgruppe Neustadt)
- Aufzeichnungen der Verkehrszentrale Warnemünde
- Amtliches Gutachten Deutscher Wetterdienst (DWD) - Abteilung Seefahrt - vom 24. Februar 2009
- Seekarten und Schiffsdaten Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)