



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Untersuchungszwischenbericht 600/22

Schwerer Seeunfall

**Festkommen der PARANA
auf der Ems
am 9. Dezember 2022**

8. Dezember 2023

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz - SUG) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 Satz 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

Der vorliegende Untersuchungszwischenbericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 34 Absatz 4 SUG wird hingewiesen.

Bei der Auslegung des Untersuchungszwischenberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

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



Direktor: Ulf Kaspera
Tel.: +49 40 3190 8300
posteingang@bsu-bund.de

Fax.: +49 40 3190 8340
www.bsu-bund.de

Änderungsverzeichnis

Seite	Änderung	Datum

1 FAKTEN

1.1 Schiffsfoto



Abbildung 1: Die PARANA¹

1.2 Schiffsdaten

Schiffsname:	PARANA
Schiffstyp:	Autotransporter
Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Rostock
IMO-Nummer:	9427964
Unterscheidungssignal:	DHDT2
Eigner (nach Equasis):	PARANA GmbH & Co KG
Reederei:	Reederei F. Laeisz GmbH
Baujahr:	2012
Bauwerft:	Yangfan Group Co. Ltd. (China)
Klassifikationsgesellschaft:	Det Norske Veritas
Länge ü.a.:	182,80 m
Breite ü.a.:	31,50 m
Tiefgang maximal:	9,10 m
Bruttoreumzahl:	47.053
Tragfähigkeit:	12.868 t
Maschinenleistung:	14.220 kW
Hauptmaschine:	Hyundai MAN/B&W 955MC-C7
Geschwindigkeit:	20 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Schiffskörperkonstruktion:	Doppelboden
Mindestbesatzung:	15

¹ Quelle: Hasenpusch Photo-Productions.

1.3 Reisedaten

Abfahrtschafen:	Emden/Deutschland
Bestimmungshafen:	Dublin/Irland
Art der Fahrt:	Berufsschiffahrt/International
Angaben zur Ladung:	Fahrzeuge
Besatzung:	23
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	$T_v = 8,70 \text{ m}$, $T_a = 8,70 \text{ m}$
Lotse an Bord:	Ja
Anzahl der Passagiere:	keine

1.4 Angaben zum Seeunfall

Art des Seeunfalls:	Schwerer Seeunfall, Grundberührung
Datum/Uhrzeit:	9. Dezember 2022, 23:56 Uhr ²
Ort:	Ems, nördlich der Tonne 48/Knock 2
Breite/Länge:	$\varphi = 53^\circ 20,38'N$, $\lambda = 006^\circ 59,92'E$
Fahrtabschnitt:	Revierfahrt
Platz an Bord:	Unterboden
Folgen:	Festkommen außerhalb des Fahrwasser

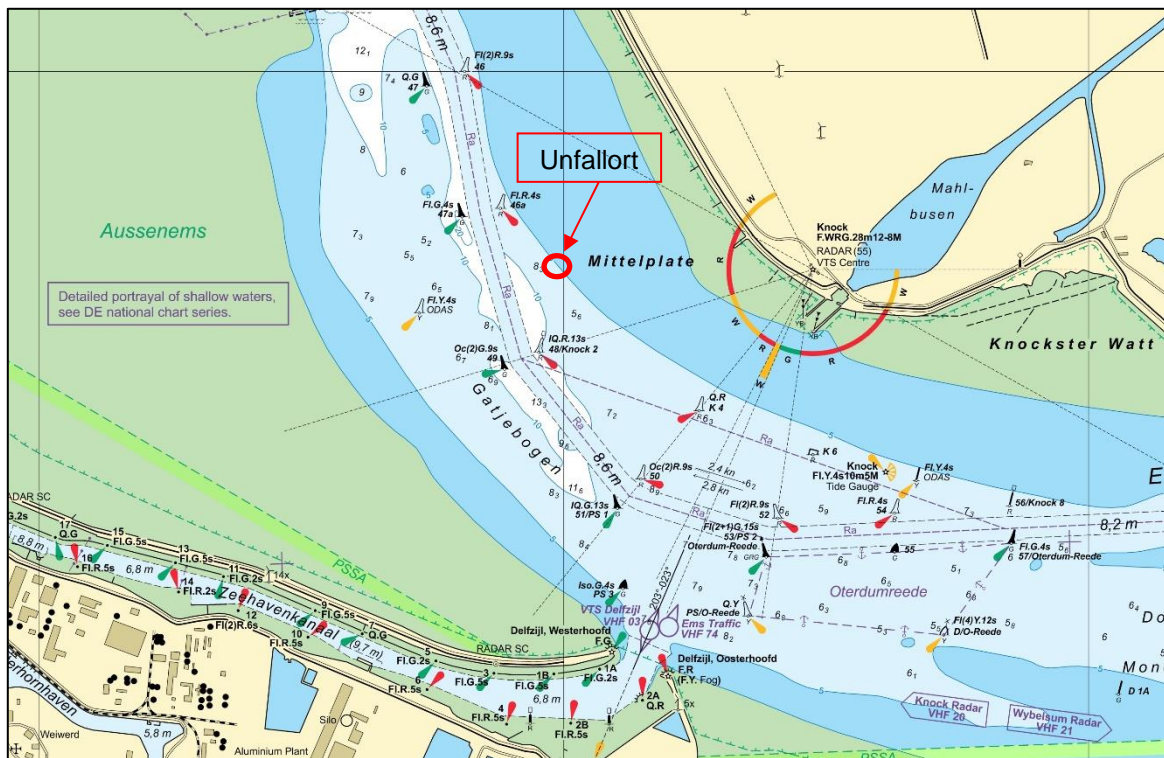


Abbildung 2: Seekarte mit Unfallort³

² Alle Zeiten, soweit nicht anders angegeben, in Mitteleuropäischer Zeit (MEZ) = UTC + 1 h.

³ Quelle: Ausschnitt aus Seekarte DE 91 des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie.

1.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	Verkehrszentrale (VKZ) Emden, Wasserschutzpolizeistation Wilhelmshaven
Eingesetzte Mittel:	Auf Anforderung des Schiffes durch Schlepper RADBOD und PETER WESSELS freigeschleppt.
Ergriffene Maßnahmen:	Rückkehr des Schiffes zum Liegeplatz in Emden.

2 ZUSAMMENFASSUNG

Der unter deutscher Flagge fahrende Autotransporter PARANA war am 9. Dezember 2022 mit einer Ladung Personenkraftwagen auf der Reise von Emden nach Dublin/Irland. Das Schiff legte um 23:06 Uhr mit Unterstützung von zwei Schleppern ab. Der Kapitän hatte die Brückenwache inne. Er wurde zunächst durch einen Hafenlotsen beraten. Um 23:15 Uhr erfolgte die Übergabe der Beratung vom Hafenlotsen an den Revierlotsen, der zusammen mit dem Hafenlotsen an Bord gekommen war. Der Hafenlose verließ das Schiff um 23:20 Uhr mit Hilfe eines Lotsenbootes. Während des weiteren Fahrtverlaufs war die Brücke neben dem Kapitän und dem Lotsen mit dem 1. Nautischen Offizier (1. NO), dem 3. Nautischen Offizier (3. NO), einem Auszubildenden als Ausguck und einem Rudergänger besetzt. Der 1. NO verließ um 23:52 Uhr die Brücke. Aus den Eintragungen in die Brückenkladde ergibt sich, dass der 3. NO spätestens ab 23:18 Uhr für die Ortsbestimmung zuständig war.

Das Schiff hatte während der Revierfahrt auf der Ems eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 12 kn⁴. Der Tidestrom lief gegen an. Das Hochwasser am Bezugsort Knock trat am 10. Dezember 2022 um 01:20 Uhr ein. Zum Unfallzeitpunkt wehte der Wind mit ca. 2 – 3 Bft aus südlicher Richtung. Die Sichtweite betrug etwa 3 km, die Lufttemperatur -2 °C.

Nach der Passage des Emders Fahrwasser folgten drei Kursänderungen nach Steuerbord, um dem Fahrwasserverlauf der Ems zu folgen. Die dazu notwendigen Ruderkommandos wurden dem Rudergänger durch den Lotsen gegeben. Bei der Kursänderung am Tonnenpaar 48/49 sollte die Drehung des Schiffes nach Steuerbord durch ein Gegenruder von 10° nach Backbord aufgefangen werden. Der Rudergänger wiederholte das Kommando des Lotsen, legte das Ruder jedoch nach Steuerbord. So geschah es auch bei den nachfolgenden Kommandos „Backbord zwanzig“ und „Hart Backbord“. Durch die zunehmenden Ruderlagen nach Steuerbord nahm die Drehgeschwindigkeit weiter zu. Als die Schiffsführung und der Lotse die Ursache dafür wahrnahmen, ließ sich der Kurs durch das Legen des Ruders nach „Hart Backbord“ und das Ordern der Hauptmaschine auf „Voll zurück“ nicht mehr rechtzeitig so ändern, dass eine Grundberührung und das Festkommen an der 5-Meter-Tiefenlinie verhindert werden konnten.

Die Fahrt der auf der Ems entgegenkommenden ISAR HIGHWAY wurde durch die PARANA nicht beeinträchtigt. Abbildung 3 erlaubt einen groben Überblick über die Begegnungssituation der Schiffe PARANA und ISAR HIGHWAY im Fahrwasser der Ems um 23:53:29 Uhr. Die PARANA befand sich zu diesem Zeitpunkt unmittelbar vor der Tonne 48/Knock 2. Der Abstand zwischen den Fahrzeugen betrug ca. 0,75 sm.

⁴ Fahrt über Grund.

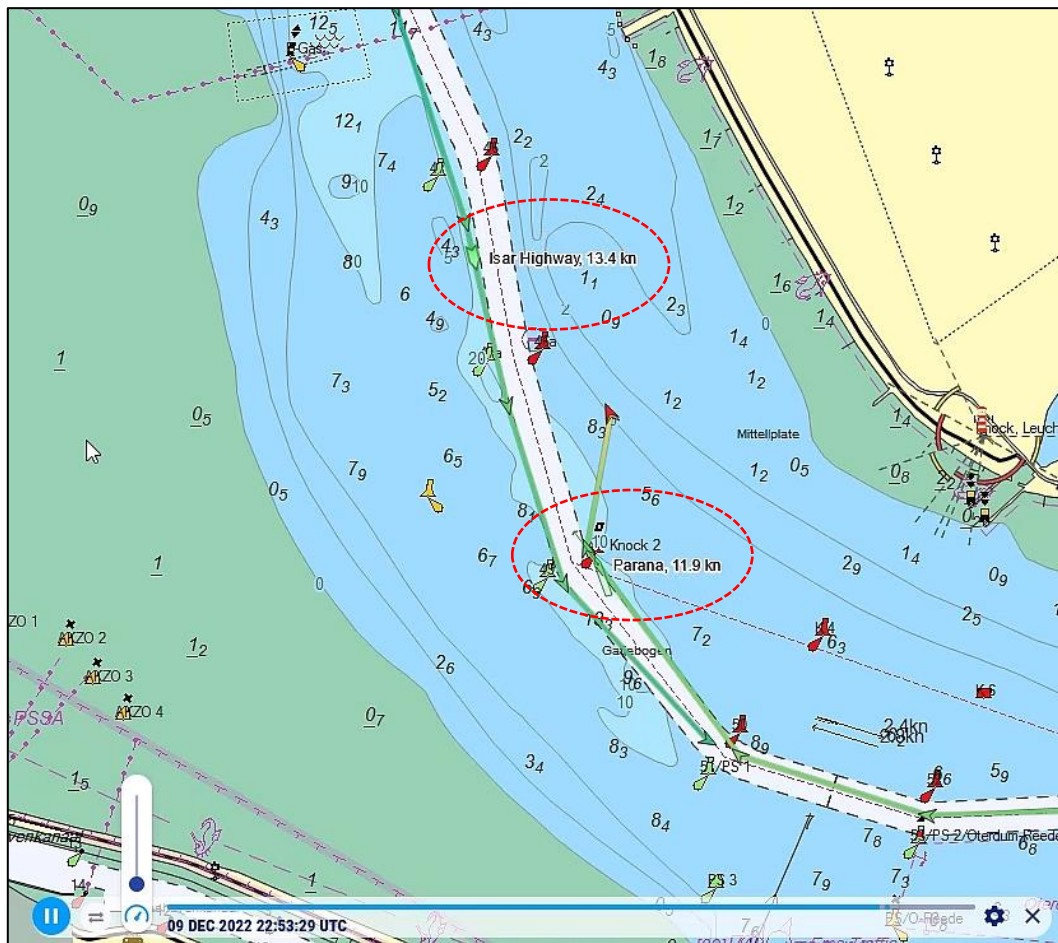


Abbildung 3: Screenshot zum Zeitpunkt 23:53:29 Uhr⁵

Nachdem das Schiff festgekommen war, informierte der Lotse um 23:59 Uhr die Verkehrszentrale Emden über die Situation.

Die Besatzung begann anschließend mit der Überprüfung des Schiffes. Dabei konnten weder ein Wassereinbruch noch eine andere Beschädigung festgestellt werden. Es traten keine Betriebsstoffe aus. Ruder und Schraube hatten nach der Grundberührung keine erkennbaren Funktionseinschränkungen.

Das Schiff sollte mit der Unterstützung von zwei Schleppern freikommen. Dazu kamen die Schlepper PETER WESSELS und RADBOD zum Einsatz. Die RADBOD erreichte als zweiter Schlepper am 10. Dezember 2022 um 01:11 Uhr den Einsatzort. Das Freischleppen wurde durch das Leeren verschiedener Ballastwassertanks unterstützt. Am 10. Dezember 2022 um 01:30 Uhr kam das Schiff wieder frei und es war um 01:40 Uhr zurück im Fahrwasser. Anschließend kehrte es aus eigener Kraft und unter Begleitung der beiden Schlepper nach Emden zurück. Hier gingen zunächst Beamte des WSP-Reviers Wilhelmshaven und später ein Untersucher der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung an Bord. In diesem Zusammenhang wurde auch eine Kopie der Aufzeichnungen des Schiffsdatenschreibers durch die Besatzung übergeben.

⁵ Quelle: MarineTraffic.

Nach der Bestätigung der Seetüchtigkeit durch die Klassifikationsgesellschaft verließ die PARANA am gleichen Tag mit dem Mittagshochwasser den Hafen von Emden in Richtung See.

Die Untersuchung des Unfalls wurde zwischenzeitlich abgeschlossen und die BSU ist derzeit dabei, den diesbezüglichen Untersuchungsbericht zu fertigen. Da die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist für dessen Veröffentlichung nicht eingehalten werden kann, wird die Öffentlichkeit auf dem Wege der Herausgabe eines Untersuchungszwischenberichtes über den Stand der Untersuchung dieses schweren Seeunfalls informiert.