



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
www.bsu-bund.de

**Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom**

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
Az. 250/08

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 2. Juni 2009

PRESSEMITTEILUNG 10/09

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der **Untersuchungsbericht Nr. 250/08** am 2. Juni 2009 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision zwischen dem Frachter RABA und dem Sonderfahrzeug ARTUR BECKER am 1. Juni 2008 gegen 06:45 Uhr nordwestlich der Halbinsel Wittow/Rügen. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen - wie alle bisherigen Berichte - im Internet unter www.bsu-bund.de einzusehen und herunterzuladen.

(Kurzfassung):

Kollision zwischen dem MS RABA und dem Sonderfahrzeug ARTUR BECKER

Am 1. Juni 2008 gegen 06:45 Uhr kollidierte der polnische Frachter RABA mit dem deutschen Sonderfahrzeug ARTUR BECKER 1,5 sm nordwestlich der Halbinsel Wittow/Rügen. Durch den Unfall wurden weder Personen verletzt noch die Umwelt gefährdet. ARTUR BECKER befand sich mit 30 Expeditionsteil-

nehmern auf dem Weg zu einem Schiffswrack, RABA näherte sich von Backbord. Der Offizier auf der Brücke der RABA nahm die ARTUR BECKER durch Übermüdung erst zu spät wahr. Die ARTUR BECKER hatte Kurs und Geschwindigkeit beibehalten. Der Versuch einer UKW-Absprache schlug fehl. In der Folge wichen

beide Fahrzeuge von den Ausweich- und Fahrregeln der Internationalen Kollisionsverhütungsregeln ab, und es kam zur Kollision. Der Abschlussbericht wurde am 2. Juni 2009 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

(Langfassung)

Zusammenfassung des Seeunfalls

Am Morgen des 1. Juni 2008 befand sich das unter deutscher Flagge fahrende Sonderfahrzeug ARTUR BECKER auf einer Expeditionsfahrt mit Fahrgästen ca. 1,5 sm nordwestlich der Halbinsel Wittow/Rügen.

Nachdem die ARTUR BECKER in der Nacht zuvor westlich vor Wittow geankert hatte, war sie um 06:09 Uhr Anker auf gegangen. Ziel der Fahrt war ein Schiffswrack nördlich vor Rügen. Die Wetterbedingungen waren gut. Es herrschte eine Sichtweite von mehr als 25 km bei mäßigem Ost- bis Ostnordostwind mit mittlerer Stärke von 4 Bft. Das Fahrzeug steuerte einen Kurs von 030° mit einer Geschwindigkeit von 8,4 kn über Grund. Die Brücke war mit dem Kapitän, dem Technischen Offizier und einem Rudergänger besetzt, alle deutscher Nationalität. Gegen 06:30 Uhr bemerkte man einen an Backbord aufkommenden Frachter, die unter polnischer Flagge fahrende RABA. Die RABA war mit einer Ladung Getreide auf ihrer Reise von Boston/Großbritannien nach Szczecin/Polen. Sie steuerte einen Kurs von 073° mit einer Geschwindigkeit von 8,6 kn über Grund. Die Brücke der RABA war mit dem polnischen 1. Nautischen Offizier besetzt.

Als beide Schiffe sich bis auf knapp 1,5 kbl angenähert hatten, rief die RABA die ARTUR BECKER über UKW. Man versuchte, eine Manöverabsprache zu treffen, wobei es zu Missverständnissen kam. Die RABA hielt ihren Kurs, reduzierte aber die Geschwindigkeit auf 5-6 kn. Auf der ARTUR BECKER ging man hingegen davon aus, die RABA werde am Heck der ARTUR BECKER vorbeigehen und diese an deren Steuerbordseite überholen. Deshalb hielt man Kurs und Geschwindigkeit bei.

Erst als die RABA durch die Brückenbesatzung der ARTUR BECKER nicht, wie erwartet, an Steuerbord sondern an Backbord querab in ca. 20-30 m Entfernung ausgemacht wurde, leitete man ein „Hart Steuerbord“-Manöver ein und orderte die Maschine auf „Voll Zurück“. Die Kollision konnte dadurch nicht mehr verhindert werden. Beide Schiffe kollidierten gegen 06:45 Uhr Vorschiff an Vorschiff, wobei die ARTUR BECKER mit ihrer Backbordseite an die RABA heranklappte. Es entstand an beiden Fahrzeugen Sachschaden oberhalb der Wasserlinie. Die Schiffe konnten aus eigener Kraft ihre Fahrt fortsetzen. Durch den Unfall wurden weder Personen verletzt noch traten umweltgefährdende Stoffe aus.

Sicherheitsempfehlungen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt u.a. das Einhalten Ausweich- und Fahrregeln der KVR, der einschlägigen Mindestruhezeiten und das Anpassen der Besatzungsstärke an die Anforderungen der Reise. Von der Verwendung des UKW-Funks als Mittel zur Kollisionsverhütung wird abgeraten.

Jörg Kaufmann
Leiter