



# Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

## Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

### Dienstgebäude

Bernhard-Nocht-Str. 78  
20359 Hamburg  
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 83 11  
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40  
[posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)  
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen  
(bei Antwort angeben)  
289/17

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Email: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)

Datum

02. August 2018

## PRESSEMITTEILUNG 06/18

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 289/17 am 02. August 2018 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision zwischen dem MS FINNSKY und dem Dampfeisbrecher STETTIN auf der Warnow am 12. August 2017. Es besteht die Möglichkeit, diesen im Internet unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen>

einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

### Weniger schwerer Seeunfall – Kollision FINNSKY mit der STETTIN

Am 12. August 2017 gegen 09:55 Uhr kollidierte die unter finnischer Flagge einwärts auf der Warnow fahrende FINNSKY mit dem auswärts fahrenden deutschen Traditionsschiff Dampfeisbrecher STETTIN auf der Warnow während der HANSE SAIL. Die FINNSKY fuhr rückwärts auf der W-lichen Seite des Fahrwassers zum Liegeplatz 60 hin. Die STETTIN fuhr auch zur W-lichen Seite des Fahrwassers und versuchte

die entgegenkommende FINNSKY an deren Backbordseite zu passieren. Eine Bb.-Kursänderung der STETTIN mit harter Ruderlage reichte letztendlich nicht mehr aus, so dass es zu einer Kollision der beiden Schiffe kam. Die STETTIN wurde in Höhe des Kesselraums oberhalb der Wasserlinie auf einer Länge von ca. 2m und einer Höhe von ca. 30cm Höhe aufgerissen. Der Abweiser der FINNSKY im Heckbereich wurde auf der

Backbordseite leicht deformiert und hatte ein Loch das 15cm lang und 3cm hoch war. An Bord der STETTIN gab es 10 Verletzte. Es traten keine Schadstoffe aus.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter <https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen>.

Langfassung:

## **Weniger schwerer Seeunfall – Kollision FINNSKY mit der STETTIN**

Am 12. August 2017 gegen 09:55 Uhr kollidierte die unter finnischer Flagge einwärts auf der Warnow fahrende RoRo-Fähre FINNSKY mit dem auswärts fahrenden deutschen Traditionsschiff Dampfeisbrecher STETTIN bei Tonne 43/SM2. Die FINNSKY hatte auf der Wendepalte (Wendestelle/-kreis im Fahrwasser) gedreht und fuhr rückwärts auf der W-lichen Seite des Fahrwassers zum Liegeplatz 60 hin. Die STETTIN fuhr auch zur W-lichen Seite des Fahrwassers und versuchte die entgegenkommende FINNSKY an deren Backbordseite zu passieren. Dieses Manöver wurde nicht mit der Schiffsführung der FINNSKY abgesprochen. Eine Bb.-Kursänderung der STETTIN mit harter Ruderlage reichte letztendlich nicht mehr aus, so dass es zu einer Kollision der beiden Schiffe kam. Bei der Kollision prallte die STETTIN mit der Steuerbordseite auf den hinteren Abweiser, den sogenannten „Ducktail“, der FINNSKY. Die STETTIN wurde in Höhe des Kesselraums oberhalb der Wasserlinie auf einer Länge von ca. 2m und einer Höhe von ca. 30cm Höhe aufgerissen. Der Abweiser der FINNSKY im Heckbereich wurde auf der Backbordseite leicht deformiert und hatte ein Loch das 15cm lang und 3cm hoch war. An Bord der STETTIN gab es 10 Verletzte. Es traten keine Schadstoffe aus.

Die Kollision der RoRo Fähre FINNSKY mit dem als Traditionsschiff zugelassenen Dampfeisbrecher STETTIN mit 176 Passagieren an Bord ist auf eine bereits anfängliche verkehrte Reiseplanung und einer unzureichenden Wahrnehmung der tatsächlichen Verkehrssituation der STETTIN, einer fehlenden Verkehrssicherung durch Polizeiboote auf dem Revier sowie der der gefahrneigenden ca. 1sm langen und 4-5 kn schnellen Rückwärtsfahrt der FINNSKY im dichten Verkehr ohne verantwortlichen Wachoffizier auf der achteren Manöverstation zurückzuführen, die durch fehlende Kommunikation über Sprechfunk und eindeutige Absprachen mit der FINNSKY bzw. Verkehrszentrale (VKZ) entstanden ist. Die STETTIN fuhr unter Lotsenberatung, während bereits kurz nach dem Ablegen der Kapitän das Kommando an seinen Steuermann übergab, der die Maschinenkommandos des Lotsen ausführte und das Handruder kontrollierte. Die FINNSKY war in den Außenfahrständen jeweils mit dem Kapitän und 1. Offizier besetzt und fuhr nach Sicht rückwärts zu ihrem Liegeplatz. Dabei musste ihre Bahn mehrmals mit dem Bugstrahlruder korrigiert werden. Es wurden weder auf der STETTIN noch auf der FINNSKY die gegenseitig mit der Pfeife gegebenen akustischen Signale wahrgenommen. Auf der FINNSKY wurden 2 mal 3 kurze Töne gegeben mit der Bedeutung „Ich fahre rückwärts“, die von der Besatzung der STETTIN nicht gehört wurden, möglicherweise, weil die Pfeife der FINNSKY nur nach vorne ausgerichtet war. Bis zur Kollision waren entgegen des Betriebssicherheitshandbuchs der STETTIN dauernd etwa 10-15 Passagiere auf der Brücke und der Steuermann moderierte zeitweise die Reise über die Bordsprechanlage, während der Kapitän die Brücke verließ. Diese begleitenden Bedingungen ließen keine konzentrierte Wahrnehmung der Verkehrssituation für den Lotsen zu. Es konnte von der BSU nicht ermittelt werden, warum die Anrufversuche des Lotsen bei der FINNSKY nicht aufgezeichnet und zum Erfolg führten.

Insgesamt fuhren die Fahrzeuge im Bereich der FINNSKY mit etwa 5-6kn und dichtem Verkehr rasant, so dass die Reaktionszeiten bei Begegnungsgeschwindigkeiten von etwa 10 kn gering waren. Erschwerend kam hinzu, dass die Schiffsführung der STETTIN unmittelbar vor der Kollision regelwidrig durch einen vor dem Bug kreuzenden Kutterverband in ihrer Entscheidungsfindung beeinflusst wurde. Eigentlich hätte in dieser Situation nur noch ein beherztes hart Stb.- Manöver helfen können, um die Kollision noch zu vermeiden, denn aufgrund des großen rechtsdrehenden Festpropellers und relativ kleinem Ruder der STETTIN ist ein schnelles Drehen über Bb. auf engstem Raum bei einem Drehkreisdurchmesser von 360 m nicht möglich. Dann wäre die STETTIN im engen Fahrwasser auf Grund gelaufen. Ein Voll Rückwärts Manöver hätte in die Katastrophe geführt, denn dann wäre die STETTIN hinter der FINNSKY quergeschlagen. Leider gab es in dieser heiklen Situation keine zusätzliche Verkehrssicherung durch die Wasserschutzpolizei. Obwohl der VKZ bekannt war, dass sich Groß- und Kleinschiffahrt treffen würden, fand auf der Unterwarnow keine Absicherung durch Polizeiboote statt. Es gab auch keine speziellen Hinweise zum Schiffsverkehr beim An- und Ablegen durch die VKZ. Verkehrsrechtlich hätte nach der Seeschiffahrtsstraßenordnung §33

die übrige Schifffahrt Rücksicht auf die FINNSKY nehmen müssen, denn sie befand sich bereits beim Anlegen, welches mit dem Wenden und ihrer Rückwärtsfahrt zum Liegeplatz begonnen hatte.

Im Rahmen der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe von 2003 wurden von der BG-Verkehr für die STETTIN Zeugnisse für 130/225 Personen ausgestellt, die bei Anerkennung durch einen ausländischen Hafenstaat auch für die internationale Fahrt gelten sollen. Nach Ansicht der BSU unterfällt die STETTIN jedoch nicht der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe, sondern als Fahrgastschiff der EU-Fahrgastrichtlinie für Passagierschiffe und in der internationalen Fahrt den SOLAS-Regeln. Beides vermag die STETTIN nicht zu erfüllen. Insbesondere haben die Berechnungen der Leckstabilität ergeben, dass die STETTIN die Bauvorschriften für Fahrgastschiffe nicht einhalten kann. Die an Bord vorhandenen Rettungsmittel (Rettungsboote, Rettungswesten und nicht vorhandenes Bereitschaftsboot) entsprechen ebenfalls nicht der EU-Fahrgastrichtlinie. Daher hat sich die BSU entschieden der BG-Verkehr zu empfehlen das der STETTIN ausgestellte Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe einzuziehen. Die BSU hat weitere Sicherheitslücken im Schiffsbetrieb, bei der Lotsenbrüderschaft Wismar/Rostock/Stralsund, in der Verkehrssicherung bei der HANSE SAIL, der Verkehrszentrale Warnemünde sowie der BG Verkehr erkannt und in diesem Bericht benannt. Es wurden auch schon Maßnahmen ergriffen, um die Sicherheit zu verbessern. Bei der STETTIN ist außerdem zu bedenken, dass es sich vorwiegend um Freizeitbesatzungen handelt, die ein Ehrenamt zur Erhaltung dieses Eisbrechers ausüben. Die Betriebsform sollte jedoch überarbeitet werden. Deshalb hat die BSU der BG-Verkehr empfohlen, das für die STETTIN ausgestellte Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe einzuziehen. Der Reederei der FINNSKY wurde u.a. empfohlen, ihre RoRo Fähren, die die Warnow befahren mit einer achtern installierten Radaranlage auszurüsten, damit der Verkehr in der Achterausfahrt besser beobachtet werden kann.

Ulf Kaspera  
Direktor