



# 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)  
32/19

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

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

Datum

16.01.20

## PRESSEMITTEILUNG 01/20

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 32/19 am 16. Januar 2020 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Festkommen des MS BORE BANK nach einem Ruderausfall. Es besteht die Möglichkeit, diesen im Internet unter

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

einzusehen und herunterzuladen.

### **Festkommen des MS BORE BANK nach Ruderausfall auf Höhe der Tonne 18 des Seekanals Rostock am 17. Januar 2019**

Das unter finnischer Flagge fahrende Ro/Ro-Schiff BORE BANK befand sich am 17. Januar 2019 auf der Reise von Kotka (Finnland) nach Rostock. Morgens um 05:30 Uhr kam der Lotse an Bord und die Passage des Seekanals begann. Um 05:47 Uhr stellte der Lotse fest, dass er das Schiff nicht steuern konnte und bat den 3. Nautischen Offizier (NO), das Handruder zu übernehmen. Daraufhin schaltete der 3. NO um, musste aber feststellen, dass er so das Schiff ebenfalls nicht steuern konnte. Das Ruder reagierte nicht.

Der Kapitän ergriff nun den Joystick, mit dem alles überschrieben wird und legte das Ruder auf Hart Backbord. Tatsächlich begann die BORE BANK, sich nach Backbord zu drehen. Da sich der östliche Wellenbrecher des Seekanals bereits sehr nah vor dem Bug befand, entschieden der Kapitän und der Lotse der Situation entsprechend schnell, dass es zu gefährlich sei, den Backborddreh nun wieder aufzufangen, da das Schiff über Steuerbord zurück in das Fahrwasser drehend den Wellenbrecher treffen

würde. Deshalb wurde die Backborddrehung nicht unterbrochen und die BORE BANK lief mit dem Vorschiff auf Grund.

Die Besatzung konnte keine Schäden am Schiffskörper feststellen. Die Hauptmaschine und auch die Ruderanlage arbeiteten wieder fehlerfrei.

Der Lotse informierte die Vlkz Warnemünde über das Festkommen und forderte Schlepper an. Mit vereinten Kräften von drei Schleppern und der eigenen Hauptmaschine kam die BORE BANK um 07:40 Uhr frei. Mit Unterstützung der Schlepper war die BORE BANK um 09:00 Uhr an der Pier fest, die Lade- und Löscharbeiten und die Untersuchungen dieses Vorfalles begannen.

Die Ursache für den Ruderausfall ließ sich mit den zur Verfügung stehenden Daten nicht aufklären. Der BSU ist bekannt, dass es immer wieder zu Ruderausfällen kommt, deren Ursache mangels ausreichender Datengrundlage nicht festgestellt werden kann. Grund hierfür ist, dass die technischen Daten der Ruderanlagen nicht verpflichtend aufgezeichnet werden. Die BSU sieht in den durchaus häufigen Ruderausfällen ein erhöhtes Gefährdungspotenzial, insbesondere in engen Fahrwassern oder umweltsensiblen Seegebieten.

Dieser Bericht empfiehlt dem BMVI, sich bei der IMO dafür einzusetzen, SOLAS durch die Vorgabe einer internen Fehleraufzeichnung in Ruderanlagen zu ergänzen, um durch deren Auswertung zukünftige Ruderausfälle zu minimieren und so die Sicherheit auf See zu erhöhen.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter

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

Ulf Kaspera  
Direktor