



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
<http://www.bsu-bund.de>

**Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom**

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
283/16

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

E-Mail: posteingang-bsu@bsh.de

Datum

11. Dezember 2020

PRESSEMITTEILUNG 18/20

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der summarische Untersuchungsbericht Nr. 283/16 am 11. Dezember 2020 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Wassereinbruch in die Vorpiek auf der RoPax-Fähre BERLIN nach Kontakt mit der Fenderanlage im Hafen von Gedser (DK) am 30. Juli 2016. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter

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

einzusehen und herunterzuladen.

Wassereinbruch in die Vorpiek auf der RoPax-Fähre BERLIN nach Kontakt mit der Fenderanlage im Hafen von Gedser (DK)

Die RoPax-Fähre BERLIN hatte am 30.07.2016 einen Wassereinbruch durch drei ca. 1 m lange Risse in der Vorpiek auf Höhe der Wasserlinie. Die Fähre war beim Anlegen in Gedser mit dem Wulstbug in die Fenderanlage gefahren. Der Wassereinbruch selbst wurde erst auf der Rückfahrt nach Rostock bemerkt. Der Wulstbug war rund 2-3° in Richtung Steuerbord von der Längsachse aus gesehen verworfen, was aber nicht zu einer schweren Beschädigung der schiffbaulichen Verbände führte. Auch war keine Verschmutzung eingetreten. Die BERLIN konnte die Fahrt ungehindert fortsetzen und ging nach ihrer Ankunft in Rostock an die Pier, wo sie am Folgetag repariert wurde.

Die Kollision ist maßgeblich auf nautische Fehler der Schiffsführung zurückzuführen. Es war auf der Brücke übersehen worden, dass noch ein Verstellpropeller auf „Fahrt voraus“ stand, während man versuchte, die Fähre aufzustoppen. Eine von der Reederei zur Verfügung gestellte Checkliste hatte die Schiffsführung nicht genutzt.

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

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

Ulf Kaspera
Direktor