



# Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

## Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

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

Leitweg ID 991-14090-76

**Ihr Zeichen**  
**Ihre Nachricht vom**

**Mein Zeichen**  
(bei Antwort angeben)  
282/20

**+ 49 (0) 40 31 90 – 83 22**

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

**Datum**

**07.04.2022**

### **PRESSEMITTEILUNG 04/22**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 7. April 2022 der Untersuchungsbericht 282/20 über das „Auflaufen des Bulkcarriers RUBINA nach Versagen der Ruderanlage auf der Weser am 27. August 2020“ veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich vor allem mit den Funktionen einer Ruderanlagensteuerung bzw. -regelung, sowohl generell als auch in Bezug auf den vorliegenden Unfall, dessen Ursache in letzter Instanz nicht vollständig geklärt werden konnte. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter

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

einzusehen und herunterzuladen.

### **Schwerer Seeunfall – Auflaufen des Bulkcarriers RUBINA nach Versagen der Ruderanlage auf der Weser**

Der unter der Flagge von Portugal/Madeira fahrende Bulkcarrier RUBINA kam am 27.08.2020 gegen 21:55 Uhr auf der Weser fest.

Am Unfallabend befand die RUBINA sich nordgehend auf der Weser. Beide Rudermaschinen liefen, es wurde von einem Rudergänger mit dem Handsteuerrad gesteuert.

Als der Rudergänger von einer Ruderlage von ca. 15° Steuerbord zurück auf mittschiffs gehen wollte, passierte trotz korrekter Handsteuerradlage zunächst nichts; das Ruder blieb in dieser Ruderlage liegen. Nach wenigen Sekunden sprang die Steuerung, begleitet von einem akustisch und visuell deutlich wahrnehmbaren Alarm, vom Handsteuerrad auf den Tiller um.

Die Schiffsführung schaltete sofort auf Handsteuerung zurück. Gleichzeitig veränderte die Ruderlage sich auf hart Steuerbord (45°) und blieb wiederum dort liegen, weiterhin ohne auf Ruderlagenvorgaben des Handsteuerrads zu reagieren. Die bereits bestehende Drehung des Schiffs beschleunigte sich stark.

Trotz eines sofort eingeleiteten Achterausmanövers lief die RUBINA innerhalb kurzer Zeit mit dem Vorschiff auf, zufällig an einer relativ „glimpflichen“ Stelle im Revier.

Nach der Bergung am Folgetag wurde die RUBINA an eine Wartepier nach Brake geschleppt. Zwei Tage später konnte das Schiff seine Reise fortsetzen.

Als Ursache für das nicht reagierende Ruder konnte ein offen stecken gebliebenes Pilotventil der Pumpeneinheit Nr. 2 der Rudermaschinenanlage ausgemacht werden. Die Ursache für dieses Steckenbleiben konnte nicht abschließend geklärt werden.

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

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

Ulf Kaspera  
Direktor