

Untersuchungsbericht 250/08

2. Juni 2009

Weniger schwerer Seeunfall

Kollision des MS RABA mit dem Sonderfahrzeug ARTUR BECKER am 1. Juni 2008 nordwestlich der Halbinsel Wittow/Rügen

1 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 Uhr¹ 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.

¹ Alle im Bericht genannten Uhrzeiten beziehen sich auf die Mitteleuropäische Sommerzeit (MESZ) = Weltzeit (UTC) + 2 Stunden.

Bereits durchgeführte Maßnahmen

Betreiber der RABA

Der Betreiber der RABA hat auf Betreiben der polnischen Aufsichtsbehörde für Schiffssicherheit die Schiffsbesatzung ausgewechselt.

Betreiber der ARTUR BECKER

An der Außenseite des Brückenhauses der ARTUR BECKER wurden beiderseits Rückspiegel angebracht, um die Sicht nach achtern zu optimieren.

See-Berufsgenossenschaft

Die See-Berufsgenossenschaft beschränkte die Höchstzahl der zulässigen Fahrgäste an Bord im Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für die ARTUR BECKER ausdrücklich auf 12 Personen.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die folgenden Sicherheitsempfehlungen stellen weder nach Art, Anzahl noch Reihenfolge eine Vermutung hinsichtlich Schuld oder Haftung dar.

2.1 Schiffsführungen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt allen Schiffsführungen auf Seeschiffen, während der Brückenwache nach den Vorgaben des STCW-Codes und den Internationalen Kollisionsverhütungsregeln einen gehörigen Ausguck zu gewährleisten sowie das Radarbild stets aufmerksam zu verfolgen und geeignete Entfernungsbereiche auszuwählen.

Des Weiteren wird empfohlen, sich bei Erkennen der möglichen Gefahr eines Zusammenstoßes mit einem anderen Fahrzeug an die Vorgaben der Internationalen Kollisionsverhütungsregeln zu halten. Von der Verwendung des UKW-Funks als Mittel zur Kollisionsverhütung wird abgeraten.

2.2 Betreiber der RABA, Schiffsführung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Betreiber der RABA und ihrer Schiffsführung, die Einhaltung der nach dem STCW-Code vorgesehenen Mindestruhezeiten zu gewährleisten und deren Einhaltung zu kontrollieren. Die Besatzungsstärke ist an die Anforderungen der jeweiligen Reise anzupassen.

2.3 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Prüfung der Notwendigkeit eines neuen Sonderfahrzeugstatus in der Schiffssicherheitsverordnung, der den besonderen Anforderungen historischer Seeschiffe in Fahrt gerecht würde, die seit der Wiedervereinigung die deutsche Bundesflagge unter den Zulassungsmaßnahmen der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik führen.