

## **Untersuchungsbericht 32/19**

**Datum: 16. 01.2020**

**Schwerer Seeunfall**

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

### **1 Zusammenfassung des Seeunfalls**

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. 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 feststellen. Die Hauptmaschine und auch die Ruderanlage arbeiteten fehlerfrei.

Der Lotse informierte die Vlkz Warnemünde über das Festkommen und forderte Schlepper an. Um 06:25 Uhr erreichte der erste Schlepper, Bugsier 16, die BORE BANK. Um 06:45 Uhr machte dieser Schlepper vorn fest, der dazu gekommene Fairplay 6 achtern. Da der erste Versuch um 07:00 Uhr fehl schlug, wurde ein dritter Schlepper geordert.

Um 07:38 Uhr machte Fairplay 12 zusätzlich achtern fest und mit Unterstützung der 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 begannen und die Untersuchungen dieses Vorfalles begannen.

### **2 Sicherheitsempfehlungen**

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

#### **2.1 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 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.

## **2.2 Reederei**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei dafür zu sorgen, dass Ablösebesatzungen ausreichend vertraut gemacht werden mit der Technik des Schiffes, welches sie übernehmen sollen. Dazu gehören u.a. Fortbildungen und Schulungen als auch eine umfassende Übergabe an Bord durch die bisherige Besatzung.