



**Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung**  
**Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation**  
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

## **Untersuchungszwischenbericht 282/20**

### **Schwerer Seeunfall**

#### **Auflaufen der RUBINA nach Versagen der Ruderanlage auf der Weser am 27. August 2020**

26. August 2021

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz - SUG) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 Satz 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

Der vorliegende Untersuchungszwischenbericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 34 Absatz 4 SUG wird hingewiesen.

Bei der Auslegung des Untersuchungszwischenberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

Herausgeber:  
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung  
Bernhard-Nocht-Str. 78  
20359 Hamburg



Direktor: Ulf Kaspera  
Tel.: +49 40 3190 8300  
posteingang@bsu-bund.de

Fax.: +49 40 3190 8340  
www.bsu-bund.de

## Änderungsverzeichnis

Seite	Änderung	Datum
6	„Verkehrszentrale Bremen“ in „Verkehrszentrale Bremerhaven“	27.08.2021
6	„Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bremen“ in „Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee“	27.08.2021
7	Einheit Rate of Turn in „°/min“	10.09.2021

# 1 FAKTEN

## 1.1 Schiffsfoto



Abbildung 1: Bulk Carrier RUBINA<sup>1</sup>

## 1.2 Schiffsdaten

Schiffsname:	RUBINA
Schiffstyp:	Bulkcarrier
Flagge:	Portugal (MAR)
Heimathafen:	Madeira
IMO-Nummer:	9725512
Rufzeichen:	CQZG
Eigner:	Peter Doehle Schiffahrts-KG
Reederei:	Julia Schiffahrtsgesellschaft, c/o Peter Doehle Schiffahrts-KG
Baujahr:	2018
Bauwerft:	Jiangsu Hantong Ship Heavy Industry
Klassifikationsgesellschaft:	Lloyd's Register
Länge ü.a.:	179,95 m
Breite ü.a.:	32 m
Tiefgang maximal:	10,75 m
Bruttoreaumzahl:	25.618
Tragfähigkeit:	39.959
Maschinenleistung:	6.100 kW

<sup>1</sup> Quelle: Hasenpusch Photo Productions.

Hauptmaschine: Wärtsilä / Doosan 5-RTflex-50  
Geschwindigkeit: 14 kn  
Werkstoff des Schiffskörpers: Stahl  
Schiffskörperkonstruktion: Doppelhülle  
Mindestbesatzung: 9

### 1.3 Reisedaten

Abfahrtshafen: Bremen (Deutschland)  
Bestimmungshafen: Houston (USA)  
Art der Fahrt: Berufsschiffahrt, international  
Angaben zur Ladung: Stahl  
Besatzung: 14  
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:  $T_v = 9,25 \text{ m}$   $T_a = 9,75 \text{ m}$   
Lotse an Bord: Ja  
Anzahl der Passagiere: keine

### 1.4 Angaben zum Seeunfall

Art des Seeunfalls: SU / Ausfall der Ruderanlage  
Datum/Uhrzeit: 28.08.2020 22:15 Uhr  
Ort: Weser, in der Einfahrt des rechten Nebenarms (km 44)  
Breite/Länge:  $\varphi = 53^\circ 21,7' \text{ N}$   $\lambda = 008^\circ 30,2' \text{ E}$   
Fahrabschnitt: Revierfahrt (nordgehend)  
Folgen:

- Festkommen am östlichen Rand des Weser-Fahrwassers;
- erster Freischleppversuch (zwei Schlepper) gegen Mitternacht wegen ablaufender Tide erfolglos;
- zweiter Freischleppversuch (vier Schlepper) mit dem nächsten Hochwasser am Vormittag des Folgetags erfolgreich;
- Verholen nach Brake bis zur Klassebestätigung

## Ausschnitt aus Seekarte INT 1458

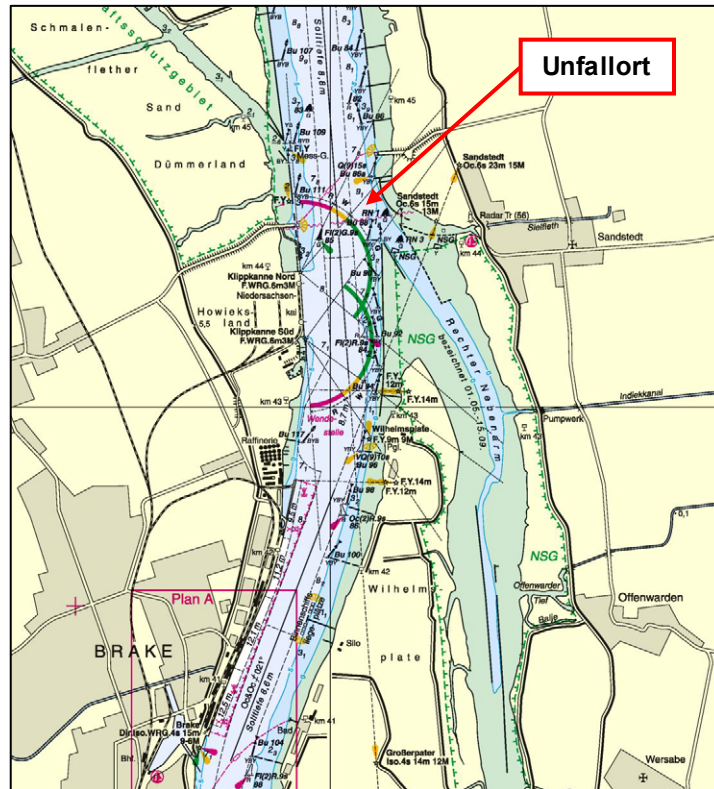


Abbildung 2: Unfallort

**1.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen**

Beteiligte Stellen:

- Verkehrszentrale Bremerhaven,
- Wasserschutzpolizei Brake,
- Lotsenbrüderschaft Weser I (Landradarberatung),
- Maritimes Lagezentrum,
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee,
- BG Verkehr,
- Havariekommando

Eingesetzte Mittel:

Beim ersten Freischleppversuch zwei Schlepper, beim zweiten, erfolgreichen Versuch vier

Ergriffene Maßnahmen:

- Regelung des Verkehrs durch VKZ und Radarlotsen (Passage für Schiffe bis max. 190 m Länge und 7,5 m Tiefgang unter Radarberatung)
- Nach dem Freischleppen Verbringen des Schiffs an eine Wartepier in Brake

## 2 ZUSAMMENFASSUNG

Der unter der Flagge von Portugal/Madeira fahrende Bulkcarrier RUBINA kam am 27.08.2020 gegen 21:55 Uhr auf der Weser fest. Das Schiff befand sich mit einer Ladung Stahl auf dem Weg von Bremen nach Houston (USA).

Am Unfallabend befand die RUBINA sich nordgehend auf Revierfahrt auf der Weser. Ein Lotse war an Bord. 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, zeitweise auf ein Rate of Turn von fast 60 °/min.

Trotz eines sofort eingeleiteten Achterausmanövers lief die RUBINA innerhalb kurzer Zeit mit dem Vorschiff auf. Zufällig geschah dies an einer relativ „glimpflich“ Stelle im Revier: am Abzweig des rechten Nebenarms der Weser und am Rand des Fahrwassers.

Ein erster Bergungsversuch noch am Unfallabend misslang, der zweite Versuch, mit dem nächsten Hochwasser am Folgetag gegen 10:00 Uhr, war erfolgreich. Die RUBINA wurde an eine Wartepier ins nahe Brake geschleppt.

Die BSU begab sich gleich nach der Bergung mit zwei Untersuchern an Bord. Der Unfallhergang konnte von den Servicetechnikern der Rudermaschinenanlage und der Automationstechnik, die ebenfalls vor Ort waren, gut nachvollzogen werden. Der Untersuchungsbericht befindet sich kurz vor der Fertigstellung.

Da es sich bei der umfassenden Würdigung aller Erkenntnisquellen um einen zeitaufwändigen Prozess handelt, kann die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist zur Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes nach einem sehr schweren oder schweren Seeunfall ohne Einbußen auf der Ebene der den Bericht prägenden Schlussfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen nicht eingehalten werden. Die BSU hat sich daher nach sorgfältiger Abwägung aller maßgeblichen Faktoren und unter der Maßgabe, dass die Qualität eines Untersuchungsberichtes Priorität gegenüber dem zeitlichen Aspekt der Veröffentlichung haben muss, für eine Verschiebung des Veröffentlichungstermins des endgültigen Berichtes und zur Veröffentlichung des in einem solchen Fall zu erstellenden vorstehenden Untersuchungszwischenberichtes entschieden.