



# Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

## Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

**Dienstgebäude**  
Bernhard-Nocht-Str. 78  
20359 Hamburg  
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 0  
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40  
[posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

**Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom**

**Mein Zeichen**  
(bei Antwort angeben)  
21/06

**+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11**

**Datum**

**E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 3. Dezember 2007**

## Pressemitteilung 23/07

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 21/06 am 3. Dezember 2007 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Absturz des Backbordrettungsbootes des Tankers OLIVER JACOB. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen – wie alle bisherigen Berichte – im Internet unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

### **Tod von zwei Besatzungsmitgliedern beim Absturz des Rettungsbootes der OLIVER JACOB**

Am 21. Januar 2006 ereignete sich auf dem deutschen Tanker OLIVER JACOB bei der Durchführung eines Rettungsbootmanövers ein Unfall mit zwei Toten. Im Verlauf des Manövers wurde eine Fehlfunktion an der Auslöseeinheit der Heißhaken festgestellt. Um diese zu beseitigen, sollte das Boot erneut ausgesetzt

werden. Während des Fiervorgangs lösten vorderer und hinterer Heißhaken aus, und das Boot schlug aus ca. 15 m Höhe auf dem Wasser auf. Zwei der drei Besatzungsmitglieder starben. Zu den bei den Ermittlungen an Bord und der Untersuchung des Bootes und Heißsystems als unfallbegünstigend festgestellten Bereichen Technik, Ausbil-

dung, Ausrüstung und Besichtigung, gibt die BSU Sicherheitsempfehlungen heraus. Der Untersuchungsbericht und das dazugehörige Sachverständigengutachten werden durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung am 3. Dezember 2007 veröffentlicht und sind unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen.

Langfassung:

## **Tod von zwei Besatzungsmitgliedern beim Absturz des Rettungsbootes der OLIVER JACOB**

Am 21. Januar 2006 ereignete sich auf dem deutschen Tanker OLIVER JACOB bei der Durchführung eines Rettungsbootmanövers ein Unfall mit zwei Toten. Während einer Reedeliegezeit brachte die Besatzung das in einer Schwerkraftdavitanlage aufgehängte und mit einem zentralauslösbaren Heißgeschirr ausgerüstete Boot zu Wasser. Nach Beendigung des Manövers wurde das Rettungsboot wieder eingehievt. Dabei wurde durch die Bootsbesatzung ein Problem an der Auslöseeinheit festgestellt. Zur Behebung des Problems sollte das Boot erneut ausgesetzt werden. Zwei Offiziere und ein weiteres Besatzungsmitglied besetzten das Rettungsboot. Nach dem Ausschwenken der Davits löste der vordere Heißhaken, kurze Zeit später auch der hintere Heißhaken aus. Das Boot schlug aus ca. 15 m Höhe über Kopf auf. Ein Besatzungsmitglied konnte sich aus dem kieloben treibenden Boot befreien, die beiden anderen Seeleute überlebten den Absturz nicht.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung untersuchte in den USA mit Unterstützung der U.S. Coast Guard das Rettungsboot. Dort wurde auch die OLIVER JACOB besichtigt und Zeugen befragt. Die eingehende Untersuchung des gesamten Heißhakensystems erfolgte in Deutschland durch einen Gutachter im Auftrag der BSU in Zusammenarbeit mit dem Institut für Werkstoffkunde und Schweißtechnik der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg.

Als mitunfallursächlich wurden durch die Untersuchung unter anderem verschiedene technische Aspekte aber auch Mängel bei Ausbildung, Ausrüstung und Besichtigung erkannt.

Als Schlussfolgerung aus diesem sehr schweren Seeunfall gibt die BSU nachfolgende auszugsweise dargestellten Sicherheitsempfehlungen heraus:

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt

1. den Betreibern von Seeschiffen ihren Besatzungen aktuelle und umfassende Handbücher zu den an Bord vorhandenen Rettungsbooten und Heißhakensystemen zur Verfügung zu stellen.
2. den Schiffsführungen die Beachtung der Handbücher für den sachgerechten Umgang mit Heißhakensystemen bei Betrieb, Übung und Wartung.
3. den Klassifikationsgesellschaften die Einführung eines Verfahrens, das sicherstellt, dass nur autorisierte Werkstätten Wartungsarbeiten an sicherheitsrelevanten Einrichtungen durchführen.
4. den Herstellern von Heißhaken die Verwendung von Materialien mit höherer Verschleißfestigkeit und besserer Seewasserbeständigkeit. Darüber hinaus sollten die Hersteller ihre Heißhakensysteme auf die Möglichkeit des Selbstauslösens bei ungenügendem Wartungszustand überprüfen und gegebenenfalls das Auslöseprinzip überarbeiten.
5. den deutschen seemännischen Ausbildungseinrichtungen, den Ausbildungsumfang bezüglich zentralauslösbarer Heißhakensysteme zu erweitern.
6. der See-Berufsgenossenschaft eine verbesserte Kontrolle der Einhaltung der Forderung nach regelmäßiger Durchführung von Übungen mit vollständigem Aussetzen der Boote.
7. der See-Berufsgenossenschaft die Aufnahme erweiterter Themen in das „Handbuch für die Ausbildung im Schiffssicherungsdienst“.
8. dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, in den entsprechenden Gremien der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO eine Untersuchung anzuregen, um bei existierenden und zukünftigen Heißhakensystemen die Sicherheit gegen unbeabsichtigtes Auslösen und gegen Selbstauslösung des Heißhakensystems aufgrund von Verschleiß zu erhöhen.

Jörg Kaufmann  
Leiter