



# 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)  
554/07

**+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11**

**Datum**

**E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 1. August 2008**

### Pressemitteilung 12/08

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der summarische Untersuchungsbericht Nr. 554/07 am 1. August 2008 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Absturz des Backbord-Rettungsbootes des Containerschiffes MSC GRACE. Auf Anfrage bei der BSU kann der summarische 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:

#### Ein verletztes Besatzungsmitglied beim Absturz des Rettungsbootes der MSC GRACE

Am 31. Oktober 2007 kam es auf dem Containerschiff MSC GRACE zu einem Rettungsbootsunfall. Ein Besatzungsmitglied wurde dabei verletzt. Die MSC GRACE, unter der Flagge von Panama, befand sich zu diesem Zeitpunkt auf der Neue Weser Nord-Reede. Anlässlich der wöchentli-

chen Wartung sollte das Backbord-Rettungsboot unbemannt zu Wasser gelassen werden. Aufgrund des schlechten Wetters wurde das Vorhaben abgebrochen und das Boot wieder eingehievt. Dabei löste sich das Boot plötzlich von den Heiðhaken und fiel über Bord. Im Fallen

verletzte es den I. Nautischen Offizier. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung hat zu diesem Seeunfall einen summarischen Untersuchungsbericht erarbeitet. Dieser Bericht wird am 1. August 2008 veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen.

Langfassung:

### **Ein verletztes Besatzungsmitglied beim Absturz des Rettungsbootes der MSC GRACE während der Rettungsbootswartung am 31. Oktober 2007**

Das Containerschiff MSC GRACE fuhr unter der Flagge von Panama und ankerte zum Unfallzeitpunkt auf der Neue Weser Nord-Reede. Anlässlich der wöchentlichen Überprüfung der Rettungsboote sollte das Backbord-Rettungsboot gefiert werden. Die Überprüfung wurde durch den I. Nautischen Offizier geleitet. Während des Fierens befand sich kein Besatzungsmitglied im Boot. Aufgrund der herrschenden Wetterbedingungen geriet das Rettungsboot in starke Pendelbewegungen, so dass der Fiervorgang abgebrochen wurde und die Besatzung das Boot wieder einhievte. Ein Defekt im elektrischen Antrieb der Bootswinde führte dazu, dass das Boot mittels der Handkurbel eingehievt werden musste. Als sich das Boot nahezu in Stauposition befand, lösten die Heißhaken aus und das Boot stürzte ab. Dabei wurde der I. Nautische Offizier durch das Boot im Rücken getroffen und zu Boden geworfen. Außerdem kam es zu Beschädigungen an der Davitanlage. Das Rettungsboot wurde durch die Fangleinen noch einige Zeit an der Backbordseite der MSC GRACE gehalten, vertrieb jedoch anschließend. Es erlitt durch den Absturz und das längsseits Liegen so starke Beschädigungen, dass es später durch ein neues Rettungsboot ersetzt werden musste.

Das treibende Rettungsboot wurde im weiteren Verlauf durch ein Beiboot des Schiffes BP 24 der Bundespolizei in den Schlepp genommen und zur MSC GRACE zurückgebracht. Dort wurde es mit dem Ladegeschrir des Containerschiffes an Deck gestellt.

Nach dem Einlaufen in Bremerhaven wurde der I. Nautische Offizier medizinisch versorgt und in ein Krankenhaus eingeliefert.

Der hier untersuchte Unfallverlauf weist große Ähnlichkeiten mit den durch die BSU untersuchten Seeunfällen 21/06 – Absturz des Rettungsbootes des TMS OLIVER JACOB und 215/07 – Absturz des Rettungsbootes der FOREST-1 auf. In allen Fällen wurden schlechte Handbücher, ungenügende Beschreibung des Auslösevorgangs und des Wiederklarmachens des Heißhakens im Boot selbst sowie mangelhafte Wartung festgestellt. Als erneutes Problem stellte sich die Tatsache dar, dass der Hersteller nicht mehr existiert und damit keine autorisierte Wartung möglich war.

Aufgrund der Tatsache, dass das Boot nicht für weitergehende Versuche zur Verfügung stand und dieser Seeunfall keine neuen Untersuchungsergebnisse von besonderer Bedeutung für die Sicherheit auf See erbrachte, wurde die Untersuchung mit einem summarischen Bericht abgeschlossen.

Jörg Kaufmann  
Leiter