



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
www.bsu-bund.de

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
212/08

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 8311

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 1. September 2009

Pressemitteilung 15/09

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der **Untersuchungsbericht Nr. 212/08** am 1. September 2009 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit zwei Schwerstverletzten durch drei gebrochene Leinen beim Festmachen des CMS RUILOBA am 18. Mai 2008 in Bremerhaven. 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 einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Zwei Schwerstverletzte beim Festmachen

Am 18. Mai 2008 brachen beim Anlegemanöver des unter spanischer Flagge fahrenden Containerschiffs RUILOBA in Bremerhaven durch eine ungeplante Vorausbewegung und das Abklappen des Hecks eine Achterleine sowie eine Vor- und Achterspring. Dadurch wurden zwei Seeleute schwer an den Beinen verletzt. Das Schiff steuerte gegen

18:00 Uhr die Stromkaje an. In der Nock befanden sich Kapitän, 2. Offizier, ein Service-Ingenieur und der Hafentotse. Als alle Leinen an Land belegt waren, die RUILOBA in Position lag und das Festmachen fast beendet war, wurde eine ungewöhnliche Drehung nach Backbord bemerkt. Das Schiff lag achtern ca. 5-7 m von der

Pier entfernt. Es gibt keinen Hinweis und keinen ersichtlichen Grund, warum das Schiff Fahrt aufnahm oder dass der Fahrhebel bewusst verstellt wurde. Ein Verstellen sowohl durch Unaufmerksamkeit als auch Vibration sind denkbar. Der Abschlussbericht wurde am 1. September 2009 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Personenunfall mit zwei Schwerstverletzten durch drei gebrochene Leinen beim Festmachen des CMS RUILOBA am 18. Mai 2008 in Bremerhaven

Am 18. Mai 2008 brachen beim Anlegemanöver des unter spanischer Flagge fahrenden Containerschiffs RUILOBA in Bremerhaven durch eine ungeplante Vorausbewegung und das Abklappen des Hecks eine Achterleine sowie eine Vor- und Achterspring. Dadurch wurden zwei Seeleute schwer an den Beinen verletzt.

Die RUILOBA war auf der Reise von Hamburg nach Bremerhaven und steuerte das Terminal CT 4 an der Stromkaje mit Backbordseite an. Das Anlegemanöver wurde von der Backbordnock aus gefahren. In der Nock befanden sich Kapitän, 2. Offizier, ein Service-Ingenieur und der Hafentotse. Das Anlegen erfolgte problemlos. Dabei wurden das Ruder und die Fahrhebel einschließlich Bugstrahlruder nach Empfehlungen des Lotsen vom 2. Offizier bedient. Die RUILOBA sollte mit drei Vor- und Achterleinen sowie zwei Vor- und Achtersprings festgemacht werden. Nachdem alle Leinen an Land belegt waren, wurde an Bremerhaven Port gemeldet, dass die RUILOBA um 18:10 Uhr festgemacht hat. Danach begleitete der 2. Offizier den Lotsen zur Lotsentreppe. Dort bemerkte der Lotse eine ungewöhnliche Drehung der RUILOBA nach Backbord und begab sich wieder auf die Brücke. Der Kapitän berichtete über einen Unfall auf dem Achterdeck und dass ein Krankenwagen gerufen werden müsse. Von der Nock aus war keine Bewegung der RUILOBA mehr erkennbar. Das Schiff lag jedoch achtern ca. 5-7 m von der Pier entfernt und ca. 5-6 m weiter südlich von ihrer ursprünglichen Position. Durch die Vorausbewegung und das Abklappen des Hecks brachen eine Achterleine sowie eine Vor- und Achterspring, wodurch zwei Seeleute schwer an den Beinen verletzt wurden.

Es gibt keinen Hinweis und keinen ersichtlichen Grund, warum das Schiff Fahrt aufnahm oder dass der Fahrhebel bewusst verstellt wurde, nachdem die RUILOBA in Position lag und das Festmachen fast beendet war. Denkbar ist, sowohl dass der Fahrhebel durch Unaufmerksamkeit, z.B. unbemerktes Berühren durch eine Körperbewegung oder im Zusammenhang mit dem Drücken des Übergabeknopfes bewegt wurde, als auch dass er sich durch die Vibration in der Brückennock bei nicht eingerasteter Nullstellung nach vorne bewegt hat. Bei vier Personen auf engem Raum in der Brückennock, ist der Fahrhebel an der rechten unteren Kante des Fahrstands leicht zugänglich gewesen. Durch die Leichtgängigkeit des Fahrhebels ist es aber auch möglich, dass der Fahrhebel anfangs nicht richtig in der Nullstellung eingerastet war und durch Vibration, die besonders in den Nocken spürbar ist, sich von alleine bewegt hat.

Im Rahmen dieser Untersuchung empfiehlt die BSU

- der Reederei, dafür zu sorgen, dass die bei Besichtigungen festgestellten Mängel in der Schiffsausrüstung zuverlässig innerhalb der gesetzten Fristen behoben werden. Bestehen Zweifel an der ausgeführten Reparatur soll es den Aufsichtsbehörden gemeldet werden, damit Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Marktüberwachung getroffen werden können.
- den Kapitänen und verantwortlichen Offizieren, darauf zu achten, ausreichendes Personal zur Verfügung zu stellen. Es ist zu beachten, dass Offiziere die Arbeiten eines sicheren Schiffsbetriebes überwachen und nicht selbst, z.B. durch Handanlegen, so eingesetzt werden, dass sie einer Überwachung ihrerseits bedürfen. Unmittelbar nebeneinander laufende Leinen sollten so ausgelegt sein, dass Dehnung und Bruchlast gleich sind.
- den Klassifikationsgesellschaften, vor Indienststellung von Schiffen im Bereich der Schiffsausrüstung gründlich auf die Ausrichtung, Konfiguration und Abgleichung von Elektronik zu achten.

Jörg Kaufmann, Leiter