



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)
291/10

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

E-Mail: posteingang-bsu@bsh.de

Datum

15. Januar 2011

Pressemitteilung 02/11

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 291/10 am 15. Januar 2011 veröffentlicht wurde. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, den deutschen Text im Internet unter www.bsu-bund.de einzusehen und herunterzuladen. Der Bericht ist die deutsche Übersetzung des Untersuchungsberichtes 9/2010 der britischen Marine Accident Investigation Branch (MAIB). Den englischen Text können Sie unter www.maib.gov.uk einsehen und herunterladen.

Kurzfassung:

Tod eines Arbeiters an Bord des Öl-/Chemikaliertankers BRO ARTHUR

Nach Abschluss der Arbeiten stürzte am 19. Februar 2010 im Hamburger Hafen ein Arbeiter beim Verlassen des Ladetanks von der obersten Raumleiter und wurde dabei tödlich verletzt. An Bord des unter britischer Flagge fahrenden Tankers BRO ARTHUR sollten Reste

einer Ladung Palmöl zusammengekehrt werden. Dazu waren drei Arbeiter zweier deutscher Landunternehmen an Bord des Schiffes gekommen. Die Untersuchung wurde durch die britische Marine Accident Investigation Branch mit Unterstützung der Bundesstelle für See-

unfalluntersuchung durchgeführt. Die deutsche Übersetzung des britischen Untersuchungsberichtes wurde am 15. Januar 2011 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Tod eines Arbeiters an Bord des Öl-/Chemikaliertankers BRO ARTHUR in Hamburg am 19. Februar 2010

Der Bericht ist die deutsche Übersetzung des Untersuchungsberichtes 9/2010 der britischen Marine Accident Investigation Branch (MAIB). Die Ermittlungen wurden durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung unterstützt.

Am 19. Februar 2010 wurde an Bord des britischen Öl-/Chemikaliertankers BRO ARTHUR ein deutscher Arbeiter durch einen Arbeitsunfall getötet.

Nachdem ein Teil der Fracht in Rotterdam gelöscht wurde, lief die BRO ARTHUR in Hamburg ein, um die verbleibende Ladung Palmöl zu löschen. Unter der betrieblichen Leitung eines Supercargos wurde eine aus drei deutschen „Kehrnern“¹ bestehende Kolonne zusammengestellt. Diese Arbeiter kamen von zwei deutschen Ladetankreinigungsfirmen. Beim Verlassen des Ladetanks Nr. 2 nach Abschluss der Arbeit stürzte einer der „Kehrer“ von der obersten Raumleiter in den Tank und erlitt dadurch tödliche Verletzungen.

Dem toxikologischen Obduktionsbericht zufolge stand das Unfallopfer unter dem Einfluss verschiedener verschreibungspflichtiger und illegaler Substanzen, was zu erheblichen Beeinträchtigungen geführt habe. Alle Fakten weisen darauf hin, dass der Verunglückte von der senkrechten Leiter fiel, als seine Hände auf der glatten Oberfläche den Halt verloren. Er war nicht mit einem Auffanggurt oder einem Höhensicherungsgerät ausgestattet.

Die MAIB-Untersuchung ergab, dass das Sicherheitsmanagement der BRO ARTHUR in etlichen Bereichen der Organisation und Ausrüstung ungenügend geregelt war. Es gab Probleme in Bezug auf eine nur oberflächliche Risikobewertungen, fehlerhafte Luftprüfroutinen und nachlässige Kontrollen von Auftragnehmern sowie die fehlende Bereitschaft, Personen zur Rede zu stellen, deren Zustand die Sicherheit gefährdete. Weiterhin wurde die Nichtdurchführung vorgeschriebener Sicherheitsübungen und eine untaugliche Bergungsausrüstung festgestellt

Gegenüber der Maritime and Coastguard Agency und der Internationalen Schifffahrtskammer (ICS) wurden Empfehlungen ausgesprochen, die zum Ziel haben:

- die Kontrolle und Sicherheit von Landunternehmen zu verbessern, die an Bord von im Hafen liegenden Schiffen beschäftigt werden,
- die Notwendigkeit zu unterstreichen, dass geeignete mobile Rettungsausrüstung bereitzustellen ist, die die Bergung von Personal aus tiefen Ladetanks ermöglicht,
- sicherzustellen, dass das Personal in der Anwendung derartiger Ausrüstung geschult wird.

Gegenüber der Betreibergesellschaft der BRO ARTHUR und dem Hersteller der Gasüberwachungstechnik, mit der das Schiff ausgestattet war, wurden ebenfalls Empfehlungen ausgesprochen.

Die MAIB hat ein Falblatt mit Sicherheitshinweisen erstellt, das Details zum Unfall sowie entsprechende sicherheitstechnische Schlussfolgerungen enthält und über die ICS und die International Group of P&I Clubs branchenweit verteilt werden soll.

Jörg Kaufmann
Direktor

¹ Im Originaltext wird das Wort Sweeper genutzt. Die Arbeiter nutzten ein Art Besen mit Gummilippe, um nicht selbständig abfließende Ladungsreste in die Nähe der Pumpe zu befördern bzw. zu „kehren“. So wurde die Restmenge im Laderaum verringert (siehe auch Pkt. 1.4.1).