



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
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
Az.: 422/11

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 15. August 2013

PRESSEMITTEILUNG 07/13

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 422/11 am 15. August 2013 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Personenunfall und einem Verletzten während eines Schleppvorgangs an Bord des Schleppers TAUCHER O. WULF 5 in Cuxhaven am 28. September 2011.

Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Schwerer Seeunfall – Personenunfall TAUCHER O. WULF 5

Am 28. September 2011 um 06:12 Uhr brach die achtere Schleppverbindung, als der Schlepper TAUCHER O. WULF 5 dem Autotransporter BALTIC BREEZE beim Anlegen am Europakai 2 in Cuxhaven assistierte. Dabei wurde ein Decksmann auf dem Achterschiff im Bereich der Aufbauten von der gebrochenen Leine getroffen und schwer an den Beinen verletzt. Der

Verunfallte wurde unmittelbar danach erstversorgt und an der Schlepperstation Hafenkaje für den Transport ins Krankenhaus übergeben. Das Hafenschleppgeschirr, bestehend aus einer dreiteiligen 50 m langen Schleppverbindung und einem Beiholer, wurde am Vorabend klargelegt. Es war (angeblich) für eine Bruchlast von 50 t ausgelegt. Das Manöver wurde vorher mit der

Besatzung besprochen und auf besondere Gefahren sowie das Tragen der persönlichen Schutzausrüstung mit Arbeitsschutzweste hingewiesen. Das Schleppgeschirr wurde einer Sichtprüfung unterzogen.

Der Untersuchungsbericht wurde am 15. August 2013 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de zu finden.

Langfassung:

Schwerer Seeunfall – Personenunfall an Bord des Schleppers TAUCHER O. WULF 5 am 28. September 2011 in Cuxhaven

Am 28. September 2011 um 06:12 Uhr brach die Schleppverbindung, als der Achterschlepper TAUCHER O. WULF 5 dem Autotransporter BALTIC BREEZE beim Anlegen am Europakai 2 in Cuxhaven assistierte. Dabei wurde ein Decksmann auf der Bb.-Seite Achterschiff im Bereich der Aufbauten von der gebrochenen Leine getroffen und schwer an den Beinen verletzt. Das Hafenschleppgeschirr, bestehend aus einer dreiteiligen 50 m langen Schleppverbindung und einem Beiholer, wurde am Vorabend klargelegt. Es war (angeblich) für eine Bruchlast von 50 t ausgelegt. Die Besatzung wurde über die bevorstehende Arbeit informiert. Dabei wurde das Manöver besprochen und auf besondere Gefahren beim Einsatz als Assistenzschlepper sowie das Tragen der persönlichen Schutzausrüstung mit Arbeitsschutzweste hingewiesen. Das Schleppgeschirr wurde einer Sichtprüfung unterzogen. Es waren keine Mängel festzustellen.

Am Unfalltag wurde der Schlepper um 05:10 Uhr mit seiner 5-köpfigen Besatzung seeklar gemacht und legte um 05:30 Uhr vom Liegeplatz im Vorhafen ab. Er fuhr der BALTIC BREEZE entgegen, machte nach Lotsenanweisung an Bb.-Seite achtern die Schleppleine fest und lief mit. Am Liegeplatz sollte das Heck der BALTIC BREEZE vom Kai freigehalten werden. Dafür war es notwendig, den Schlepper durch dicht holen der Schleppverbindung aufzurichten und den Autotransporter vom Kai zu tauen. Der Kapitän steuerte den Schlepper vom Stb. Fahrstand und der Wachoffizier hatte die Aufgabe, ständig über den Zustand der Schleppverbindung zu informieren. Der Maschinenraum war besetzt und an Deck befanden sich 2 Fachkräfte auf dem Achterschiff im Bereich der Aufbauten. Sie waren von der Brücke aus nicht zu sehen. Es schien alles gut zu laufen, als um 06:12 Uhr unerwartet der etwa 20 m lange Recker brach und einen Decksmann unmittelbar vor dem Bb.-Niedergang traf. Danach wurde die Brückenbesatzung über den Unfall informiert und die Verkehrszentrale Cuxhaven verständigt. Es wurde ein Notarztwagen für den Vorhafen bestellt, während an Deck durch den technischen Offizier und den Decksmann Erste Hilfe geleistet wurde. Um 06:20 Uhr wurde der Vorhafen erreicht und die ärztliche Versorgung begonnen. Danach wurde der Verunfallte ins Krankenhaus transportiert.

Die aus drei Teilen bestehende 50 m lange Schleppverbindung, die entgegen den Aussagen und vorgelegten Zertifikaten nur mit einer tatsächlichen Bruchlast des schwächsten Glieds von 40 t bemessen war, hätte bei den auftretenden statischen und dynamischen Belastungen am Unfalltag von 28,5 t nicht versagen dürfen. Dabei ist eine 20 m lange Polypropylenleine etwa mittig gebrochen, die als Recker unsachgemäß eingesetzt wurde. Die BSU hat die Bruchstelle untersuchen lassen. Dabei wurde aus den sichergestellten Leinenresten ein Bruchtest durchgeführt, der eine Belastung von etwa 22 t und eine Dehnung von 13 % bei 8 m Leinenlänge ergab. Dieser Wert unterschreitet erheblich die anzunehmende Mindestbruchlast bei 56 mm Leinendurchmesser von 38,9 t. Letztlich konnte das Material jedoch keinem konkreten Zertifikat zugeordnet werden, so dass es sich sehr wahrscheinlich um eine nicht zertifizierte Leine handelte. Die begutachteten Garne des Bruchtests ergaben, dass bereits vor dem Einsatz von den insgesamt 456 Garnen 73 Garne ganz oder teilweise durchgescheuert waren. Der Seilbruch wurde durch diese schwere Schädigung verursacht.

Obwohl der Betreiber ein dokumentiertes Qualitätsmanagementsystem hat und nach ISO 9001 zertifiziert ist, kam es zum Einsatz von ungeeignetem Material in der Schleppverbindung. Es konnte außerdem nicht nachgewiesen werden, dass die Ausrüstung den vorgelegten Zertifikaten entsprach. Die Zertifikate über den eingesetzten Recker, die der BSU vorlagen, waren zweifelhaft, weil sie von der Vertriebsfirma nicht in dieser Form ausgestellt wurden. Die gebrochene Leine mit 56 mm Durchmesser entsprach nicht dem im Zertifikat vorgegebenen Durchmesser von 64 mm. Für den Arbeitsschutz ist grundsätzlich der Unternehmer verantwortlich. Er muss die Gefährdung an Arbeitsplätzen analysieren und Maßnahmen ergreifen, um Unfälle zu vermeiden.

Volker Schellhammer
Direktor der Bundesstelle