



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

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)
364/14

(+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11 Datum
E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 20. November 2015

PRESSEMITTEILUNG 17/15

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 364/14 am 20. November 2015 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Absturz eines Bereitschaftsbootes des MTM WESTPORT. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Tödlicher Personenunfall infolge des Absturzes eines Bereitschaftsbootes des MTM WESTPORT während eines Bootsmanövers auf der Außenelbe Reede am 21. November 2014

Am 21. November 2014 gegen 08:30 Uhr lag der unter der Flagge von Hongkong fahrende Tanker MTM WESTPORT auf der Außenelbe Reede vor Anker und wartete auf einen Liegeplatz im Hamburger Hafen. Die Wartezeit sollte für Bootsmanöver genutzt werden. Das an der Steuerbordseite der Aufbauten befindliche Bereitschaftsboot wurde mehrfach mit drei Besatzungsmitgliedern zu Wasser gelassen und wieder hoch gehievt. Während des letzten Einschwenkvorgangs

des Davits brach gegen 09:12 Uhr das Drahtseil und das Boot fiel zurück ins Wasser. Zwei der drei Besatzungsmitglieder konnten schwer verletzt geborgen und in ein Krankenhaus gebracht werden. Das dritte Besatzungsmitglied verstarb noch am Unfallort.

Diese Unfalluntersuchung brachte zutage, dass ein unterdimensioniertes Drahtseil verwendet wurde, welches im Laufe der Zeit schon korrodiert war. Des Weiteren waren die defekten

Endlagenschalter überbrückt worden, so dass zusätzliche Kräfte auf die gesamte Anlage wirken konnten.

Der Abschlussbericht wurde durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung am 20. November 2015 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Tödlicher Personenunfall infolge des Absturzes eines Bereitschaftsbootes des MTM WESTPORT während eines Bootsmanövers auf der Außenelbe Reede am 21. November 2014

Der unter der Flagge von Hongkong fahrende Tanker MTM WESTPORT befand sich auf einer Ballastreise von Rotterdam nach Hamburg. Da der Liegeplatz noch nicht frei war, ankerte das Schiff auf der Außenelbe Reede. Die Schiffsführung wollte die Zeit nutzen, geforderte Manöver mit dem Bereitschaftsboot üben zu lassen.

Die Manöver begannen am 21. November 2014 gegen 08:00 Uhr. Auf der Steuerbordseite befand sich die Davitanlage zum Aus- und Einsetzen des Bereitschaftsbootes. Bis zum Unfallzeitpunkt wurde das Boot mehrere Male mit der Davitanlage ein- und ausgesetzt.

Zum Unfallzeitpunkt war das Boot mit drei Personen besetzt. Alle drei Besatzungsmitglieder trugen einen Überlebensanzug und eine Schwimmweste. Sie saßen auf dem Innenboden. Während des letzten Einschwenkvorgangs brach gegen 09:12 Uhr plötzlich der Draht zwischen den beiden oberen Umlenkrollen des Davits. Das Boot stürzte nicht sofort ab, denn der Haken legte sich auf der oberen Klaue des Davitkopfes ab. Erst als die federbelasteten Zylinder den Davit wieder vollständig ausgeschwenkt hatten, gab der Davitkopf den Haken frei und das Boot stürzte von ca. 13 m Höhe auf die Wasseroberfläche.

Die drei Besatzungsmitglieder wurden durch die Schiffsbesatzung und hinzugerufenen Retter schnell geborgen. Während zwei Verunfallte schwer verletzt überlebten, verstarb der Dritte noch vor Ort.

Unfallursächlich war die Verwendung eines unterdimensionierten Drahtseiles für das Fieren und Hieven des Bereitschaftsbootes. Begünstigt wurde der Bruch des Seiles durch Korrosion und nicht funktionierende Endlagenschalter der Davitanlage. Zusätzlich war der Haken mit dem Drahtseil nicht so verbunden wie vom Hersteller vorgegeben ist. Wenn die turnusmäßige Überprüfung der gesamten Anlage den Vorgaben entsprechend durchgeführt worden wäre, hätte der Unfall nicht eintreten können, da die Mängel bemerkt und behoben worden wären.

Volker Schellhammer
Direktor