



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 – 83 11
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)
421/18

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Email: posteingang-bsu@bsh.de

Datum

09.06.2020

PRESSEMITTEILUNG 06/20

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 421/18 am 2020 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Arbeitsunfall des MS SVENJA an der Pier im Hafen Rostock am 31. Oktober 2018. Es besteht die Möglichkeit, diesen im Internet unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen>

einzusehen und herunterzuladen.

Weniger Schwerer Seeunfall

Arbeitsunfall an Bord MS SVENJA im Hafen Rostock am 31. Oktober 2018

Am 31. Oktober 2018 gegen 19:30 Uhr Ortszeit kam es an der Pier im Hafen von Rostock zu einem Arbeitsunfall, bei dem ein 814 t schwerer Gründungspfahl / Monopile (MP) auf die Pier und das Schiff fiel. Bei dem Unfall wurde eine Person leicht verletzt.

Der Unfall mit erheblichem Sachschaden ist glücklicherweise ohne schwere Verletzungen von Personen geschehen. Der Gründungspfahl ist nicht vorhersehbar aus den Schlingen gerutscht. Ursächlich für dieses Rutschen war eine Kombination mehrerer Faktoren. Als wesentlich dabei muss die sehr geringe Reibung zwischen dem Gründungspfahl und den Hebeschlingen angesehen werden. Reibversuche haben ergeben, dass die tatsächlich vorhandene Reibung deutlich geringer war als gemäß Literaturvorgaben zu erwarten war. Diese geringe Reibung ist zusätzlich durch vorhandene Feuchtigkeit reduziert worden. Die Positionierung der Schlingen zu dem markierten Gewichtsschwerpunkt war ungenau, jedoch im akzeptablen Bereich, in Anbetracht der sehr geringen Neigung von 0,2 Grad des Gründungspfahls nach dem Anheben.

Ein schwerwiegender Faktor war, dass die Reederei offensichtlich nicht die Werkstattzeichnungen mit dem veränderten Gewichtsschwerpunkt genutzt hat. Durch zusätzliche Anbauteile, die nur auf der Werkstattzeichnung zu sehen waren, verschob sich der angezeichnete, markierte Gewichtsschwerpunkt in Richtung des Konischen Teils und die daraus resultierende ungünstige Positionierung der Schlingen im Konischen Teil des Gründungspfahls.

Nach dem Unfall wurde von der Reederei mehrere Untersuchungen und Maßnahmen durchgeführt, sowie interne Sicherheitsanweisung an die anderen Schiffe der Reederei erlassen, um das Hieven mit einem Kran noch sicherer zu machen. Aufgrund der durchgeführten Maßnahmen der Reederei nach dem Unfall, wird auf die Herausgabe von Sicherheitsempfehlungen verzichtet.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen>

Ulf Kaspera
Direktor