



# Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

## Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

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

Leitweg ID 991-14090-76

**Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom**

**Mein Zeichen**  
(bei Antwort angeben)  
286/20

**+ 49 (0) 40 31 90 – 8311**

**Datum**

**E-Mail: [posteingang@bsu-bund.de](mailto:posteingang@bsu-bund.de)**

15.05.2024

## **PRESSEMITTEILUNG 02/24**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 15. Mai 2024 der Summarische Untersuchungsbericht Nr. 286/20 über das Vorkommnis an Bord des Vollcontainerschiffes MONTREAL EXPRESS, das sich am 29. August 2020 im Hafen Hamburg ereignet hat, veröffentlicht wurde. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter

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

einzusehen und herunterzuladen.

### **Vorkommnis – Gesundheitsgefährdung eines Hafentarbeiters durch Stromschlag beim Anschließen eines Kühlcontainers an Bord des Vollcontainerschiffes MONTREAL EXPRESS im Hafen Hamburg**

Am 29. August 2020 kam es an Bord des Containerschiffes MONTREAL EXPRESS zu einem Personenunfall. Das Schiff befand sich zum fraglichen Zeitpunkt anlässlich von Umschlagarbeiten am Liegeplatz im Hafen Hamburg.

Ein Hafentarbeiter wollte einen an Deck gestauten Kühlcontainer an die schiffsseitige Stromversorgung anschließen. Er begab sich zu diesem Zweck mit dem Stecker des wie üblich am Container montierten Stromkabels zum nächstgelegenen, unterhalb des Lukensülls befindlichen Anschluss-/Schaltkasten. Als der Hafentarbeiter dabei war, den Stecker des Kabels in die Steckdose einzuführen, kam es plötzlich zu einem Lichtblitz. Er verspürte einen leichten Stromschlag, war aber in der Lage, den Ort des Geschehens aus eigener Kraft zu verlassen und seinen Vorarbeiter über das Ereignis zu informieren. Bereits kurze Zeit später war die Besatzung eines Rettungswagens vor Ort und untersuchte den äußerlich unverletzten, jedoch unter Schock stehenden Hafentarbeiter. Vorsorglich wurde er zur weiteren Beobachtung ins Krankenhaus

transportiert, konnte dieses aber wenig später wieder verlassen. Abgesehen von dem vorübergehenden leichten Schockzustand hatte das Ereignis keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen zur Folge.

Wegen der Gefahren, die offenbar von einem technischen Fehler innerhalb des Anschluss-/Schaltkastens ausgegangen waren, beauftragte die BSU einen Sachverständigen mit der Klärung der Ursachen für das elektrotechnische Problem.

Die Begutachtung des Anschluss-/Schaltkastens ergab, dass dessen Abdichtung das Eindringen von Feuchtigkeit nur noch unzureichend verhinderte. In dem Kasten konnte es dadurch zu einer sogenannten Kriechstreckenbildung kommen. Hinzu kam, dass der sogenannte PE-Leiter (Erdungsanschluss) durch Korrosion und/oder Wackelkontakt in seiner Funktionsfähigkeit stark beeinträchtigt war. Der durch die Kriechstreckenbildung entstandene Fehlerstrom wurde daher nicht (ausschließlich) direkt über diesen Leiter in Richtung Schiffskörper abgeführt. Stattdessen floss der Fehlerstrom während der Berührung des Schaltkastengehäuses zumindest zum Teil durch den Körper des Hafenarbeiters, der dadurch einen Stromschlag erlitt.

Stichproben an Bord des Schiffes ergaben, dass weitere Anschluss-/Schaltkästen vergleichbare Mängel aufwiesen. Sämtliche Kästen wurden daraufhin kurzfristig inspiziert und ggf. repariert. Im Übrigen hat die Reederei zwischenzeitlich Maßnahmen ergriffen, um technische Probleme der genannten Art auf Schiffen ihrer Flotte rechtzeitig zu erkennen und zu beheben.

Im Verlauf der Untersuchung erhielt die BSU Kenntnis von weiteren Ereignissen, bei denen es allein im Hafen Hamburg auf fünf verschiedenen Containerschiffen anderer Reedereien anlässlich des Anschließens von Kühlcontainern zu vergleichbaren Gesundheitsgefährdungen von Hafenarbeitern gekommen war. Allen Fällen war glücklicherweise gemein, dass die betroffenen Personen keine schwerwiegenden Verletzungen erlitten.

Reedereien, Klassifikationsgesellschaften und die für Hafenstaatkontrollen zuständigen Stellen sollen mittels des vorliegenden Summarischen Untersuchungsberichtes für die in dem Bericht beschriebenen Gefahren sensibilisiert werden.

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

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

Ulf Kaspera  
Direktor