

Untersuchungsbericht 181/04

1. Juni 2005

Sehr schwerer Seeunfall:

Tödlicher Taucherunfall auf CMS CMA CGM VERLAINE, am 11. Juli 2004 in Marsaxlokk (Malta)

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Während einer Zwischenbesichtigung zur Erhaltung des Bau-Sicherheitszeugnisses kam es auf dem deutschen Containerschiff CMA CGM VERLAINE am 11. Juni 2004 um 09.37 Uhr Ortszeit im Hafen von Marsaxlokk auf Malta zu tödlichen Verletzungen eines niederländischen Tauchers, als er bei Unterwasseraufnahmen in den Bereich des Bugstrahlruders kam. Das Bugstrahlruder befand sich während des Tauchgangs im Leerlauf, obwohl es außer Betrieb sein sollte. Durch den Sog geriet der Taucher in den Bugstrahlruderkanal und wurde vom Verstellpropeller erfasst. Möglicherweise wurde dabei auch das Versorgungskabel des Tauchers aufgewickelt.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die BSU empfiehlt den Eignern, Betreibern und Besatzungen von Schiffen, auf die der Internationale Sicherheitsmanagement-Code (ISM-Code) Anwendung findet, darauf zu achten, dass wichtige Betriebsabläufe an Bord hinsichtlich der Schiffssicherheit ausreichend beschrieben sind und die dabei anfallenden Aufgaben konkret den jeweils befähigten Mitarbeitern zugewiesen werden. Dazu gehören in jedem Fall Maßnahmen für den Anlagen- und Maschinenbetrieb auf der Brücke und im Maschinenraum, die bei der Umstellung von See- auf Hafenbetrieb oder umgekehrt notwendig sind. Die von Fremdfirmen ausgeführten Arbeiten am Schiff mit ihren zusätzlichen Sicherheitsanforderungen sind dabei als mitgeltende Unterlagen effizient zu realisieren, d.h. die daraus resultierenden Aufgaben Mitarbeitern an Bord verantwortlich für den Einzelfall zuzuweisen.

Der Eigner muss seiner Verpflichtung nachkommen, bauliche Veränderungen am zugelassenen Bauzustand des Schiffes den aufsichtsführenden Institutionen anzuzeigen.

Die Hersteller von Bugstrahlruderanlagen müssen sicherstellen, dass die Wartungs- und Bedienungsanleitungen der von ihnen in Verkehr gebrachten Ausrüstungen in der gebotenen Ausführlichkeit und leicht verständlich Auskunft über die In- und Außerbetriebnahme geben. Hierzu gehören auch deutliche Hinweise über das automatische Abschalten, die Feinjustierung und dem damit unbeabsichtigten sowie unkontrollierbaren Aufbau der Steigung des Verstellpropellers im Leerlauf sowie besondere Gefahren und Risiken im drucklosen Zustand und bei Wartungsarbeiten bzw. Unterwasserbesichtigungen der Anlage.