

Untersuchungsbericht 21/06

3. Dezember 2007

Sehr schwerer Seeunfall:

Tod von zwei Besatzungsmitgliedern beim Absturz eines Rettungsbootes des TMS OLIVER JACOB bei Rettungsbootsmanöver am 21. Januar 2006 vor der Küste von Kamerun

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 21. Januar 2006 ereignete sich auf dem Tanker OLIVER JACOB der sehr schwere Seeunfall, als während einer Reedeliegezeit ein Rettungsbootsmanöver durchgeführt wurde. Die Besatzung brachte das mit einem zentralauslösbaren Heißgeschirr ausgerüstete Backbordboot zu Wasser. Das Boot war in einer Schwerkraftdavitanlage aufgehängt. Nach Beendigung des Manövers sollte das Rettungsboot wieder eingehievt werden. Dabei wurde durch die Bootsbesatzung ein Problem mit der Heißhakensicherung festgestellt. Ohne Information an die Schiffsführung wurde das Boot dennoch aufgenommen. Nach dem vollständigen Einhieven des Bootes wurde die aufgetretene Fehlfunktion am Auslösemechanismus zwischen zwei Offizieren besprochen. Diese entschieden sich zum nochmaligen Aussetzen des Bootes. Beide Offiziere und ein weiteres Besatzungsmitglied besetzten das Rettungsboot. Nach dem Ausschwenken der Davits und einem kurzen Fiervorgang, der von Deck aus gesteuert wurde, löste der vordere Heißhaken aus. Kurze Zeit später löste auch der hintere Heißhaken aus, und das Boot drehte sich im Fallen um die Längsachse. Das führte zu einem Überkopfaufschlag im Bugbereich aus ca. 15 m Höhe. Nach dem Absturz konnte sich ein Besatzungsmitglied aus dem kieloben treibenden Boot befreien. Die beiden anderen Seeleute überlebten den Absturz nicht.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die nachstehenden Sicherheitsempfehlungen stellen weder nach Art, Anzahl noch Reihenfolge eine Vermutung hinsichtlich Schuld oder Haftung dar.

1. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Betreibern von Seeschiffen:
 - ihren Besatzungen aktuelle und umfassende Handbücher zu den an Bord vorhandenen Rettungsbooten und Heißhakensystemen zur Verfügung zu stellen,
 - die Aufnahme von Listen in die ISM-Handbücher über die durch die Hersteller autorisierten Wartungsfirmen,

- die Bereitstellung von Entlastungsstandern zur Wartung, sofern die Heißhakensysteme dies zulassen, inklusive der Handhabungsanweisungen der Hersteller, sowie die Aufnahme eines entsprechenden Verfahrens in die ISM-Handbücher,
 - die Ausrüstung der Rettungsboote mit den empfohlenen Piktogrammen, die das Handhaben der Auslösetechnik beschreiben,
 - die Empfehlungen des MSC/Circ. 1206 – Maßnahmen zur Verhinderung von Unfällen mit Rettungsbooten¹ - umzusetzen und die Forderungen aus SOLAS Kapitel III positiv zu begleiten.
2. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Schiffsführungen:
 - die Beachtung der Handbücher für den sachgerechten Umgang mit Heißhakensystemen bei Betrieb, Übung und Wartung,
 - die Verwendung von Entlastungsstandern (Hanging-Off Pendants) zu Wartungszwecken, sofern die Heißhakensysteme dies zulassen,
 - die Entwicklung eines geschärften Bewusstseins für die Gefahren bei Rettungsbootsmanövern, aber auch für die Bedeutung von realen Übungen,
 - ihre Besatzungen unmissverständlich anzuweisen, dass bei jeglichen unsicheren Situationen Übungen sofort abgebrochen werden.
 3. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Klassifikationsgesellschaften:
 - die Einführung eines Verfahrens, das sicherstellt, dass nur autorisierte Werkstätten Wartungsarbeiten an sicherheitsrelevanten Einrichtungen durchführen,
 - die Aufnahme eines eindeutigen Prüfpunktes in die Besichtigungsrichtlinien, der das Vorhandensein von Wartungs- und Bedienungshandbüchern und deren Übereinstimmung mit den Empfehlungen des MSC/Circ. 1205 – Guidelines for Developing Operation and Maintenance Manuals for Lifeboat Systems² - feststellt.
 4. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Herstellern von Heißhaken die Verwendung von Materialien mit höherer Verschleißfestigkeit und besserer Seewasserbeständigkeit. Darüber hinaus sollten die Hersteller ihre Heißhakensysteme auf die Möglichkeit des Selbstauslösens bei ungenügendem Wartungszustand überprüfen und gegebenenfalls das Auslöseprinzip überarbeiten.
 5. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den deutschen seemännischen Ausbildungseinrichtungen, den Ausbildungsumfang bezüglich zentralauslösbarer Heißhakensysteme zu erweitern. Die Handhabung verschiedener Heißhakensysteme und der Einsatz von Entlastungsstandern sollte Bestandteil werden.

¹ Veröffentlicht in deutscher Sprache im Verkehrsblatt 5/2007 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

² Richtlinien für die Entwicklung von Handbüchern für die Wartung und Handhabung von Rettungsbootsystemen

6. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der See-Berufsgenossenschaft eine verbesserte Kontrolle der Einhaltung der Forderung zur regelmäßigen Durchführung von Übungen mit vollständigem Aussetzen der Boote aus SOLAS Kapitel III Regel 19.
7. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der See-Berufsgenossenschaft die Aufnahme folgender Themen in das „Handbuch für die Ausbildung im Schiffssicherungsdienst“:
 - Zentralauslösbare Heißhakensysteme,
 - Entlastungsstander (Hanging-Off Pendants).
8. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, in den entsprechenden Gremien der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO eine Untersuchung anzuregen, um bei existierenden und zukünftigen Heißhakensystemen die Sicherheit gegen unbeabsichtigtes Auslösen und gegen Selbstauslösung des Heißhakensystems aufgrund von Verschleiß zu erhöhen.