

Untersuchungsbericht 638/06

15. August 2007

Schwerer Seeunfall:

Schwerer Personenunfall an Bord des MS MAIKE am 30. Dezember 2006 vor der niederländischen Küste

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 30. Dezember 2006 befand sich der unter deutscher Flagge fahrende Trockenfrachter MAIKE auf der Reise von Rostock nach Perth in Schottland. Gegen 11:25 Uhr¹ beorderte die Schiffsführung zwei Besatzungsmitglieder auf das Vorschiff, um einen Bilgealarm im Bugstrahlruderraum zu überprüfen. Beide trugen Regenschutzbekleidung und Schutzhelme.

Das Schiff befand sich zu diesem Zeitpunkt in der niederländischen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) innerhalb des Verkehrstrennungsgebietes „Terschelling German Bight“. In dem Gebiet herrschte Wind aus südwestlicher Richtung mit mittleren Stärken von 7 bis 8 Bft und Böen von 9 bis 10 Bft. Die Wellenhöhen lagen zwischen 3 und 4 m.

Der Bilgealarm erwies sich als Fehlalarm, der durch Schwitzwasser ausgelöst worden war. Um das Wasser mittels eines Eimers zu lenzen, blieb ein Decksmann im Bugstrahlruderraum, während der andere an Deck die heraufgereichten Eimer entgegennahm. Gegen 11:35 Uhr wurde der an Deck stehende von einer über den Vorsteven kommenden Welle getroffen und verlor dabei seinen Schutzhelm. Als sich eine noch größere Welle aufbaute, suchte er daraufhin Schutz hinter dem aufgeklappten und mit einem Aufstellhaken gesicherten Lukendeckel. Durch die Wucht der Welle brach die Aufstellvorrichtung, so dass der Lukendeckel zuklappte. Dabei wurde der Kopf des Decksmanns zwischen Deckel und Lukensäule eingeklemmt, wodurch er erhebliche Verletzungen erlitt.

Der Verletzte wurde nach der Erstversorgung mit einem Rettungshubschrauber abgeholt und ins Krankenhaus nach Groningen/Niederlande gebracht. Er überlebte den Unfall und kehrte eine Woche später zur weiteren Behandlung nach Deutschland zurück.

Durch den Unfall wurden keine umweltschädlichen Stoffe freigesetzt.

¹ Alle Zeitangaben beziehen sich auf die Mitteleuropäische Zeit (MEZ) = Weltzeit (UTC) + 1 Stunde.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt **Eignern und Betreibern von Seeschiffen sowie Werften**, bei der Planung und Konstruktion sicherheitsrelevanter Bauteile auf Seeschiffen den anerkannten Stand der Technik einzuhalten. Dies gilt insbesondere dann, wenn die einschlägigen Regelwerke der Seeberufsgenossenschaft und der Klassifikationsgesellschaft Freiräume hinsichtlich der Konstruktion eröffnen.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der **See-Berufsgenossenschaft und den Klassifikationsgesellschaften**, bei festgestellten Abweichungen einer Konstruktion von bestehenden DIN-Standards auf die Abweichung hinzuweisen und sie gegebenenfalls als dem Stand der Technik entsprechend zu dokumentieren.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt **Eignern und Betreibern von Seeschiffen sowie Werften**, beim Verbindungsschweißen metallischer Bauteile, die eine Sicherungsfunktion an Bord von Seeschiffen haben (u.a. Aufstellhalterungen für Lukendeckel), eine ausreichende Verbindungsfestigkeit gegenüber Überlast sowie Anrissbildung unter dynamischen Betriebsbelastungen sicherzustellen und periodisch zu überprüfen. Die handwerkliche Ausführung hat sachgemäß zu erfolgen und den Anforderungen an die Konstruktion im Schiffsbetrieb Rechnung zu tragen.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt **Betreibern von Seeschiffen und Schiffsführungen**, verstärkt auf das sachgerechte Anlegen der Schutzbekleidung hinzuwirken.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt **Betreibern von Seeschiffen und Schiffsführungen**, darauf hinzuwirken, dass Arbeiten von Besatzungsmitgliedern an Deck bei schwerem Wetter auf unverzichtbare Tätigkeiten sowie auf den kürzest möglichen Zeitraum beschränkt werden.