

Untersuchungsbericht 212/08

1. September 2009

Personenunfall mit zwei Schwerstverletzten durch drei gebrochene Leinen beim Festmachen des CMS RUILOBA am 18. Mai 2008 in Bremerhaven

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 18. Mai 2008 befand sich das unter spanischer Flagge fahrende Containerschiff RUILOBA auf der Reise von Hamburg nach Bremerhaven und steuerte das Terminal CT 4 an der Stromkaje mit Bb.-Seite an. Der westliche Wind kam achterlicher als querab von Stb. mit 3-4 Bft und der Ebbstrom setzte mit 3-3,5 kn gegenan. Das Anlegemanöver wurde von der Bb.-Nock aus gefahren. In der Nock befanden sich Kapitän, 2. Offizier, ein Service-Ingenieur und der Hafentotse. Das Anlegen erfolgte problemlos. Dabei wurden das Ruder und die Fahrhebel einschließlich Bugstrahlruder nach Empfehlungen des Lotsen vom 2. Offizier bedient. Die RUILOBA sollte mit jeweils drei Vor- und Achterleinen sowie zwei Vor- und Achtersprings festgemacht werden. Nachdem alle Leinen an Land belegt waren, wurde an Bremerhaven Port gemeldet, dass die RUILOBA um 18:10 Uhr¹ festgemacht hat. Danach begleitete der 2. Offizier den Lotsen zum Achterdeck. Dort lag der Schlepper noch mit loser Schleppleine an Stb. fest. An der Stb.-Lotsentreppe bemerkte der Lotse eine ungewöhnliche Drehung der RUILOBA nach Bb. und begab sich wieder auf die Brücke. Der Kapitän berichtete über einen Unfall auf dem Achterdeck und dass ein Krankenwagen gerufen werden müsse. Von der Bb.-Nock aus war keine Bewegung der RUILOBA mehr erkennbar. Das Schiff lag jedoch achtern ca. 5-7 m von der Pier entfernt. Der Schlepper bekam den Auftrag, das Achterschiff wieder ran zu drücken. Die RUILOBA befand sich danach ca. 5-6 m weiter südlich von ihrer ursprünglichen Position. Durch die Vorausbewegung und das Abklappen des Hecks sind eine Achterleine sowie jeweils eine Vor- und Achterspring gebrochen. Dabei sind zwei Seeleute schwer an den Beinen verletzt worden.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Betreiber

Die BSU empfiehlt der Reederei Compania Trasatlantica Espanola S.A. dafür zu sorgen, dass die bei Besichtigungen festgestellten Mängel in der Schiffsausrüstung zuverlässig innerhalb der gesetzten Fristen behoben werden. Bestehen Zweifel an der ausgeführten Reparatur bzw. Bauart oder Konfiguration, sollen Fehler ausreichend dokumentiert und ggf. den Aufsichtsbehörden gemeldet werden, damit Maßnahmen zur Qualitätssicherung und

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht beziehen sich, soweit nicht anders vermerkt, auf Ortszeit = Mitteleuropäische Sommerzeit = UTC + 2h

Marktüberwachung getroffen werden können. Die BSU verweist in diesem Zusammenhang auf ihre Untersuchungsberichte, wo insbesondere mangelnde Installation im Bereich von Schiffsdatenschreibern (VDR) und automatischen Schiffsidentifizierungssystemen (AIS) nachgewiesen worden ist.

2.2 Schiffsführungen

Die BSU empfiehlt Kapitänen und verantwortlichen Offizieren darauf zu achten, ausreichendes Personal zur Verfügung zu stellen, damit ein sicheres Arbeiten auf den Manöverstationen im Zusammenhang mit Leinenoperationen ermöglicht wird und Arbeitsschutzvorschriften eingehalten werden können. Es ist darauf zu achten, dass Offiziere die Arbeiten eines sicheren Schiffsbetriebes überwachen und nicht selbst, z.B. durch Handanlegen, so eingesetzt werden, dass sie einer Überwachung ihrerseits bedürfen. Unmittelbar nebeneinander laufende Leinen sollten so ausgelegt sein, dass Dehnung und Bruchlast gleich sind. Bei Unfällen muss der Unfallort gesichert und nicht benötigte Maschinen zeitnah abgestellt werden. Die Verfahren sind im Sicherheitsmanagementsystem zu dokumentieren.

2.3 Flaggenstaaten/Klassifikationsgesellschaften

Die BSU empfiehlt Klassifikationsgesellschaften insbesondere bei der Erstbesichtigung vor Indienststellung von Schiffen im Bereich der Schiffsausrüstung gründlich auf die Ausrichtung, Konfiguration und Abgleichung von Elektronik zu achten, damit Fehler bei der Installation rechtzeitig erkannt und ggf. schon bei der Probefahrt behoben werden können.

2.4 Hersteller

Die BSU empfiehlt der norwegischen Firma Lilaas als Hersteller von Fahrhebeln zur Maschinensteuerung, Handbücher zur Bedienung und Wartung zur Verfügung zustellen. Den Herstellern von Antriebsanlagen wird bei der Übergabe empfohlen, alle Handbücher auf Vollständigkeit zu prüfen. Dazu gehören auch die Dokumente der Zulieferer.