

Untersuchungsbericht 415/10

Datum: 2. April 2012

Sehr schwerer Seeunfall

Personenunfall an Bord des MS THULE im Hafen von Naantali/Finnland am 22. September 2010

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 22. September 2010 um 10:30¹ Uhr wurde eine Fachkraft Deck auf MS THULE beim Versetzen der Lukendeckel im Hafen Naantali/Finnland mit schweren Kopfverletzungen leblos auf dem Bb.-Betriebsgang vorgefunden, nachdem sie vom Lukensüll abstürzte. Der Verunglückte starb noch vor Ort.

Während des Löschens von Raps mit einem Saugbagger sollten die Lukendeckel mit bordeigenem Kran angehoben werden. Dabei befand sich eine Person auf dem Podest des Krans und die andere zum Einweisen an Deck. Die Besatzung leistete Erste Hilfe und informierte die Notfallambulanz.

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 dem Reeder des MS THULE in den Handbüchern des Sicherheitsmanagementsystems die Verfahrensanweisungen bezüglich der Handhabung im Lade-/Löschbetrieb beim Versetzen von Lukendeckeln mit dem Gantry-Kran genauer zu beschreiben, mehr feste Leitern am Lukensüll montieren zu lassen, die Besatzung mit mobilen Sprechfunkgeräten auszurüsten und eine Auswahl mit unterschiedlichen Größen von Arbeitsschutzhandschuhen an Bord vorzuhalten, die den Anforderungen am jeweiligen Arbeitsplatz genügen.

2.2 Kranhersteller und Bauwerft

Die BSU empfiehlt dem Kranhersteller Coops & Nieborg bv die Erkenntnisse der finnischen Untersuchungsbehörde ONNETTOMUUSTUTKINTAKESKUS aus der Studie „Investigation report S3/2007M, Hatch crane safety“ umzusetzen, die Verfahren beim Arbeiten mit dem Kran genauer zu beschreiben und dabei insbesondere den menschlichen Faktor zu berücksichtigen.

Der Bauwerft Bodewes Scheepwerf Volharding Foxhol BV wird empfohlen im Design des Luken- und Kransystems vom Typ Coops & Nieborg mehr Leitern am Süll vorzusehen und beim Positionieren des Gantry-Kranes auch eine Videoüberwachung zu erwägen, damit der Kranführer die Seitengänge einsehen kann.

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