



**Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung**  
**Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation**  
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

**Summarischer  
Untersuchungsbericht 570/10**

**Seeunfall**

**Personenunfall**

**an Bord des Containerschiffes**

**MSC LA SPEZIA**

**im Hafen von GIOIA Tauro/Italien**

**am 21. Dezember 2010**

**15. Mai 2012**

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit dem Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz-SUG) vom 16. Juni 2002 in der bis zum 30. November 2011) geltenden Fassung durchgeführt.

Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

Der vorliegende Bericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 19 Absatz 4 SUG in der o. g. Fassung wird hingewiesen.

Bei der Auslegung des Untersuchungsberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

Herausgeber:  
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung  
Bernhard-Nocht-Str. 78  
20359 Hamburg

Direktor: Jörg Kaufmann  
Tel.: +49 40 31908300  
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 31908340  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

## Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG .....	5
2	FAKTEN .....	6
2.1	Foto .....	6
2.2	Schiffsdaten.....	6
2.3	Reisedaten .....	7
2.4	Angaben zum Seeunfall oder Vorkommnis im Seeverkehr .....	8
2.5	Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen .....	9
3	UNFALLHERGANG UND UNTERSUCHUNG .....	10
3.1	Unfallhergang .....	10
3.2	Untersuchung:.....	11
4	AUSWERTUNG .....	15
5	FAZIT .....	16
6	QUELLENANGABEN.....	17

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schiffsfoto Hasenpusch .....	6
Abbildung 2: Seekarte .....	8
Abbildung 3: Unfallstelle Luke 2, Bay 11 .....	10
Abbildung 4: Fallhöhe 10 m .....	11
Abbildung 5: Versatz zur Pforte 2,50 m .....	12
Abbildung 6: Fegen mit verlängertem Stiel .....	13

## 1 Zusammenfassung

Am 21. Dezember 2010 um 16:15 Uhr<sup>1</sup> stürzte ein 18-jähriger Auszubildender auf dem Containerschiff MSC LA SPEZIA im Hafen von Gioia Tauro/Italien 10 m tief auf einen Container in Luke 2, als er das Lukensüll fegte. Es gab keine Augenzeugen. Der Verunfallte wurde an Bord von der Besatzung und Rettungssanitätern versorgt und ins Krankenhaus verbracht. Dort wurde er operiert und später mit Mediflug nach Rostock zur weiteren Behandlung transportiert. Bis heute leidet der Verunfallte an Schmerzen und Einschränkungen in Arm und Wirbelsäule. Deswegen musste er seine Ausbildung abbrechen. Der Beruf kann nicht weiter ausgeübt werden.

---

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

## 2 FAKTEN

### 2.1 Foto



Abbildung 1: Schiffsfoto

### 2.2 Schiffsdaten

Schiffsname:	MSC LA SPEZIA
Schiffstyp:	Containerschiff
Nationalität/Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Hamburg
IMO-Nummer:	9461403
Unterscheidungssignal:	DIGX2
Reederei:	Claus-Peter Offen GmbH & Co. KG
Baujahr:	2010
Bauwerft/Baunummer:	Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd. / 4182
Klassifikationsgesellschaft:	Germanischer Lloyd
Länge ü.a.:	365,5 m
Breite auf Spanten:	51,2 m
Bruttoraumzahl:	153115
Tragfähigkeit:	165977,9 t
Tiefgang maximal:	16,03 m
Maschinenleistung:	72240 kW
Hauptmaschine:	MAN-B&W 12K98MC-C

Az. 570/10

---

Geschwindigkeit:	24,3 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Schiffskörperkonstruktion:	Doppelhülle
Mindestbesatzung:	18

### 2.3 Reisedaten

Abfahrtshafen:	Sines
Anlaufhafen:	Gioia Tauro
Art der Fahrt:	Berufsschiffahrt / International
Angaben zur Ladung:	Container
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	unbekannt
Besatzung:	23
Anzahl der Passagiere:	keine

## 2.4 Angaben zum Seeunfall oder Vorkommnis im Seeverkehr

Art des Seeunfalls/Vorkommnis im Seeverkehr:	Seeunfall, Sturz in die Luke
Datum/Uhrzeit:	21.12.2010, ca. 16:15 Uhr
Ort:	Gioia Tauro/Italien
Breite/Länge:	$\phi$ 38°27' N $\lambda$ 015°54'E
Fahrtabschnitt:	Hafen
Platz an Bord:	Luke 2
Menschlicher Faktor:	Ja, menschlicher Fehler
Folgen (für Mensch, Schiff, Ladung und Umwelt sowie sonstige Folgen):	Berufsunfähigkeit keine

Ausschnitt aus Seekarte 507 Plan B, BSH

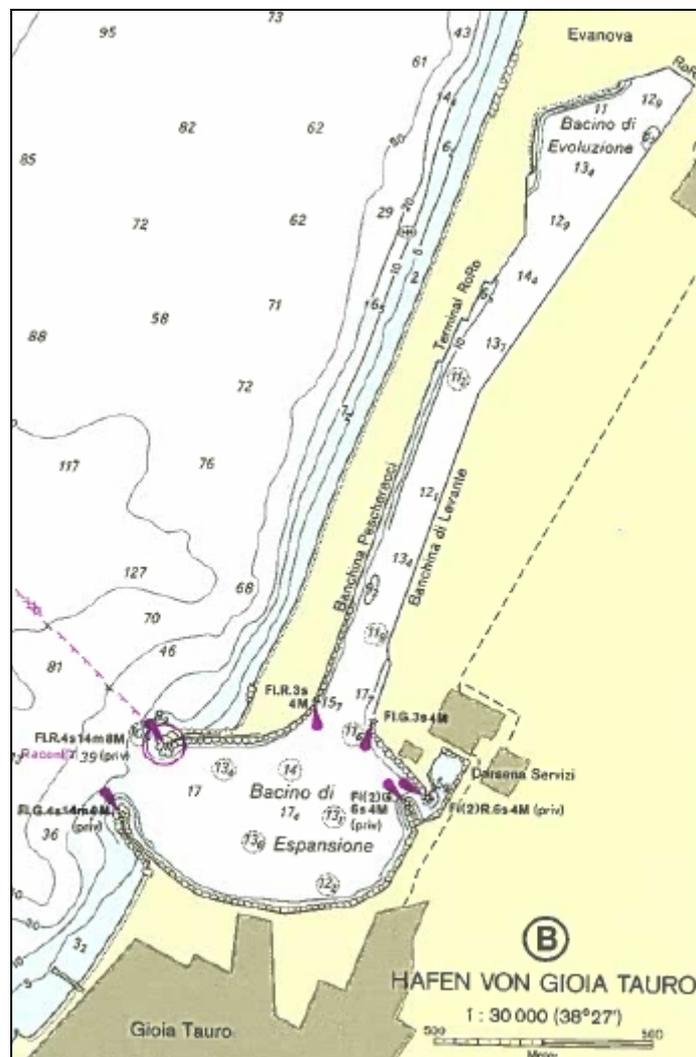


Abbildung 2: Seekarte

## 2.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	Ambulanz Gioia Tauro
Eingesetzte Mittel:	Schiffstrage, Landkran
Ergriffene Maßnahmen:	Transport ins Krankenhaus Gioia Tauro
Ergebnisse:	Operation, Flug nach Rostock, Weiterbehandlung, bleibende Schäden in Arm und Wirbelsäule, Berufsunfähigkeit

### 3 UNFALLHERGANG UND UNTERSUCHUNG

#### 3.1 Unfallhergang

Das Containerschiff MSC LA SPEZIA machte von Sines/Portugal kommend am 20. Dezember 2010 um 18:48 Uhr am Containerterminal in Gioia Tauro/Italien fest. Für den Hafenbetrieb wurden die jeweils rund um die Uhr 6 Stunden dauernden Deckswachen eingeteilt. Am 21. Dezember bestand die 12-18 Uhr Wache aus dem wachhabenden Offizier, einer Fach- und Hilfskraft Deck sowie einem Auszubildenden. Um 16:28 Uhr informierte ein Lukenvormann des Hafenbetriebes den Decksoffizier über einen Personenunfall in Luke 2. Der Auszubildende war ca. 10 m tief in die Luke auf einen Container gestürzt. Es gab keine Augenzeugen des Unfalls. Der Unfallzeitpunkt wurde auf ca. 16:15 Uhr eingegrenzt. Der Verunglückte hatte den Auftrag, das Lukensüll vom Betriebsgang aus Achterkante Luke 2 mit einem Besen zu reinigen. Der Kapitän und die Schiffsbesatzung wurden alarmiert. Sie begaben sich mit einer Trage zum Unfallort. Um 16:40 Uhr traf die Notfallambulanz ein. Der Verunglückte wurde versorgt und auf der Trage mit einem Hahnepot aus der Luke gehievt. Danach wurde er in Begleitung eines Wachoffiziers mit dem Rettungswagen ins Krankenhaus transportiert. Dort wurden u.a. ein Becken- und ein Armbruch festgestellt.

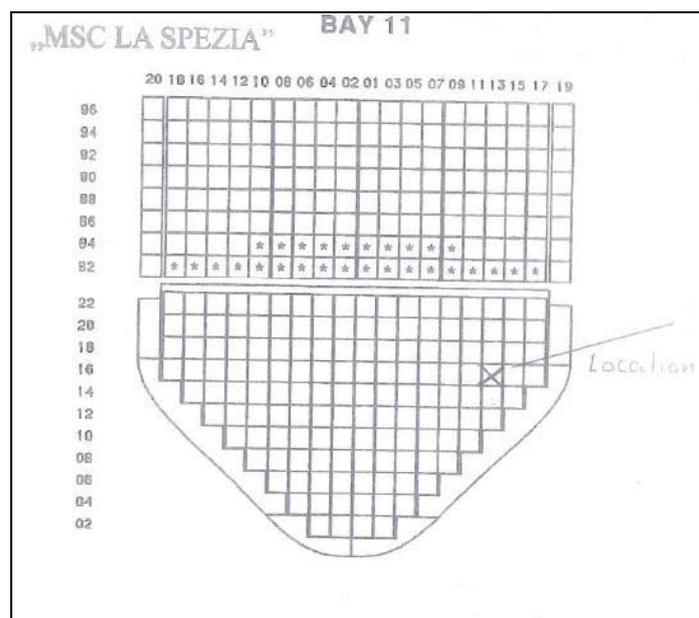
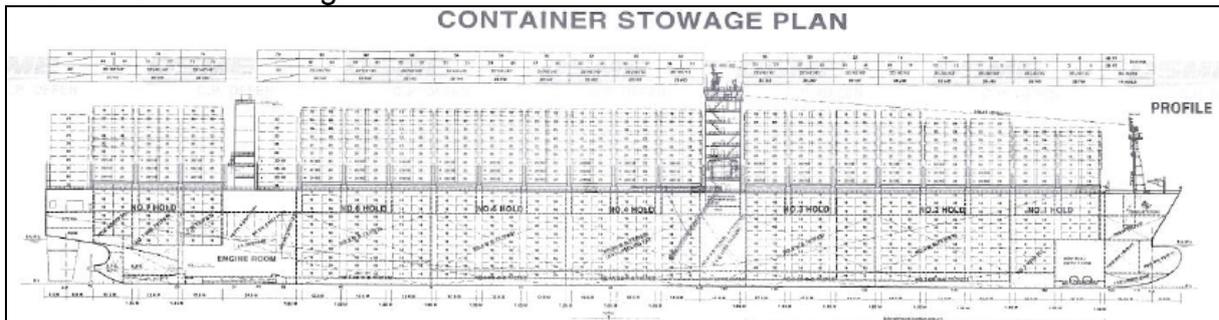


Abbildung 3: Unfallstelle Luke 2, Bay 11

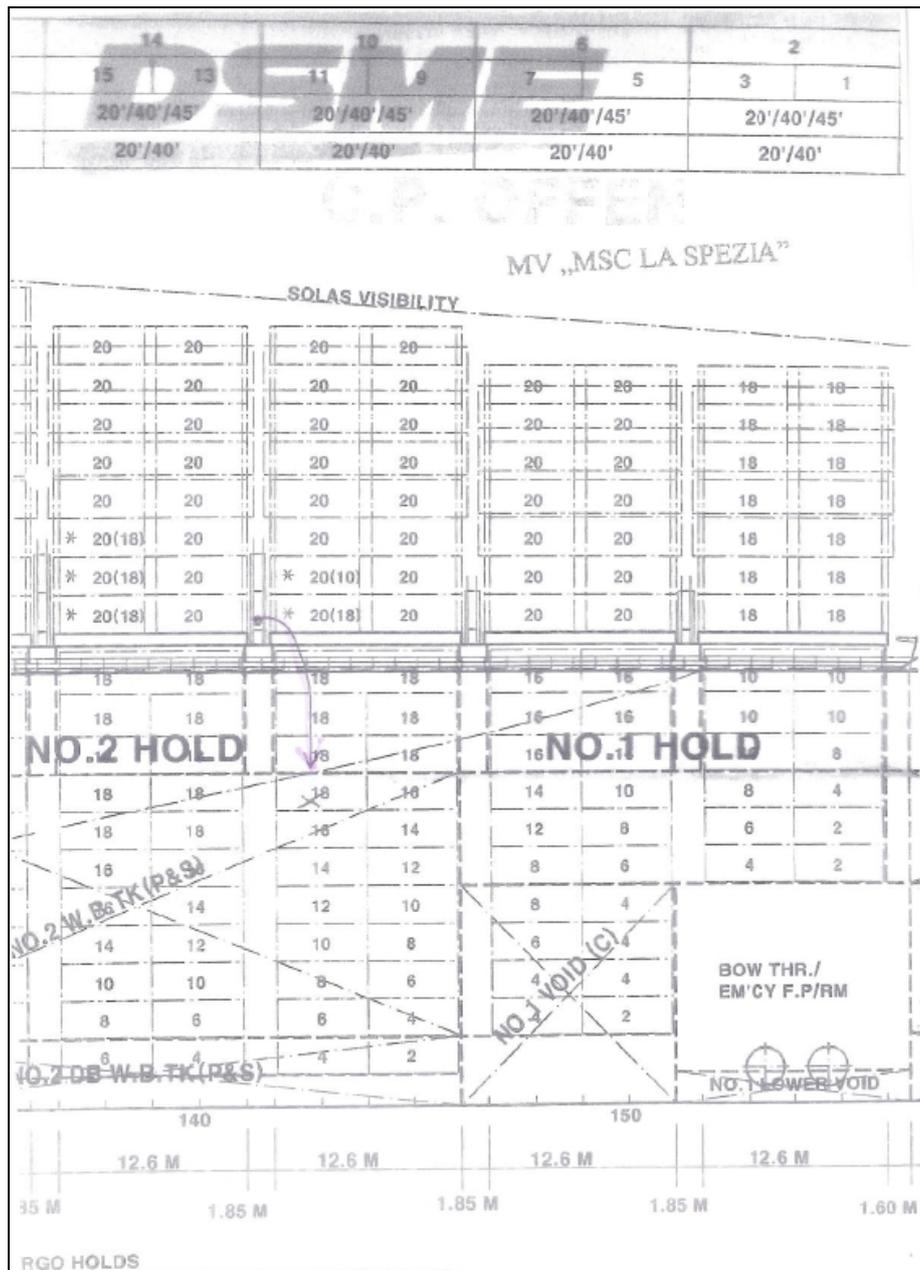


Abbildung 4: Fallhöhe 10 m

### 3.2 Untersuchung

Der Verunfallte wurde auf der Stauposition Bay 11, Reihe 13 und Tier 14 (s. Abb. 3) gefunden. Er hatte Overall, Helm und Sicherheitsschuhe an. Die Stauposition befindet sich ca. 2,50 m seitlich versetzt von einer Relingspforte, die durch eine Klappe gesichert ist (s. Abb. 5).

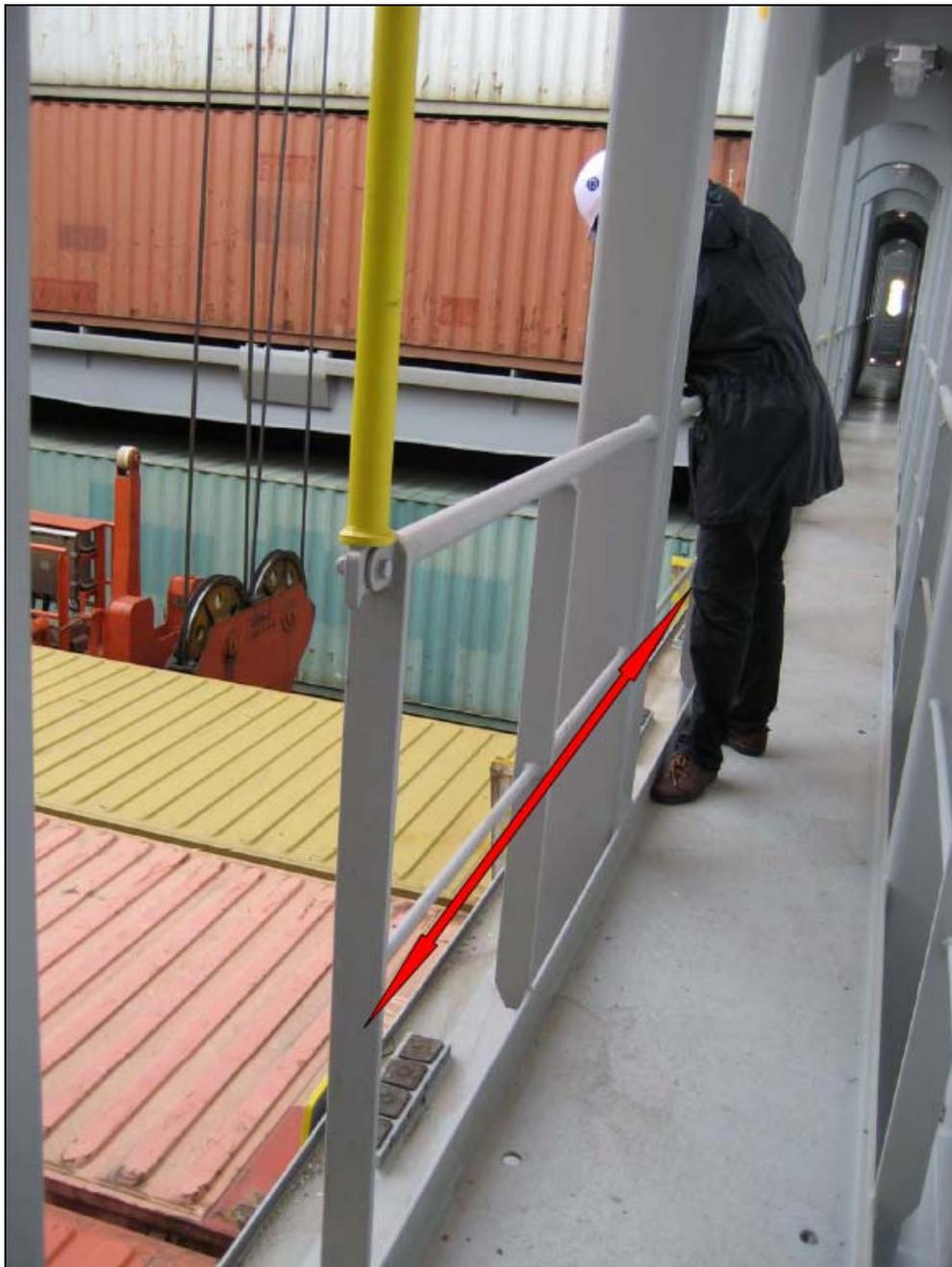


Abbildung 5: Versatz zur Pforte 2,50 m

Während der Liegezeit im Hafen sei es im Rahmen der Instandhaltung üblich, dass die Wachgänger die Lukenränder fegen und Abschmierarbeiten durchführen, wenn die Luken offen sind. Dafür wurde der Stiel des Besens verlängert, um ein sicheres Arbeiten von den Quergängen aus zu ermöglichen (s. Abb. 6).



Abbildung 6: Fegen mit verlängertem Stiel

Für diese Arbeiten gibt es eine sogenannte „Standing Order“. Da es sich um eine einfache Arbeit handelt, wurde keine weitere Risikobewertung gemacht und dokumentiert. Die 1,20 m hohe Reling sei ausreichend, um bei offenen Luken vor Absturz zu schützen. Die Pforte dient zum Begehen der Luke im geschlossenen Zustand. Sie ist mit einer Klappe gesichert und gelb markiert. Sie hat keine Querverstrebungen. Das Merkblatt „Notice to Crew“ und die „Standing Order for Deck Watch Officers“ weisen klar an, dass während der Ladeoperationen Arbeiten in und auf der Luke verboten und offene Luken mit einer Reling zu sichern sind. Das Lukensüll ist frei von Gegenständen zu halten. Das Säubern des Lukensülls ist eine Aufgabe der Deckswache im Hafen. Zum Unfallzeitpunkt waren 6 Gänge beschäftigt. Der Wachoffizier befand sich bei Bay 22, ein Wachgänger an Bay 50 und ein weiterer an der Gangway.

Dem Wachoffizier war der Verunfallte von einer zweimonatigen Reise auf dem CMS SANTA REBECCA vom September bis November 2010 bekannt. Dort arbeiteten beide u.a. auf der Manöverstation Heck zusammen. Der Verunfallte machte dort einen pflichtbewussten Eindruck ohne unnötige Risiken einzugehen. In der Verfahrensweisung „Safety at Work and Health“ unter dem Kapitel „Description of Routines“ ist dieser Aspekt ausdrücklich erwähnt. Auch im Abschnitt „Working Aloft or over the Side“ wird auf Risiken und Schutzmaßnahmen eingegangen. Dafür ist eine Erlaubnis des verantwortlichen Offiziers erforderlich. Dem Wachoffizier sei es unerklärlich, wie es zu Unfall kommen konnte.

Nach den Aussagen, die der BSU vorliegen, war der Verunfallte 12 Tage an Bord. Er wurde zunächst an Deck unter der Aufsicht des Bootsmanns eingesetzt, damit er die Decksarbeit und Risiken kennenlernt. Vorher wurde er von den Offizieren über das Sicherheitsmanagement des Schiffes und die Verfahrensanweisungen bezüglich der Durchführung von Arbeiten und Sicherheitsausrüstung belehrt. Darüber hinaus gibt es für alle Besatzungsmitglieder ein wöchentliches Arbeitssicherheitstraining. Das letzte Training vor dem Unfall fand am 10.12.2010 statt. Nach einer Woche war er gemäß Ausbildungsplan für Schiffsmechaniker einem festen Wachoffizier zugeteilt. Danach sollte er auf See 4 Stunden Brückenwachdienst und an Deck 4 Stunden unter Aufsicht des Bootsmanns arbeiten. Im Hafen von Gioia Tauro war der Verunfallte für die Wachen 00-06 und 12-18 Uhr als zusätzlicher Wachgänger eingeteilt.

Am Unfalltag wurde der verunfallte Auszubildende von zwei Wachoffizieren für die Ladungswache eingewiesen. Während dieser Arbeit sind Sicherheitsschuhe und -handschuhe sowie Overall und Helm zu tragen. Die Arbeiten sind nach dem Stauplan zu überwachen. Dazu gehören u.a., dass Sicherheitsrelings gesetzt und die Lukensülle frei und sauber sind.

Der Auszubildende war zum Unfallzeitpunkt mit der vorgesehenen persönlichen Schutzausrüstung, einem Handsprechfunkgerät und einem Besen mit verlängertem Stiel unterwegs. Er habe den Betriebsgang des zu reinigenden Lukensülls nie verlassen und vermutlich das Gleichgewicht verloren. Während der Arbeiten war Lade- und Löschbetrieb, d.h. fortlaufender Lärm und Vibrationen durch das Anheben und Absetzen der Container begleiteten die Ladungswache.

## 4 AUSWERTUNG

Nach Einschätzung der BSU hatte der Verunfallte das Gleichgewicht verloren, als er mit dem Besen vor der Relingspforte fegte und in die Luke fiel. Dabei war die Schranke wahrscheinlich geöffnet, um den Lukenrand besser erreichen zu können. Der Fundort des Verletzten befand sich etwa 2,50 m seitwärts versetzt von der Relingspforte. Der Verunfallte hätte sich dann nach dem Sturz bewegt haben müssen.

Vor der Relingspforte war der verlängerte Stiel eher hinderlich und hätte fast lotrecht gehalten werden müssen. Möglicherweise rutsche er dabei auch in den Händen und Arbeitshandschuhen. Der Besen war nicht gesichert. Insofern musste sehr behutsam gearbeitet werden, um einerseits den Rand zu säubern und andererseits aufzupassen, dass der Besen nicht ausrauscht. Das Säubern geschah ausschließlich durch Fortfegen des Schmutzes über die schmale Kante des Lukensülls, denn zum Aufnehmen z.B. mit einer Kehrschaufel war nichts vorgesehen.

Der Verunfallte erlitt ein Trauma, so dass er sich an Einzelheiten des Unfalls nicht mehr genau erinnern konnte. Einen Sturz über die 1,20 m hohe Relling hält die BSU für unwahrscheinlich. Durch den Lade-/Löschbetrieb war es laut und beim An- und Absetzen der Container wurden dumpfe Geräusche und Vibrationen erzeugt, die zusätzlich störten. Auch die Arbeitshöhe könnte Unwohlsein erzeugt haben.

Die Arbeitszeiten und Berichte gaben keinen Hinweis auf Unregelmäßigkeiten bzw. Übermüdung.

Der Verunfallte wurde sachgerecht an Bord versorgt und ins Krankenhaus nach Gioia Tauro transportiert. Dort wurde sein Arm operiert und sein Transport mit MEDIJET nach Rostock vorbereitet. Es waren weitere Operationen an Halswirbeln, Hüfte und Schambein notwendig. Bis heute leidet der Verunfallte an Schmerzen und Einschränkungen in Arm und Wirbelsäule. Deswegen musste die Ausbildung abgebrochen werden. Der Beruf kann nicht weiter ausgeübt werden.

## 5 FAZIT

Die Reederei verfügt über ein umfangreiches Sicherheitsmanagementsystem, das gut dokumentiert ist und Risiken analysiert. Es finden wöchentliche Übungen statt, bei denen alle Besatzungsmitglieder wiederkehrend in ihrem Aufgabenbereich belehrt werden. Trotzdem ist es zu diesem tragischen 10 m tiefen Lukenabsturz gekommen, der mit Arbeitsunfähigkeit und voraussichtlich lebenslangen Einschränkungen des Verunfallten endete.

Die Arbeitsstelle war mit einer 1,20 m hohen Reling gesichert. Diese Sicherung hält die BSU als Personenschutz für die auszuführende Tätigkeit für ausreichend. In der Reling befand sich eine Pforte, die aus einer Klappe (Schanke) bestand. Wie sich der Unfall genau ereignete, konnte abschließend nicht geklärt werden. Insoweit kann die BSU keine Sicherheitsempfehlungen zu diesem Unfall herausgeben. Es bleibt letztlich entscheidend, im ständigen Bewusstsein, dass Seefahrt im Vergleich zu anderen Berufen vielfältigeren Gefahren ausgesetzt ist, vor und während aller Arbeiten, insbesondere auch vermeintlichen Routinearbeiten, die Eigensicherung zu bedenken.

## 6 QUELLENANGABEN

- Ermittlungen
  - Reederei, BSU
  
- Schriftliche Erklärungen/Stellungnahmen
  - Schiffsführung
  - Reederei
  
- Zeugenaussagen
  - keine
  
- Gutachten/Fachbeitrag
  - Dokumentation Schiffsbesatzung MSC LA SPEZIA mit Fotos und Schiffsplänen
  
- Seekarten und Schiffsdaten Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
  
- Unterlagen Sicherheitsmanagementsystem
  - Reederei
  
- Fotos
  - Reederei
  - Hasenpusch (Schiffsfoto)