



# Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

## Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

**Dienstgebäude**  
Bernhard-Nocht-Str. 78  
20359 Hamburg  
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 0  
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40  
[posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)  
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen  
(bei Antwort angeben)  
Az.: 140/14

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 22.Mai 2015

### PRESSEMITTEILUNG 6/15

**Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 140/14 am 22. Mai 2015 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit einem Personenunfall mit drei toten Seeleuten an Bord des MS SUNTIS am 26. Mai 2014 im Hafen Goole / UK.**

**Es besteht die Möglichkeit, diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.**

Kurzfassung:

#### Sehr schwerer Seeunfall – Drei tote Seeleute an Bord des MS SUNTIS

Am 26. Mai 2014 gegen 06:45 Uhr wurden an Bord des MS SUNTIS im Hafen von Goole / UK drei Besatzungsmitglieder bewusstlos im Zwischendeck im Bereich des Lukeneinstiegs zum Laderaum gefunden. Die Besatzungsmitglieder wurden geborgen, überlebten jedoch trotz intensiver Wiederbelebungsversuche nicht. Der Tod bei allen drei Seeleuten ist durch Ersticken aufgrund von Sauerstoffarmut eingetreten.

Das MS SUNTIS hatte Schnittholz geladen. Mit Holz beladene Laderäume zählen zu gefährlichen Räumen, da der natürliche Faulungsprozess vom Holz der Luft den Sauerstoff entzieht. Während des Entladebetriebs sind zwei Besatzungsmitglieder, möglicherweise nacheinander, in die vordere Zwischendeckluke gestiegen und dort zusammengebrochen. Der 1. Offizier versuchte die beiden Seeleute zu retten und wurde dabei ebenfalls ohnmächtig.

Die Besatzung fuhr schon länger Holzladung und war mit den Gefahren, die von Sauerstoff zehrender Ladung ausgeht, vertraut. Warum die beiden Leichtmatrosen dennoch in den Laderaum stiegen, konnte nicht ausreichend geklärt werden.

Der Untersuchungsbericht wurde am 22. Mai 2015 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) zu finden.

Langfassung:

## **Sehr schwerer Seeunfall – Drei tote Seeleute an Bord des MS SUNTIS**

Am 26. Mai 2014 gegen 06:45 Uhr wurden an Bord des MS SUNTIS im Hafen von Goole / UK drei Besatzungsmitglieder bewusstlos im Zwischendeck im Bereich des Lukeneinstiegs zum Laderaum gefunden. Die Besatzungsmitglieder wurden geborgen, überlebten jedoch trotz intensiver Wiederbelebungsversuche nicht.

Das MS SUNTIS war mit Schnittholz beladen. Am 26. Mai 2014 begann der Löschbetrieb mit dem Entladen der Decksladung durch einen landseitigen Kran und Hafendarbeiter. Zwei Seeleute, Leichtmatrosen, waren bordseitig dazu eingeteilt, die Abdeckplanen, die zum Schutz der Decksladung angebracht waren, zu entfernen. Während des Entladebetriebs sind die beiden Seeleute, möglicherweise nacheinander, in die vordere Zwischendeckluke gestiegen. Der Erste Offizier und ein dritter Seemann vermissten die beiden anderen Besatzungsmitglieder und gingen diese suchen. Da die beiden nicht im hinteren Aufbaubereich gefunden wurden, ging der Seemann über die mit Holz beladenen Lukendeckel und der Erste Offizier an der Steuerbordseite über das Hauptdeck nach vorne. Am Ende der Luke angekommen sah der Seemann, wie der Erste Offizier in die vordere Zwischendecks-Luke rief und dann in die Luke hinabstieg. Als der Seemann bei der Luke ankam und in die Luke sah, konnte er erkennen, wie der Erste Offizier zusammenbrach.

Mit der Hilfe von alarmierten Hafendarbeitern und unter der Benutzung von Fluchttreter und Pressluftatmer sowie von Hebegurten wurden die kollabierten drei Besatzungsmitglieder ans Oberdeck gezogen. Trotz sofortiger Wiederbelebungsmaßnahmen überlebte keiner der in die Luke gestiegenen drei Besatzungsmitglieder. Der Tod bei allen drei Seeleuten ist durch Ersticken aufgrund von Sauerstoffarmut eingetreten.

Mit Holz beladene Laderäume zählen zu gefährlichen Räumen, da der natürliche Faulungsprozess vom Holz der Luft den Sauerstoff entzieht. Es gibt für derart luftreduzierte Räume keine Warnzeichen, wie z.B. Faulgeruch, und somit fehlt das natürliche Gefahrenbewusstsein.

Die Besatzung fuhr schon länger Holzladung und war mit den Gefahren, die von Sauerstoff zehrender Ladung ausgehen, vertraut. Warum die beiden Leichtmatrosen dennoch in den Laderaum stiegen, konnte nicht ausreichend geklärt werden. Die sofort eingeleiteten Rettungsmaßnahmen durch den 1. Offizier waren verständlich, für ihn jedoch tödlich. Der Selbstschutz muss bei Unfällen in geschlossenen Räumen unbedingt an erster Stelle stehen, vor dem Drang, einen Raum ohne Atemschutz zu betreten, um einen bewusstlosen Kollegen zu retten. Wenn das nicht beachtet wird, ist zwangsläufig weiteres Leben gefährdet.

Der Unfall hätte bei Einhaltung der an Bord bekannten Verfahrensanweisungen verhindert werden können. Zusammengefasst sind folgende organisatorische und technische Maßnahmen zu beachten:

- Gefährliche Räume sind sicher zu verschließen, z.B. durch Vorhängeschlösser.
- Grundsätzlich dürfen geschlossene Räume nur mit der Erlaubnis vom Kapitän oder des verantwortlichen Offiziers betreten werden.
- Vor dem Betreten wird die Atmosphäre darauf hin gemessen, ob gefährliche Dämpfe oder Gase vorhanden sind und ob der Sauerstoffgehalt ausreichend ist.
- Vor Beginn der Arbeit werden die zu erwartenden Gefährdungen und Gegenmaßnahmen besprochen.
- Vor Arbeitsaufnahme wird ein Besatzungsmitglied benannt, das die Arbeiten überwacht, koordiniert und beaufsichtigt.
- Ein zweites Besatzungsmitglied wird als Sicherungsposten am Zugang postiert und hält ständigen Kontakt zu den Personen im Raum. Sollte etwas Unvorhergesehenes geschehen, kann der Sicherungsposten jederzeit Hilfe holen.
- Für gründliche Durchlüftung und ausreichende Beleuchtung ist zu sorgen.

Volker Schellhammer

Direktor der Bundesstelle