



# Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

## Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

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.: 34/15

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 29. Januar 2016

### PRESSEMITTEILUNG 3/16

**Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 34/15 am 29. Januar 2016 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Tod des Bootsmann der HANJIN DALLAS im Nordatlantik, auf dem Weg nach New York, am 1. Februar 2015.**

**Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.**

Kurzfassung:

#### Seeunfall – Toter Bootsmann an Bord der HANJIN DALLAS

Am 1. Februar 2015 gegen 10:00 Uhr wurde auf dem Vorschiff an Bord des MS HANJIN DALLAS, das auf hoher See im Nordatlantik auf dem Weg nach New York war, der Bootsmann nahezu bewusstlos aufge-

funden. Trotz sofort eingeleiteter Verletztenversorgung verstarb der Verunglückte später im Hospital. Die BSU wurde umgehend von der Reederei über den Vorfall informiert.

Der Untersuchungsbericht wurde am 29. Januar 2015 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) zu finden.

Langfassung:

## **Seeunfall – Toter Bootsmann an Bord der HANJIN DALLAS**

Die MS HANJIN DALLAS befand sich auf einer Reise von Singapur nach New York. Am 1. Februar 2015, gegen 10 Uhr, wurde der 50-jährige Bootsmann vom Schiffsmechaniker leblos hinter den Container-Zurrstangen auf einem auf dem Vordeck auf Steuerbordseite befindlichen Lukendeckel liegend gefunden.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung wurde am 2. Februar 2015 gegen 13 Uhr (UTC) von der Reederei über den Unfall informiert. Alle erforderlichen Unterlagen wurden von der Reederei sofort übermittelt. Eine Befragung des 1. Offiziers wurde am 10. Juni 2015 bei der Reederei in Buxtehude und eine Unfallortbesichtigung am 23. September 2015 im Hafen von New York durch das Untersuchungsteam durchgeführt.

Es gab keine Augenzeugen vom Unfallhergang.

Nach allen Zeugenaussagen und den Unterlagen an Bord gab es vom Kapitän aufgrund des schlechten Wetters die spezielle Wachorder, das Hauptdeck außerhalb der Aufbauten nicht zu betreten.

Anhand der gespeicherten Audio-Aufzeichnungen auf dem Schiffsdatenschreiber und den Zeugenaussagen wurde nachfolgender Sachverhalt ermittelt:

Der Bootsmann fragte morgens um ca. 7 Uhr beim wachhabenden 1. Offizier um die Genehmigung, nach vorne in den Bootsmannsstore (Kabelgatt) gehen zu dürfen. Ein konkreter Arbeitsauftrag habe jedoch nicht bestanden. Vorne im Kabelgatt befinden sich u.a. Festmacherleinen und anderes Tauwerk, Laschausrüstung, mehrere 1 cbm große gefüllte Behälter mit Containerfittings, sowie eine Werkbank zum Reparieren dieser halbautomatischen Fittings.

Nach längerer Diskussion und mehrmaligem Fragen des Bootsmanns gab der 1. Offizier der Bitte nach und erteilte dem Bootsmann die Erlaubnis, durch den unter dem Hauptdeck führenden Gang (Passageway) nach vorne zu gehen, jedoch nicht am Vormittag, sondern erst am Nachmittag gegen 15:00 Uhr, weil dann der Sturm abflauen würde.

Der Bootsmann wurde zuletzt von einem O.S. (Leichtmatrose) um 08:40 Uhr gesehen.

Gegen 09:55 Uhr begab sich der Schiffsmechaniker (SM) in den Passageway nach vorne. Vorne angekommen, musste er die Tür vom Passageway öffnen, die sich nur von innen öffnen ließ. Der SM öffnete um ca. 10 Uhr diese Tür im geschützten Bereich des Oberdecks. Dann sah er neben der Treppe, ein Deck höher, den leblosen Körper des Bootsmanns an Steuerbord-Seite liegen.

Daraufhin begab er sich zum Verunfallten und zog ihn nach Steuerbord in eine geschützte Abseite und verständigte über das Telefon im Kabelgatt die Brücke.

Der wachhabende 3. Offizier alarmierte den 1. Offizier der sich über den Passageway sofort nach vorne begab.

Dann liefen die Rettungs- und Wiederbelebungsmaßnahmen an, die jedoch nicht zum Erfolg führten. Gegen 12 Uhr verstarb der Bootsmann im Hospital des Schiffes.

Im Rahmen der Untersuchungen der BSU konnte nicht ermittelt werden, was der Bootsmann auf dem Vordeck zu suchen hatte. Es gab die ausdrückliche Weisung, das Hauptdeck nicht zu betreten. Einen Arbeitsauftrag gab es auch nicht.

Der Bootsmann ist wahrscheinlich durch Wellenschlag am Durchgang des Wellenbrechers von den Wellen sehr unglücklich getroffen und gegen die Container gespült worden. Dabei hat er sich so schwere Verletzungen zugezogen, dass er später daran verstarb.

Der Unfall wurde von der Reederei ausführlich aufgearbeitet und verschiedene Maßnahmen unternommen, um einen solchen Unfall in Zukunft zu verhindern.

Volker Schellhammer

Direktor der Bundesstelle