



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 – 83 11
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40
posteingang-bsu@bsh.de
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
19/19

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

E-Mail: posteingang-bsu@bsh.de

Datum

17.12.2020

PRESSEMITTEILUNG 19/20

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 17. Dezember 2020 der Untersuchungsbericht 19/19 über den Personenunfall vom 13. Januar 2019 auf dem Mehrzweckschiff MARFAAM an der Lotsenstation Rüterbergen (NOK) veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Absturz eines Kanalsteurers beim Zustieg auf das Mehrzweckschiff MARFAAM, der sich hierbei schwer verletzte. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen>

einzusehen und herunterzuladen.

Weniger schwerer Seeunfall¹

Am frühen Morgen des 13. Januar 2019 befand sich das unter niederländischer Flagge fahrende Mehrzweckschiff MARFAAM westgehend im Nord-Ostsee-Kanal (NOK) auf Höhe der Lotsenwechselstation Rüterbergen. Dort sollte der Wechsel des Kanalsteurers und des Lotsen stattfinden.

Die ausgebrachte Lotsenleiter war ausgeleuchtet und der gesamte Lotsenzustieg machte von Bord des Lotsenbootes augenscheinlich einen guten Eindruck.

Der Kanalsteurer bestieg als Erster die Lotsenleiter. Auf Höhe des Hauptdecks fand er an der Relingspforte keinen Halt und stürzte aus 3 – 4 m zunächst auf die Reling und von dort mit dem Kopf auf das Deck des Lotsenbootes. Das Versetzmanöver wurde sofort abgebrochen und Erste-Hilfe-Maßnahmen, vom sich an Bord des Lotsenbootes

¹ Kategorisierung entsprechend § 1a Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG)

befindlichen Lotsen, durchgeführt. Es wurden Rettungskräfte alarmiert und die Lotsenstation wurde angelaufen.

Der Lotse sowie der Kanalsteurer der Oststrecke verblieben an Bord der MARFAAM und fuhren bis Brunsbüttel durch.

Der Kanalsteurer verletzte sich lebensgefährlich. Trotz Schädelbasisbruch, Rippenbrüchen, Lungenquetschung, Milzriss und weiterer Verletzungen wurde er nach mehreren Monaten wieder arbeitsfähig.

Anlässlich dieses Unfalls wurden der BSU bis Mitte März 2019 zwei weitere vergleichbare Ereignisse beim Personentransfer an der Lotsenwechselstation Rüsterbergen mit der MARFAAM bekannt. Diese ereigneten sich bereits im Dezember 2018. In beiden Fällen fanden Lotsen ebenfalls keinen Halt beim Überstieg von der Lotsenleiter durch die Relingspforte auf das Hauptdeck. Aus unterschiedlichen Gründen kamen diese Personen aber mit dem Schrecken davon und konnten das Hauptdeck körperlich unverletzt erreichen.

Fehlende – international vorgeschriebene – geeignete Handgriffe an der Relingspforte der MARFAAM waren der Anlass für den Unfall des Kanalsteurers und die Beinahe-Abstürze der Lotsen. Begünstigt wurden dieser Unfall sowie die anderen bekanntgewordenen Unfallereignisse insbesondere dadurch, dass

- die fehlenden Handgriffe durch die Klassifikationsgesellschaft nicht erkannt, sondern der Zustieg als korrekt bescheinigt wurde,
- dieser Sachverhalt auch bei Hafenstaatkontrollen nicht aufgefallen ist,
- Lotsen sowie Kanalsteurer diesen Mangel nicht als Gefährdung einstufen und daher nicht den Verkehrszentralen meldeten, um den Sachverhalt im Rahmen einer Hafenstaatkontrolle gezielt zu überprüfen.

Auf der MARFAAM wurden zwischenzeitlich – aus Sicht der BSU – geeignete Handgriffe angebracht und so die wesentliche Unfallursache beseitigt.

Die Untersuchung hat jedoch vielfältige weitere Gefährdungen grundsätzlicher Art bei der Nutzung von Lotsenzustiegen aufgedeckt, die bei Beachtung der Sicherheitsempfehlungen reduziert werden können. Hierzu zählen insbesondere:

- fehlende Arbeitsschutzstandards für Kanalsteurer und Lotsen bzw. unklare Verantwortlichkeiten,
- fehlende konkrete internationale Anforderungen an die Eignung von Handgriffen bei Lotsenzustiegen durch Relingspforten,
- eine fehlende Kultur zur Meldung gefahrgeneigter Lotsenzugänge an die Verkehrszentralen und

- eine unzureichende Um- und Durchsetzung vorhandener international verbindlicher Regelungen für Lotsenversetzeinrichtungen.

Weitere Aspekte und Details sind dem Untersuchungsbericht zu entnehmen.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen>.

Ulf Kaspera
Direktor