

## **ARBEITSUNFALL**

**Sehr schwerer Seeunfall:** Tod eines Besatzungsmitgliedes nach Absturz im Laderaum.

### **Was passierte?**

Auf einem im Ballast auf Reede liegenden Zwei-Insel-Containerschiff stürzte ein Bootsmann bei der Kontrolle eines leeren Laderaumes acht Meter tief von der Umhausung eines Teils des Maschinenraums auf den Boden des Laderaums. Er verletzte sich durch den Aufprall lebensgefährlich.

Trotz der Nähe zu einem Welthafen musste die Besatzung das darauffolgende Notfallmanagement weitestgehend ohne Unterstützung von Land durchführen. Sie leistete entsprechend ihrer guten Ausbildung und regelmäßigen Teilnahme an Auffrischungslehrgängen sofort Erste Hilfe am Unfallort. Anschließend sorgte die Besatzung unter erschwerten Bedingungen für den Transport vom Unfallort zum Schiffshospital und stellte mit Unterstützung des funkärztlichen Beratungsdienstes (TMAS) die medizinische Notfallversorgung sicher.

Der senkrechte Transport des Bootsmanns vom Laderaum bis auf die Lukendeckel war schwierig, da der Bootsmann auf der verwendeten Rettungstrage, einem Spineboard, verrutschte.

Trotz der bordseitigen medizinischen Versorgung verstarb der Bootsmann wenig später im Schiffshospital.

### **Warum passierte es?**

- Ursächlich für den Absturz war, dass ein nicht beleuchtbarer Laderaum, der zum Unfallzeitpunkt geschlossen war, betreten wurde. Der Zugang war nicht durch ein festes oder zeitweiliges System gesichert, obwohl dort aus schiffbaulichen Gründen Absturzgefahr bestand.
- Der Bootsmann betrat den Laderaum ohne Taschenlampe.
- Der Bootsmann verrutschte von der Trage, da mit der beiliegenden Anleitung keine Person sicher senkrecht transportiert werden konnte.

### **Was kann daraus gelernt werden?**

- Auf Containerschiffen sind regelmäßig Laderäume mit Umhausungen von Maschinenräumen oder hineinragenden Tanks zu finden, die begehbar und dennoch nicht gegen Absturz abgesichert sind.
- Es muss sichergestellt werden, dass allen Schiffsbetreibern und Schiffsbesatzungen mögliche Gefährdungen bekannt sind, um bei Bedarf angemessene Maßnahmen im Sinne des ISM-Codes und der Arbeitssicherheit zu ergreifen.

- Alle Räume mit Absturzgefahr sollten nicht frei zugänglich sein.
- Alle Zugänge zu solchen Bereichen müssen mit eindeutigen Piktogrammen gekennzeichnet werden, z. B.:



- In angemessener Entfernung zur Absturzkante sollten reflektierende Warnmarkierungen (z. B. gelb/schwarz oder rot/weiß) auf den Boden geklebt werden.
- Diese Räume sollten beleuchtbar sein oder – falls erforderlich – nur mit einer geeigneten Taschenlampe betreten werden.
- Angesichts der begrenzten Verfügbarkeit landseitiger medizinischer Hilfe für Schiffsbesatzungen sollten alle Besatzungsmitglieder entsprechend ihrer Aufgaben an Bord ihre Kenntnisse in medizinischer Erster Hilfe regelmäßig, z. B. im Rahmen von Übungen an Bord und Schulungen an Land, auffrischen und stets mit der Ausrüstung des Schiffshospitals und deren Umgang vertraut sein.
- Besatzungen sollten prüfen, ob mit den zur Verfügung stehenden Transporttragen insbesondere ein senkrechter Personentransport möglich ist und die dazugehörigen Anleitungen den Anforderungen genügen.

Bei Nichteignung sollten Schiffsführungen, gegebenenfalls mit Unterstützung der Schiffsbetreiber, für geeignete Transporttragen sorgen. Hierbei sind die für die Eignung der medizinischen Ausstattung zuständigen Stellen der Flaggenstaaten einzubinden.

### **Wer kann es umsetzen/beachten?**

Schiffseigner, Hafenstaatkontrolleure, Schiffsbetreiber, Schiffsführungen.

---

<sup>1</sup> Quelle: Anhang II Nr. 3.2. der Richtlinie 92/58/EWG des Rates vom 24. Juni 1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheits- und/oder Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz (Neunte Einzelrichtlinie im Sinne von Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG (ABl. L 245 S. 23); Celex-Nr. 3 1992 L 0058. Zuletzt geändert durch Art. 1 VO (EU) 2019/1243 vom 20.6.2019 (ABl. L 198 S. 241).