

## Untersuchungsbericht 637/06

15. November 2007

Sehr schwerer Seeunfall:

Tödlicher Unfall zweier Besatzungsmitglieder sowie Personenunfall zweier weiterer Besatzungsmitglieder an Bord des MS CAP EGMONT am 28. Dezember 2006 vor der japanischen Küste

### 1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 28. Dezember 2006 befand sich das unter deutscher Flagge fahrende Containerschiff CAP EGMONT auf der Reise von Manzanillo/Mexiko nach Yokohama/Japan. Die Route führte durch ein Seegebiet, das auf der Rückseite eines Orkantiefs lag. Nachdem noch am Morgen des Unfalltags Windstärken um die 10 Bft aufgetreten waren, schwächte der Wind im Laufe des Tages auf mittlere Stärken um 5 Bft ab, bevor er ab 15:00 Uhr wieder auf 6 bis 7 Bft auffrischte. Es herrschte Seegang mit kennzeichnenden Wellenhöhen um 5 m.

Gegen 16:20 Uhr<sup>1</sup> befand sich die CAP EGMONT ca. 300 Meilen südöstlich der japanischen Küste auf Hoher See, als vier auf dem Vorschiff u.a. mit dem Nachlaschen der Anker beschäftigte Besatzungsmitglieder von mehreren starken, überkommenden Wellen getroffen wurden. Ein Seemann wurde über Bord gespült. Die drei anderen wurden durch die Wellen z.T. gegen die auf der Back befindlichen Einrichtungen geschleudert. Zwei Seeleute wurden dabei verletzt. Der dritte Seemann erlitt tödliche Verletzungen.

Während ein Teil der Besatzungsmitglieder Wiederbelebensmaßnahmen ergriff, war der andere Teil in die durch die Schiffsführung eingeleiteten Suchmaßnahmen eingebunden. Die Wiederbelebensmaßnahmen für den tödlich Verletzten blieben erfolglos. Gegen 17:00 Uhr setzte bereits Dunkelheit ein. Der über Bord gegangene Seemann konnte trotz zwischenzeitlicher Suchunterstützung durch ein Flugzeug der japanischen Küstenwache nicht ausfindig gemacht werden. Gegen 21:00 Uhr begann es zudem zu regnen. Die Suche wurde schließlich wegen sich weiterhin verschlechternder Wetterbedingungen sechs Stunden nach dem Unfall eingestellt und am nächsten Tag durch die japanische Küstenwache wieder aufgenommen.

Die CAP EGMONT setzte ihre Reise nach Yokohama/Japan fort, wo sie am 30. Dezember 2006 eintraf. Die beiden verletzten Seeleute wurden dort in einem Krankenhaus medizinisch versorgt. Einer der Verletzten kehrte zur weiteren Heilbehandlung für sechs Wochen in sein Heimatland zurück.

Der über Bord gegangene Seemann blieb verschollen.

---

<sup>1</sup> Alle Zeitangaben im Bericht beziehen sich auf die Bordzeit = Weltzeit (UTC) + 9 Stunden.

## 2 Bereits durchgeführte Maßnahmen

Die Reederei der CAP EGMONT hat eigenständig Maßnahmen nach dem Unfall durchgeführt, welche die Sicherheit an Bord verbessern und damit künftigen Unfällen vorbeugen sollen.

Für das Arbeiten an Deck werden nach Auskunft der Reederei künftig neugestaltete Schutzhelme bereitgestellt. Die Schutzhelme sollen auf allen Schiffen der Reederei zum Einsatz kommen. Sie sollen durch erhöhten Tragekomfort generell geeignet sein, die Akzeptanz der Helme an Bord zu erhöhen.

Der Einsatz neugestalteter Helme als Kopfschutz an Bord von Seeschiffen setzt grundsätzlich u.a. eine CE-Kennzeichnung nach der Verordnung über das Inverkehrbringen von persönlichen Schutzausrüstungen (8. GPSGV<sup>2</sup>) voraus (vgl. Durchführungsanweisungen der See-BG für § 5 Abs. 2 der UVV-See)<sup>3</sup>.

Durch eine CE-Kennzeichnung bestätigt der Hersteller persönlicher Schutzausrüstung, dass die Sicherheitsanforderungen der 8. GPSGV erfüllt sind, sowie dass die Schutzausrüstung einer EG-Baumusterprüfung und einer EG-Qualitätssicherung unterliegt und diesen Standards entspricht (vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 1 der 8. GPSGV). Abweichungen von den Vorgaben der UVV-See sind jedoch möglich, wenn sie von der See-BG nach § 4 der UVV-See zugelassen werden.

Als weitere Maßnahme nach dem Unfall soll an Bord der CAP EGMONT jeweils auf dem Vor- und auf dem Achterschiff eine zusätzliche Reling angebracht werden; für den Bereich des Achterschiffs sowie Teile des Vorschiffs ist dies nach Auskunft der Reederei bereits erfolgt (vgl. Abb. )

---

<sup>2</sup> Achte Verordnung zum Geräte- und Produktsicherheitsgesetz idF der Bekanntmachung vom 20. Februar 1997 (BGBl. I S. 316), geändert durch Art. 15 des Gesetzes vom 6. Januar 2004 (BGBl. I S. 2); Umsetzung der Richtlinie 89/686/EWG des Rates vom 21. Dezember 1989 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für persönliche Schutzausrüstungen.

<sup>3</sup> Die Durchführungsanweisung der See-BG für § 5 Abs. 2 der UVV-See (Bereitstellung von persönlichen Schutzausrüstungen) lautet auszugsweise:  
„Diese Bestimmung schließt ein, daß persönliche Schutzausrüstungen verwendet werden, für die EG-Konformitätserklärungen der Hersteller, (...) vorliegen und die mit der CE-Kennzeichnung im Sinne des § 5 der 8. GSGV versehen sind.“



**Abbildung: Zusätzlich angebrachte Reling an Bord der CAP EGMONT**

Durch die zusätzliche Reling soll den an Deck arbeitenden Besatzungsmitgliedern ermöglicht werden, Sicherheitsleinen zu befestigen.

Die Reederei verfasste zudem ein Rundschreiben zum Thema „Persönliche Schutzausrüstung“<sup>4</sup> an ihre eingesetzten Kapitäne, in welchem der Unfall an Bord der CAP EGMONT zusammengefasst geschildert wurde. Die Kapitäne werden in dem Schreiben dazu angehalten, bei Arbeiten auf Deck größtmögliche Vorsichtsmaßnahmen anzuwenden. Folgende Maßnahmen werden in dem Rundschreiben explizit angewiesen:

- kurze Sicherheitsanweisung vor Betreten des offenen Deckbereiches
- Anpassen der Schiffsgeschwindigkeit und des Kurses
- Überprüfung des Anlegens der Schutzausrüstung bei jedem Besatzungsmitglied vor Verlassen der Unterkünfte (aufblasbare Sicherheitsweste, Schutzhelm, Sicherheitsgurt, foliengeschütztes Walkie-Talkie)
- Zuweisen von Arbeitsgruppen
- Anweisung zur Eigensicherung mittels Sicherheitsgurt
- Spannen von Standern zum Einpicken der am Sicherheitsgurt befestigten Sicherheitsleine als Schutz vor Über-Bord-Gehen
- Sicherstellen einer ständigen Kommunikation zwischen den Besatzungsmitgliedern und der Brücke.

---

<sup>4</sup> Das Rundschreiben ist im Original in englischer Sprache verfasst.

In der Anlage des Rundschreibens befinden sich großformatige Abbildungen einer vollständigen persönlichen Schutzausrüstung .

Die Reederei beabsichtigt, ein gesondertes Rundschreiben zum Thema Wetter- und Seegangsverhältnisse herauszugeben.

Des Weiteren wurde der vor dem Unfall auf der Back beschädigte Lukeneinstieg zwischenzeitlich repariert und gegen Wellenschlag verstärkt (vgl. Abb.).



**Abbildung: Repariertes und verstärktes Lukensüll auf der Back der CAP EGMONT**

Aufgrund der von der Reederei bereits vor Abschluss der Seeunfalluntersuchung der BSU ergriffenen Maßnahmen besteht keine Veranlassung mehr, die Maßnahmen betreffende Sicherheitsempfehlungen herauszugeben.

### 3 Sicherheitsempfehlungen

Die folgenden Sicherheitsempfehlungen stellen weder nach Art, Anzahl noch Reihenfolge eine Vermutung hinsichtlich Schuld oder Haftung dar.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den **Schiffsführungen**, bei der Abschätzung des Seegangs anlässlich durchzuführender Arbeiten an Deck mit einzubeziehen, dass stets deutlich über der kennzeichnenden Wellenhöhe liegende Einzelwellen auftreten können.

Ihnen wird außerdem empfohlen sicherzustellen, dass das sachgerechte Anlegen der Schutzbekleidung vor Aufnahme von Arbeiten an Deck bei jedem einzelnen Seemann überprüft wird.