

## **Gemeinsamer Untersuchungsbericht gemäß des IMO Unfall-Untersuchungs-Codes (Entschließung MSC.255(84)) durch den Flaggenstaat Antigua and Barbuda W.I. und dem Küstenstaat Bundesrepublik Deutschland**

Untersuchungsbericht 478/09

15. Dezember 2010

Sehr schwerer Seeunfall

Überbordgehen eines Seemanns auf dem CMS EMS TRADER am 4. November 2009 im Hamburger Hafen

### **1 Zusammenfassung des Seeunfalls**

Am 4. November 2009 um ca. 06:15 Uhr<sup>1</sup> legte das unter Antigua und Barbuda Flagge fahrende Containerschiff EMS TRADER im Hamburger Hafen ab und fuhr unter Lotsenberatung elbabwärts. Nächster Anlaufhafen war Antwerpen/Belgien.

Jahreszeitbedingt war es noch dunkel. Es herrschte Nieselregen bei knapp 5 °C Lufttemperatur. Die Wassertemperatur betrug 8 °C und es herrschte Ebbstrom.

Ein 27-jähriger philippinischer Decksmann begab sich kurz nach dem Ablegen von der Back zur Lotsenstation auf der Steuerbordseite, um die Lotsenleiter für den anstehenden Lotsenwechsel klarzumachen. Ein zweiter Decksmann, der üblicherweise beim Ausbringen half, war noch auf der achteren Manöverstation beschäftigt, so dass der 27-Jährige alleine begann. Beim Ausbringen der Plattform ging er über Bord. Sein Fehlen wurde bemerkt, kurz bevor der Elbotse an Bord kam. Die Lotsenplattform fehlte und die Lotsenpforte stand offen. Der Decksmann wurde dem Kapitän auf der Brücke um 06:32 Uhr als vermisst gemeldet.

Der Kapitän gab Generalalarm und rief die Besatzung auf, sich zur Musterstation zu begeben. Der Elbotse informierte über UKW die Nautische Zentrale Hamburg. Eine umgehend gestartete Suchaktion mit zahlreichen Booten und Hubschrauberunterstützung blieb erfolglos. Die EMS TRADER kehrte in den Hamburger Hafen zurück.

Der Vermisste wurde am 29. November 2009 in der Nähe des Unfallortes tot aufgefunden.

---

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

## **2 Sicherheitsempfehlungen**

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

### **2.1 Betreiber der EMS TRADER**

Die Untersuchungsbehörden empfehlen dem Betreiber der EMS TRADER, durch regelmäßige Übungen und Sicherheitsunterweisungen das Sicherheitsbewusstsein der Besatzung zu stärken, insbesondere hinsichtlich regelmäßig anfallender Routinearbeiten.

Der Betreiber sollte klare Anweisungen dahingehend erlassen und deren Umsetzung überprüfen, dass jegliche Arbeiten bei geöffneter Lotsenpforte stets nur im Beisein mindestens eines weiteren, aufsichtsführenden Besatzungsmitglieds durchgeführt werden. Während dieser Arbeiten sollte neben der üblichen persönlichen Schutzausrüstung stets eine Absicherung durch Fallschutzmittel (z.B. über eine Sicherungsleine) erfolgen. Bei Abweichungen von der Bordroutine oder bei Störungen während des Arbeitsablaufs sollte die Verpflichtung bestehen, umgehend der verantwortliche Offizier oder der Kapitän zu informieren.

### **2.2 Betreiber und Klassifikationsgesellschaft der EMS TRADER**

Die Untersuchungsbehörden empfehlen dem Betreiber der EMS TRADER, gemeinsam mit der Klassifikationsgesellschaft Alternativen für die bisherige Auslegung der Lotsenstation zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen. Dabei sollte solchen Lösungen der Vorzug gegeben werden, die Arbeitsschritte bei geöffneter Lotsenpforte vermeiden. Für das An- und Vonbordgehen sollten sichere, möglichst feststehende Handläufe zur Verfügung stehen.