

Untersuchungsbericht 268/15

Datum: 01. März 2017

Sehr Schwerer Seeunfall

**Tödlicher Personenunfall an Bord des CMS DUBLIN EXPRESS
am 14. Juli 2015 auf der Reise von Caucedo nach Rotterdam**

1 Zusammenfassung

Auf dem unter deutscher Flagge fahrenden Vollcontainerschiff DUBLIN EXPRESS kam es am 14. Juli 2015 auf der Reise von Caucedo (Dominikanische Republik) nach Rotterdam zu einem Arbeitsunfall mit tödlichen Folgen.

Ein philippinischer Schweißer stürzte gegen 15:53 Uhr bei Reparaturarbeiten im Maschinenraum des Schiffes von einer Leiter. Der Seemann hatte höchstwahrscheinlich auf dem in ca. 1,40 Meter Höhe befindlichen Standpodest der bauartbedingt nicht besonders gesicherten Aluminiumstehleiter gestanden und war nach vorangegangenen Rohreinigungsarbeiten vermutlich damit beschäftigt gewesen, die ordnungsgemäße Verschraubung einer über seinem Kopf verlaufenden Rohrverbindung zu kontrollieren. Vorkehrungen gegen einen Sturz von der Leiter waren weder in personeller Hinsicht (Sicherheitsposten an der Leiter) noch im Hinblick auf eine besondere persönliche Schutzausrüstung (bspw. Gurtsystem) getroffen worden.

Aus ungeklärter Ursache verlor der Schweißer – vermutlich beim Hantieren über Kopf - den Halt, stürzte rücklings zu Boden und begann aus Nase und Mund zu bluten. Die beiden weiteren an den Wartungsarbeiten beteiligten Besatzungsmitglieder wurden durch das Sturzgeräusch auf den von ihnen nicht unmittelbar beobachteten Unfall aufmerksam und informierten umgehend die Schiffsführung.

An Bord wurden sofort alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen, um dem schwerverletzten und bewusstlosen Schweißer zu helfen. Der Verunfallte wurde ins Bordhospital transportiert und unter Ausschöpfung aller bordseitig vorhandenen Möglichkeiten medizinisch versorgt. Parallel zu den Maßnahmen der Ersten Hilfe nahm die Schiffsführung Kontakt zum funkärztlichen Beratungsdienst MEDICO Cuxhaven auf.

Der Kapitän änderte umgehend den Kurs des Schiffes in Richtung der ca. 410 Seemeilen entfernten nächsten Küstenlinie (Puerto Rico) und kontaktierte die dortige Küstenwache zwecks Anforderung eines Rettungshubschraubers.

Trotz der vielfältigen Aktivitäten an Bord verschlechterte sich der Zustand des Seemanns in den folgenden Stunden dramatisch. Kurz vor 19:00 Uhr Bordzeit musste mit Wiederbelebungsversuchen begonnen werden. Diese wurden bis um 20:21 Uhr

Bordzeit fortgesetzt, dann aber wegen offensichtlich gewordener Erfolglosigkeit und in Abstimmung mit MEDICO Cuxhaven beendet.

Die DUBLIN EXPRESS kehrte anschließend auf den ursprünglichen Kurs Richtung Rotterdam zurück. Am 24. Juli 2015 erreichte das Schiff nach dem vorhergehenden Anlauf Rotterdams den Hafen Hamburg. Dort wurde der verstorbene Seemann von Bord gebracht und nach der Obduktion des Leichnams in seine Heimat überführt.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr)

2.1.1 Überarbeitung des Handbuches See

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der BG Verkehr, den Abschnitt B 3.3 „Benutzung von Leitern“ des von ihr herausgegebenen Handbuches See an die Vorgaben der Europäischen Norm DIN EN 131-3:2007 (Leitern – Benutzerinformation) und der Betriebssicherheitsverordnung anzupassen und für das freihändige Arbeiten auf Leitern auf das Erfordernis einer diesbezüglichen Gefährdungsbeurteilung hinzuweisen sowie sich daraus ggf. ergebende zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen zu empfehlen.

2.1.2 Information an die versicherten Unternehmen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der BG Verkehr, die bei ihr versicherten deutschen Schifffahrtsunternehmen in geeigneter Form auf die Notwendigkeit hinzuweisen, dass in Erweiterung der bisherigen Empfehlungen beim freihändigen Arbeiten auf Leitern zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden müssen.

2.2 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e. V. (DGUV)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung als Spitzenverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften und der Unfallversicherungsträger, die von ihr herausgegebene Handlungsanleitung für den Umgang mit Leitern und Tritten (DGUV Information 208-016) zu überarbeiten und an die Vorgaben der Europäischen Norm DIN EN 131-3:2007 (Leitern – Benutzerinformation) und der Betriebssicherheitsverordnung anzupassen. Für das freihändige Arbeiten auf Leitern sollte auf die sich aus der Betriebssicherheitsverordnung ergebende Verpflichtung zur Erstellung einer diesbezüglichen Gefährdungsbeurteilung hingewiesen werden und – zumindest in bestimmten Fällen - das Erfordernis zusätzlicher Sicherheitsvorkehrungen in die Handlungsanleitung aufgenommen werden.

2.3 Reederei Hapag-Lloyd AG

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei Hapag-Lloyd AG, die Schiffssicherheitshandbücher der Schiffe ihrer Flotte in Bezug auf den Einsatz von Leitern bzw. das Arbeiten in der Höhe dahingehend zu ergänzen, dass besondere

Sicherheitsvorkehrungen nicht erst ab einer Fallhöhe von mehr als zwei Metern erforderlich sind, sondern bereits dann, wenn freihändig von einer Position aus gearbeitet wird, bei der es zu einem Absturz kommen kann.

