

Untersuchungsbericht 452/19

Datum: 15.09.2021

Sehr Schwerer Seeunfall

**Personenunfall mit Todesfolge an Bord der SAJIR auf der Reede vor Ningbo (China)
am 19. Dezember 2019**

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 19. Dezember 2019 lag das unter Bundesflagge fahrende Containerschiff SAJIR etwa zehn Seemeilen vor der Lotsenversetzposition von Ningbo (China) im Ballast auf Reede vor Anker.

Ein Bootsmann und zwei Schiffsleute Deck kontrollierten die leeren Laderäume und entfernten alle Gegenstände, die bei der Beladung mit Containern hätten hinderlich werden können. Gegen 17:00 Uhr¹ stürzte der Bootsmann im Laderaum 9 etwa acht Meter tief von der Umhausung eines Teils des Maschinenraums auf den Boden des Laderaums und verletzte sich durch den Aufprall lebensgefährlich.

Es konnte nicht geklärt werden, warum der Bootsmann diesen Laderaum – trotz seiner Berufserfahrung – ohne Taschenlampe betreten hatte. Der tödliche Arbeitsunfall ist umso tragischer, weil die Begehung des Laderaums nicht zwingend erforderlich gewesen wäre.

Ursächlich für den Absturz war ein nicht abgesicherter Zugang zu einem unbeleuchteten Laderaum, obwohl dort – wie auf vergleichbaren Schiffen – aus schiffbaulichen Gründen Absturzgefahr bestand.

Trotz der Nähe zu einem Welthafen musste die Besatzung das darauffolgende Notfallmanagement weitestgehend ohne externe Unterstützung durchführen. Sie leistete sofort Erste Hilfe am Unfallort, sorgte unter erschwerten Bedingungen für den Transport vom Unfallort zum Schiffshospital und stellte mit Unterstützung des funkärztlichen Beratungsdienstes Cuxhaven (TMAS Germany)² die medizinische Notfallversorgung sicher. Trotz der bordseitigen medizinischen Versorgung erlag der Bootsmann gegen 20:40 Uhr seinen schweren Verletzungen.

Der unverzüglich angeforderte Notarzt traf etwa 4,5 Stunden nach der ersten Anforderung durch den Kapitän um 21:40 Uhr an Bord ein und konnte nur noch den Tod des Besatzungsmitgliedes feststellen.

¹ Alle Zeitangaben im Bericht sind in UTC + 8 Stunden angegeben und entsprechen der Ortszeit von Ningbo.

² TMAS steht für "Telemedical Maritime Assistance Service". Neben der Bezeichnung TMAS wird für den funkärztlichen Beratungsdienst Cuxhaven international auch die Bezeichnung „Medico Cuxhaven“ verwendet.

Es konnte nicht geklärt werden, warum der Notarzt erst so spät an Bord eintraf. Die Verantwortung der medizinischen Versorgung verblieb daher bis zum Tod des Bootsmanns beim Kapitän und den behandelnden Besatzungsmitgliedern.

Der Besatzung kam die gute medizinische Ausstattung des Schiffshospitals, die medizinische Ausbildung des Kapitäns und der nautischen Schiffsoffiziere sowie die medizinische Beratung durch TMAS Germany zu Gute. Insbesondere der Defibrillator erleichterte den im Schiffshospital handelnden Offizieren die medizinische Notfallversorgung.

Der Schiffsbetreiber hat den Unfall analysiert. Daraufhin wurden alle Stellen auf der SAJIR und anderen Schiffen der Flotte, auf denen eine vergleichbare Absturzgefahr bestand und wo bislang keine Kennzeichnungen oder Absperrungen vorhanden waren entsprechend abgesichert.

Bereits 2014 gab es im Zuständigkeitsbereich der BSU einen vergleichbaren tödlichen Personenunfall. Die BSU kam bereits dort zum Ergebnis, dass solche Unfälle nicht ganz auszuschließen sind.³

Mit den zu diesem Unfall erarbeiteten Sicherheitsempfehlungen soll angeregt werden, dass

- vergleichbare Gefährdungen auf möglichst allen Schiffen reduziert,
- Notfallmeldungen für Schiffsführungen auf Schiffen unter Bundesflagge vereinfacht,
- die Erfahrungen mit der medizinischen Ausstattung, insbesondere hinsichtlich der Rettungsmulde⁴, des Defibrillators und des medizinischen Handbuchs See verbreitet,
- Schiffsbetreiber und Schiffsbesatzungen auf Schiffen unter Bundesflagge regelmäßig über Hilfen nach traumatisierenden Erlebnissen informiert,
- die Standards in der Befähigung von Seeleuten in der medizinischen Betreuung sowie der Kommunikationskultur zwischen den Hierarchien der Besatzungsmitglieder weiterentwickelt und
- geltende internationale Mindeststandards hinsichtlich der Ausbildung und Besetzung beachtet

werden.

Weitere Aspekte und Details sind dem Untersuchungsbericht zu entnehmen.

³ Siehe Untersuchungsbericht 272/14 über den tödlichen Personenunfall an Bord des MS MAERSK SURABAYA am 1. September 2014 vor Shanghai, veröffentlicht am 28. August 2015.

⁴ Der Ausdruck „Rettungsmulde“ entspricht der amtlichen Bezeichnung für eine Rettungstrage (siehe Kapitel 3.4.9.3 ff.).

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

1. Die BSU empfiehlt dem BMVI eine Initiative zur Weiterentwicklung des STCW-Übereinkommens und sich hierbei für folgende Punkte einzusetzen:
 - Alle Besatzungsmitglieder, insbesondere die auf Unterstützungsebene, sollten im Hinblick auf BRM und ERM befähigt und ermuntert werden, fragwürdige Entscheidungen oder Aktionen sachlich zu hinterfragen und in beiden Richtungen der Hierarchie anzusprechen und anzunehmen.
 - Die Befähigung in grundlegender Erster Hilfe nach Tabelle A-VI/1-3 STCW-Code sollte entsprechend der bereits erforderlichen Auffrischungen im Schiffssicherheitsdienst alle fünf Jahre erneuert werden.
 - Für den Dienst auf Schiffen ohne Schiffsarzt und außerhalb küstennaher Reisen sollten alle Kapitäne und Offiziere eine medizinische Befähigung nach Regel VI/4 der Anlage zum STCW-Übereinkommen erwerben und alle fünf Jahre auffrischen müssen.
2. Die BSU empfiehlt dem BMVI in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Gesundheit die Mitwirkung an der Weiterentwicklung des Medical Guide der WHO auf Basis des von der BG Verkehr herausgegebenen Medizinischen Handbuchs See.

2.2 BG Verkehr (Dienststelle Schiffssicherheit)

1. Die BSU empfiehlt der BG Verkehr, Schiffsbesatzungszeugnisse für Schiffe wie der SAJIR so zu erteilen, dass diese stets mit einer ausreichenden Anzahl an Vollmatrosen Deck (Regel II/5 der Anlage zum STCW-Übereinkommen) besetzt sein müssen.
2. Die BG Verkehr sollte die Schiffsbetreiber in geeigneter Form über die erforderliche Prüfung von medizinischer Ausstattung informieren, mit der bereits vorhandene zulassungspflichtige Ausstattung der Schiffe ergänzt werden soll. In diesen Fällen sollten die Schiffsbetreiber der BG Verkehr dann Gelegenheit zur Prüfung geben, um über eine Zulassung zu entscheiden.

2.3 BG Verkehr (Prävention)

1. Die BSU empfiehlt der BG Verkehr, vorhandene Angebote zur Unterstützung von Seeleuten nach traumatisierenden Ereignissen in deutscher und englischer Sprache so zu verbreiten, dass diese möglichst allen versicherten Seeleuten bekannt sind.
2. Die BG Verkehr sollte darauf hinwirken, dass ihre Mitgliedsunternehmen das Thema „Gefährdungen durch Extremereignisse“ im Kontext mit der Arbeitssicherheit berücksichtigen und bei Bedarf die Gefährdungsbeurteilungen entsprechend aktualisieren.

2.4 Schiffsbetreiber der SAJIR

Die BSU empfiehlt dem Schiffsbetreiber, die Arbeitsorte mit Absturzgefahr angemessen auszuleuchten und mit den Warnzeichen entsprechend der EU-Richtlinie zu kennzeichnen.

2.5 MRCC Bremen

Die BSU empfiehlt dem MRCC Bremen, Schiffsführungen von Schiffen unter Bundesflagge darüber zu informieren⁵, dass diese in Notfällen innerhalb eines Seegebietes A2 mehr Gebrauch von Grenzwellen-Funkanlagen machen sollten. Falls die Alarmierung eines zuständigen MRCC über GMDSS oder gegebenenfalls über Satellitentelefon nicht ohne weiteres seitens der Schiffsführung möglich oder sinnvoll erscheint, sollte die Schiffsführung das MRCC Bremen z. B. über Satellitentelefon über die Notlage informieren. Das MRCC Bremen wird dann die weiteren Maßnahmen ergreifen.

⁵ Die Verbreitung einer entsprechenden Information kann z. B. mit der Unterstützung der BG Verkehr (Dienststelle Schiffssicherheit) über ein ISM-Rundschreiben erreicht werden.

Mit Unterstützung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) kann diese Information in den Nachrichten für Seefahrer (NfS) veröffentlicht und Kapitänen sowie nautischen Offizieren im Zusammenhang mit der Erteilung von Seefunkzeugnissen gemäß STCW-Übereinkommen unmittelbar an die Hand gegeben werden. Das BSH kann diese Information auch an die für die Seefunkausbildung zugelassenen Ausbildungsstätten weiterleiten.