



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Untersuchungszwischenbericht

Sehr schwerer Seeunfall 452/19

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

18. Dezember 2020

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz - SUG) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 Satz 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

Der vorliegende Untersuchungszwischenbericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 34 Absatz 4 SUG wird hingewiesen.

Bei der Auslegung des Untersuchungszwischenberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

Herausgeber:
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg



Direktor: Ulf Kaspera
Tel.: +49 40 3190 8300
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 3190 8340
www.bsu-bund.de

1 FAKTEN

1.1 Foto

Quelle: Hasenpusch Photo-Productions



Abbildung 1: Containerschiff SAJIR

1.2 Schiffsdaten

Schiffsname:	SAJIR
Schiffstyp:	Containerschiff
Flagge:	Deutschland (Bundesflagge)
Heimathafen:	Hamburg
IMO-Nummer:	9708784
Unterscheidungssignal:	DIGO2
Eigner (nach Equasis):	NF Shipping Maritime 3 Ltd.
Reederei:	Hapag-Lloyd AG
Baujahr:	2014
Bauwerft:	Hyundai Heavy Industries Co., Ltd (Südkorea)
Klassifikationsgesellschaft:	DNV GL
Länge ü.a.:	368,52 m
Breite ü.a.:	51 m
Tiefgang maximal:	15,50 m
Bruttoraumzahl:	153.148
Tragfähigkeit:	149.360 t
TEU	14.500
Maschinenleistung:	54.900 kW
Hauptmaschine:	1 Hyundai MAN B&W 9S90ME-C10 Neunzylinder-Zweitakt-Dieselmotor
Geschwindigkeit:	21 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Schiffskörperkonstruktion:	Doppelhülle

Mindestbesatzung: 17
 Sonstiges: 10 Schwesterschiffe

1.3 Reisedaten

Abfahrtshafen: Ningbo (China)
 Anlaufhafen: Ningbo (China)
 Art der Fahrt: Berufsschiffahrt
 International
 Angaben zur Ladung: Keine Ladung an Bord
 Besatzung: 27
 Tiefgang zum Unfallzeitpunkt: $T_v = 4,90 \text{ m}$, $T_a = 7,70 \text{ m}$
 Lotse an Bord: Nein
 Anzahl der Passagiere: Keine

1.4 Angaben zum Seeunfall / Vorkommnis im Seeverkehr

Art des Seeunfalls: Sehr schwerer Seeunfall – Absturz eines Besatzungsmitglieds im Laderaum mit Todesfolge.
 Datum/Uhrzeit: 19.12.2019, 17:00 Uhr
 Ort: Xiashimen (Reede vor Ningbo)
 Breite/Länge: $\varphi 29^\circ 44,4' \text{ N}$ $\lambda 122^\circ 31,5' \text{ E}$
 Fahrabschnitt: Auf Reede vor Anker liegend
 Platz an Bord: Laderaum Nr. 9
 Menschlicher Faktor: Ja
 Folgen: Tod eines Besatzungsmitglieds

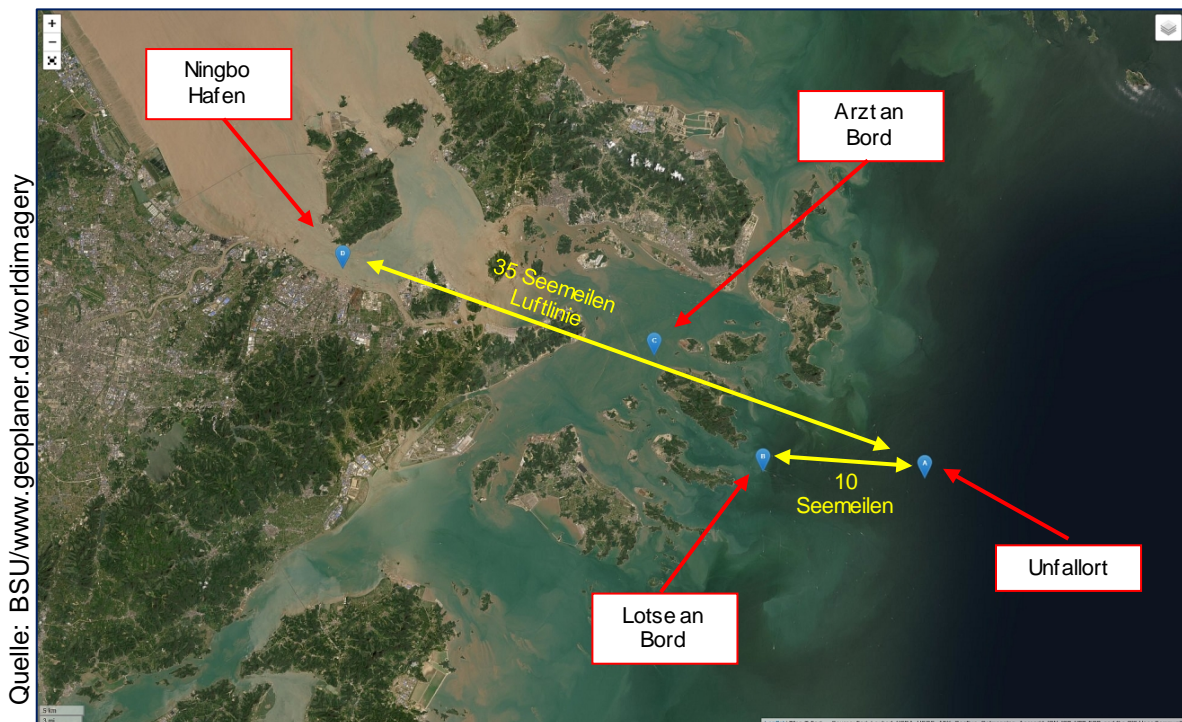


Abbildung 2: Unfallort und Distanzen

1.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	TMAS Germany/Medico Cuxhaven, MRCC ¹ Bremen, MRCC Peking, Verkehrszentrale Ningbo, Schiffsagent in Ningbo, Schiff zum Transfer des Notarztes, BG Verkehr, Geschäftsbereich Prävention. ²
Eingesetzte Mittel:	Material zur Ausleuchtung des Unfallorts. Leinen und Spineboard ³ zum Bergen und Transport des abgestürzten Besatzungsmitglieds vom Laderaum in das Schiffshospital. Im Schiffshospital u. a. Sauerstoffmaske, Sauerstoff, Morphinum, Defibrillator. Satellitentelefon und UKW-Seefunk (Arbeitskanäle) insbesondere zur Anforderung des Notarztes und zur funkärztlichen Beratung.
Ergriffene Maßnahmen:	Die Besatzung sorgte für Erste-Hilfe-Maßnahmen am Unfallort, den Transport zum Schiffshospital und die Notfallversorgung mit Unterstützung von TMAS Germany/Medico Cuxhaven bis zum Tod. Ein Arzt stellte den Tod amtlich fest. Zur Vermeidung einer Posttraumatischen Belastungsstörung nutzten einige Besatzungs- mitglieder das Angebot der professionellen Betreuung und Behandlung.

¹ MRCC: Maritime Rescue Coordination Centre.

² BG Verkehr: Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation.

³ Das Spineboard, je nach Hersteller auch *Millerboard* oder *Backboard* genannt, ist ein Hilfsmittel zur Rettung verunglückter Personen, bei denen eine Verletzung der Wirbelsäule nicht auszuschließen ist.

2 ZUSAMMENFASSUNG

Am 19. Dezember 2019 lag das Containerschiff SAJIR etwa zehn Seemeilen vor der Lotsenübernahmeposition 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 hinderlich werden konnten. Gegen ca. 17:00 Uhr⁴ 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.

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/Medico Cuxhaven) die medizinische Notfallversorgung sicher. Trotz der bordseitig bestmöglichen medizinischen Versorgung erlag der Bootsmann gegen 20:40 Uhr seinen schweren Verletzungen.

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

Die BSU nahm die Untersuchung schnellstmöglich auf und hat sie weitestgehend abgeschlossen.

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

Es konnte nicht geklärt werden, warum der Bootsmann diesen Laderaum – trotz seiner Berufserfahrung – ohne geeignete persönliche Schutzausrüstung (PSA) betreten hatte. Der tödliche Arbeitsunfall war umso tragischer, weil die Begehung des Laderaums nicht zwingend erforderlich gewesen wäre.

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 bestmögliche medizinische Ausbildung des Kapitäns und der nautischen Schiffsoffiziere sowie die medizinische Beratung durch TMAS Germany/Medico Cuxhaven zu Gute. Insbesondere der Defibrillator erleichterte den im Schiffshospital handelnden Offizieren die medizinische Notfallversorgung.

⁴ Alle Zeitangaben im Bericht sind in UTC + 8 Stunden angegeben und entsprechen der mittleren Ortszeit von Ningbo.

Der Schiffsbetreiber hat den Unfall analysiert. Daraufhin wurden alle Stellen auf der SAJIR und anderen Schiffen der Flotte, an denen eine vergleichbare Absturzgefahr besteht, 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 dort zum Ergebnis, dass solche Unfälle nicht ganz auszuschließen sind⁵.

In der laufenden Untersuchung stehen derzeit noch folgende Aspekte im Fokus:

- Reduzierung vergleichbarer Gefährdungen auf möglichst allen Schiffen,
- Unterstützung von Schiffsführungen auf Schiffen unter Bundesflagge bei Notfallmeldungen über die Seenotleitung (MRCC) Bremen,
- Verbreitung der Erfahrungen mit der medizinischen Ausstattung, insbesondere hinsichtlich der Rettungsmulde, des Defibrillators und des medizinischen Handbuchs See,
- Weiterentwicklung der internationalen Mindeststandards zur Befähigung von Kapitänen und Offizieren in der medizinischen Betreuung, und
- regelmäßige Information an Schiffsbetreiber und Schiffsbesatzungen über Angebote zur Vermeidung von Posttraumatischen Belastungsstörungen.

Der Untersuchungsbericht mit Auswertung, Schlussfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen wird derzeit erstellt. Vor Veröffentlichung werden alle Beteiligten Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

⁵ Siehe Untersuchungsbericht 272/14 über den tödlichen Personenunfall an Bord der MAERSK SURABAYA am 1. September 2014 vor Shanghai. Veröffentlichung vom 28. August 2015.