



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Untersuchungszwischenbericht 380/22

Sehr schwerer Seeunfall

**Tödlicher Arbeitsunfall an Bord des Bulkcarriers
PETER OLDENDORFF im Hafen Mukran
am 3. August 2022**

2. August 2023

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-bund.de

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

Änderungsverzeichnis

Seite	Änderung	Datum

1 FAKTEN

1.1 Schiffsfoto



Abbildung 1: Bulkcarrier PETER OLDENDORFF¹

1.2 Schiffsdaten

Schiffsname:	PETER OLDENDORFF
Schiffstyp:	Bulkcarrier
Flagge:	Liberia
Heimathafen:	Monrovia
IMO-Nummer:	9464663
Unterscheidungssignal:	D5QR7
Eigner (nach Equasis):	OLDENDORFF CARRIERS GMBH & CO, Lübeck
Reederei (ISM):	SYNERGY MARINE GERMANY GMBH, Hamburg
Baujahr:	2012
Bauwerft:	New Century Shipbuilding Co Ltd - Jingjiang JS
Baunummer:	111507
Klassifikationsgesellschaft:	Lloyd's Register
Länge ü.a.:	255,25 m
Breite ü.a.:	43,00 m
Tiefgang maximal:	14,50 m
Bruttoraumzahl:	63.993
Tragfähigkeit:	114.840 t
Maschinenleistung:	13.560 kW
Hauptmaschine:	DOOSAN-MAN-B&W 6S60MC-C Mk 7
Geschwindigkeit:	14,5 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Mindestbesatzung:	13

¹ Quelle: Hasenpusch Photo-Productions.

1.3 Reisedaten

Abfahrtschafen:	Mukran (Deutschland)
Bestimmungshafen:	Ust-Luga (Russische Föderation)
Art der Fahrt:	Berufsschiffahrt International
Angaben zur Ladung:	Steinkohle
Besatzung:	24
Lotse an Bord:	Nein
Anzahl der Passagiere:	keine

1.4 Angaben zum Seeunfall

Art des Seeunfalls:	Sehr schwerer Seeunfall; tödlicher Arbeitsunfall
Datum/Uhrzeit:	03.08.2022 ca. 09:00 Uhr ²
Ort:	Hafen Mukran
Breite/Länge:	$\varphi = 54^{\circ}29,1'N$, $\lambda = 13^{\circ}35,4'E$
Fahrtabschnitt:	am Liegeplatz festgemacht
Platz an Bord:	Achterschiff, Rudermaschinenraum
Menschlicher Faktor:	Ja
Folgen:	Tod eines Besatzungsmitglieds

Ausschnitt aus Seekarte SASSNITZ, DE1515 (INT 13450), BSH³

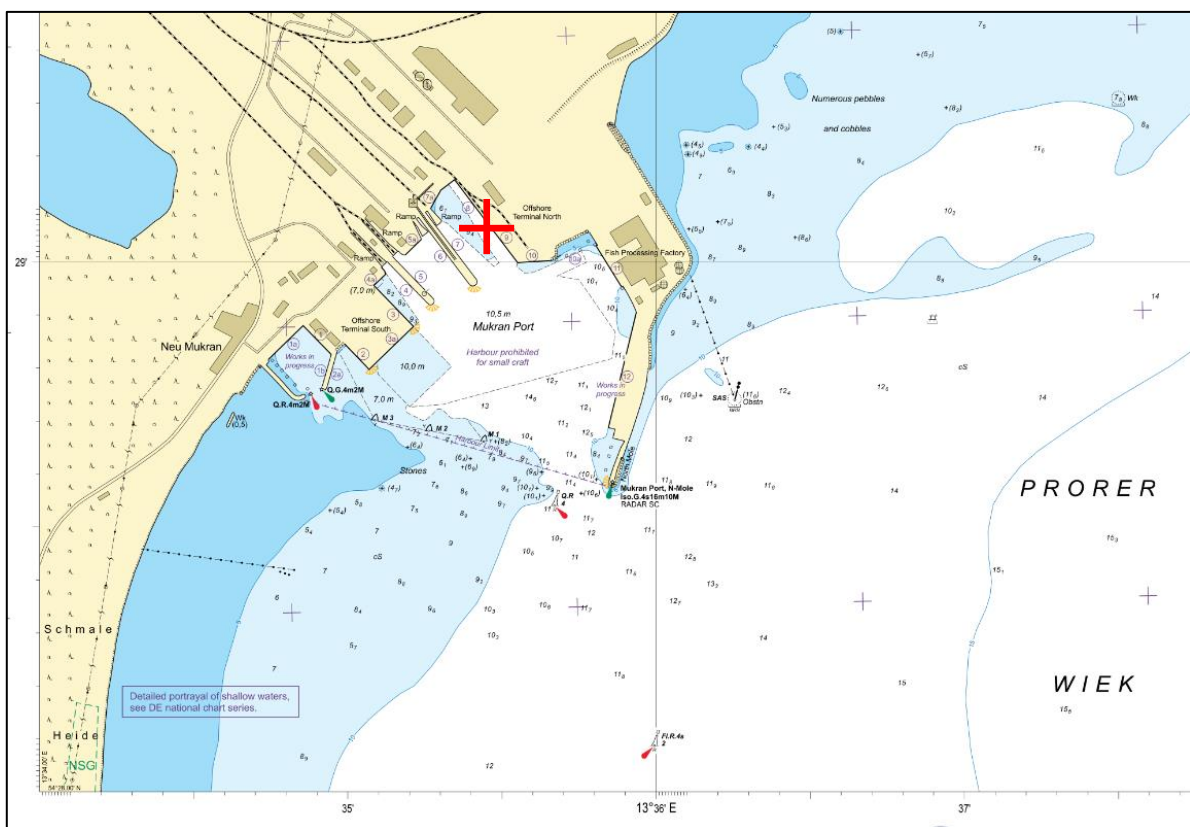


Abbildung 2: Unfallort

² Alle Uhrzeiten im Bericht sind MESZ = UTC + 2 Stunden; genauer Unfallzeitpunkt unbekannt.

³ BSH = Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

1.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	Notärztlicher Rettungsdienst, Wasserschutzpolizeiinspektion (WSPI) Sassnitz
Eingesetzte Mittel:	Notarzt, Rettungswagen
Ergriffene Maßnahmen:	Erste-Hilfe-Maßnahmen durch Schiffsbesatzung, Medizinische Hilfe durch Notarzt

2 ZUSAMMENFASSUNG

Am Vormittag des 3. August 2022 kam es an Bord des für Umschlagarbeiten am Liegeplatz im Hafen Mukran festgemachten, in Liberia registrierten Bulkcarriers PETER OLDENDORFF zu einem tödlichen Arbeitsunfall.

Bei dem Unfallopfer handelt es sich um einen zur Schiffsbesatzung gehörenden 33-jährigen, im Tagesdienst tätigen indischen Trainee (Ausbildung zum Fitter). Er war bei der kurz nach Arbeitsbeginn gegen 08:10 Uhr durchgeführten Arbeitseinteilung damit beauftragt worden, am Vormittag im Rudermaschinenraum des Schiffes Schweißarbeiten durchzuführen. Konkret ging es darum, dort aus einer rechteckigen Stahlplatte (Abmessungen ca. 300 cm x 130 cm x 1 cm; Masse ca. 300 kg) zwecks Herstellung eines Werkstücks das hierfür erforderliche Material herauszutrennen.

Die benötigte Stahlplatte befand sich in einem senkrecht „gestapelten“ Plattenvorrat in einer Ecke des Rudermaschinenraums (vgl. bzgl. des Standorts des Stapels die rote Markierung rechts oben in **Abb. 3**).



Abbildung 3: Rudermaschinenraum (Standort der Stahlplatten rot markiert)

Der aus unterschiedlich dimensionierten Platten bestehende Stapel ist in ca. 80 cm Höhe mit einer stählernen Querstrebe (L-Profil) gegen Umkippen gesichert. Die Querstrebe wird an ihren beiden Enden von jeweils einer Gewindestange gehalten und durch Muttern arretiert (vgl. weiße bzw. rote Markierung in **Abb. 4**).



Abbildung 4: mit Querstrebe gesicherter Plattenstapel⁴

Für das Hantieren mit der sehr schweren und unhandlichen Platte und insbesondere auch bereits für das Herausnehmen einer Platte aus dem Plattenvorrat benötigte der Trainee die Unterstützung von Mitgliedern der Deckscrew. Die dafür vorgesehenen Besatzungsmitglieder hatten allerdings zunächst noch anderweitige Arbeiten zu erledigen. Der Trainee hatte daher zunächst nur die Aufgabe, die für den Schweißauftrag erforderlichen Werkzeuge bereitzulegen. Für die weiteren Arbeitsschritte sollte er auf die Hilfe seiner Kollegen warten.

Kurz nach 10:00 Uhr begab sich der Trainee Marine Engineer (TME)⁵ für eine technische Kontrolle in den Rudermaschinenraum und entdeckte dabei den zwischen dem umgestürzten Plattenstapel und einem an der Bordwand montierten Regal im Bereich des Oberkörpers eingeklemmten Fitter-Trainee. Er versuchte sofort, dem nicht ansprechbaren Kollegen zu helfen, konnte aber die Stahlplatten ohne weitere Hilfe nicht bewegen. Er eilte deshalb zum Maschinenkontrollraum und informierte die dort anwesenden drei Besatzungsmitglieder. Gemeinsam begaben sie sich umgehend zur Unfallstelle. Mit vereinten Kräften gelang es ihnen gegen 10:03 Uhr das Unfallopfer

⁴ Anm.: Das im Foto erkennbare schwarz-gelbe Seil wurde anlässlich der Rekonstruktion des Unfallgeschehens gespannt und ist normalerweise nicht Bestandteil der Plattensicherung.

⁵ TME = In der Ausbildung zum Schiffsingenieur befindliches Besatzungsmitglied.

aus seiner Notlage zu befreien. Die Helfer begannen danach umgehend mit Wiederbelebungsmaßnahmen (Herzdruckmassage, Mund-zu-Mund-Beatmung).

Zwischenzeitlich (gegen 10:04 Uhr) war auf dem Schiff ein Generalarm ausgelöst worden, um die Besatzung über den Notfall zu informieren und diese gemäß ihren Rollen in die Rettungsaktivitäten einzubinden. Im Zuge dieser Maßnahmen, die der Kapitän des Schiffes nach seinem Eintreffen an der Unfallstelle von dort aus koordinierte, wurden medizinische Hilfsmittel und eine Trage zum Unfallort gebracht. Mit deren Hilfe transportierte man das schwer verletzte Unfallopfer auf das achtere Hauptdeck des Schiffes und setzte dort die Wiederbelebungsmaßnahmen bis zum Eintreffen des Notarztes ununterbrochen fort. Dieser war um 10:18 Uhr vor Ort, konnte aber trotz aller Bemühungen das Leben des Fitter-Trainees nicht mehr retten. Um 10:30 Uhr wurde der Verunfallte für tot erklärt, ohne das Bewusstsein wiedererlangt zu haben.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) wurde wenige Stunden nach der Entdeckung des Unfalls von der Wasserschutzpolizei über den Unfall informiert. Ein Untersucherteam begab sich am darauffolgenden Tag an Bord des Schiffes. Dort wurden gemeinsam mit dem für den Flaggenstaat des Schiffes zuständigen Unfalluntersucher Dokumente gesichtet und Zeugenbefragungen durchgeführt. Anlässlich der Besichtigung des Unfallorts wurde der Unfallhergang, für den es keine direkten Zeugen gibt, mit Hilfe eines Dummys rekonstruiert (vgl. **Abb. 5**).



Abbildung 5: Rekonstruktion des Unfalls mit Hilfe eines Dummys

Deutlich wurde, dass es nach dem Lösen der den Plattenstapel sichernden Querstrebe dazu kommen kann, dass der Stapel ohne besonderen Anlass blitzschnell mit großer Wucht seitlich wegkippt. Eine Person, die sich zum fraglichen Zeitpunkt zwischen dem Stapel und dem in ihrem Rücken befindlichen, an der Bordwand montierten Regal aufhält, wird dabei unweigerlich zwischen den gekippten Platten und dem Regal eingeklemmt. Auf Grund des großen Gewichtes jeder einzelnen Platte besteht für das Unfallopfer anschließend kaum eine realistische Möglichkeit, sich mit eigener Kraft aus der beschriebenen Situation zu befreien oder auch nur mit der Aussicht auf Erfolg um Hilfe zu rufen, soweit es nicht bereits durch das massive Einquetschen das Bewusstsein verloren oder tödliche Verletzungen erlitten hat.

Die Untersuchung des Unfalls wurde zwischenzeitlich weitgehend abgeschlossen und die BSU ist derzeit dabei, den diesbezüglichen Untersuchungsbericht zu fertigen. Da die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist für dessen Veröffentlichung nicht eingehalten werden kann, wird die Öffentlichkeit auf dem Wege der Herausgabe des vorliegenden Untersuchungszwischenberichtes über den Stand der Untersuchung dieses sehr schweren Seeunfalls informiert.