



# Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

## Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

### Dienstgebäude

Bernhard-Nocht-Str. 78  
20359 Hamburg

Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 0

Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40

[posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)

[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen  
(bei Antwort angeben)  
Az.: 68/06

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)

Datum  
1. Juni 2007

## PRESSEMITTEILUNG 10/07

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der **Summarische Untersuchungsbericht Nr. 68/06** am 1. Juni 2007 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Überbordgehen eines Fischers während seiner Arbeit an Deck, am 23. Januar 2006 in der Nähe von Rockall. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen - wie alle bisherigen Berichte - im Internet unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) einzusehen und herunterzuladen.

(Kurzfassung):

### Mensch über Bord auf Fischkutter BELEN

Am 23. Januar 2006 gegen 20:00 Uhr befand sich die BELEN nordwestlich von Rockall, beim Ausbringen des Fanggeräts. Niemand sah, wie der Matrose auf der Backbordseite über Bord fiel. Der zweite Matrose schlug Alarm, als er seinen Kollegen im Wasser sah, weil der um Hilfe rief.

Obwohl der Kutter sofort drehte und stoppte, konnte der Verunglückte wenige Minuten später nur noch regungslos aus dem Wasser gezogen werden. Trotz intensiver Wiederbelebungsmaßnahmen verstarb der Matrose.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

weist an dieser Stelle ergänzend noch einmal auf die bereits veröffentlichte Sicherheitsempfehlung Nr. 01/07 hin.

Der summarische Bericht wurde am 1. Juni 2007 veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen.

**(Langfassung):**

## **Zusammenfassung des Seeunfalls**

Am 23. Januar 2006 gegen 20:00 Uhr<sup>1</sup> befand sich die BELEN auf der Position 57°41'N und 014°07'W, nordwestlich von Rockall, beim Ausbringen des Fanggeräts. Der später verunfallte Matrose stand an dem Ende des Kanals zum Ausbringen des Netzes an der Backbordseite Achtern, um das Ausrauschen des Netzes zu überwachen. Das Schanzkleid ist an dieser Stelle ca. 1,1 m hoch, so dass der ca. 1,60 m große Matrose dort sicher stand. Ein zweiter Matrose befand sich an der Steuerbordseite, um die dazugehörigen Bojen zu Wasser zu lassen. Die erste Boje wurde zu Wasser gelassen und das Netz begann auszurauschen.

Niemand sah, wie der Matrose auf der Backbordseite über Bord fiel. Der zweite Matrose schlug Alarm, als er seinen Kollegen im Wasser sah, weil der um Hilfe rief. Der 1. Nautische Offizier, der von der Brücke aus das Ausbringen des Netzes überwacht hatte, informierte die Besatzung. Es wurde „Hart Steuerbord“ und „Volle Kraft Voraus“ befohlen, das Netz wurde gekappt und der Sichtkontakt mit Hilfe eines mobilen Scheinwerfers, der sich auf der Brücke befindet, aufrecht erhalten. Zwei Besatzungsmitglieder zogen den Verunfallten an der Stelle an Deck, die extra für das Einholen des Fanggeräts abgesenkt ist. Der Freibord verringert sich hier auf ca. 0,8 m. Durch das Ausnutzen der Rollbewegung des Kutters, wurde es möglich, den Mann aus dem Wasser zu ziehen.

Trotz intensiver Wiederbelebensmaßnahmen verstarb der Matrose. Die BELEN fuhr den nächstgelegenen Hafen an. Am 25. Januar 2006 gegen 10:00 Uhr war der Kutter an der Pier von Ullapool fest. Durch die örtlichen Behörden wurde der Verstorbene übernommen und erste Untersuchungen wurden eingeleitet.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung weist an dieser Stelle zusätzlich noch einmal auf die **bereits veröffentlichte Sicherheitsempfehlung Nr. 01/07** hin, die sich an die Eigner und Betreiber aller Berufsschiffe richtet:

*„Ist es unvermeidbar, Personen an Deck zu schicken, sollte diesen die Gefahr des Überbordgehens bewusst sein. Neben dem Tragen der persönlichen Schutzausrüstung (Arbeitsschuhe, Handschuhe und Arbeitshelm), müssen den Witterungsbedingungen entsprechende zusätzliche Sicherungselemente, wie z.B. Rettungsweste, Überlebensanzug und Sicherungsleine als Schutz gegen das Überbordgehen bzw. zur Erhöhung der Überlebenswahrscheinlichkeit im Falle des Überbordgehens, situationsabhängig angeordnet werden.*

*Unverzichtbare Tätigkeiten an Deck sind darüber hinaus durch in gleicher Weise geschütztes Sicherungspersonal zu unterstützen. Des Weiteren sind Maßnahmen entsprechend guter Seemannschaft bei schwerer See durchzuführen. (Geschwindigkeitsreduzierung, Beidrehen des Schiffes, Kommunikation zwischen allen Beteiligten u.ä.)<sup>2</sup>*

Da dieser Seeunfall, trotz seiner Tragik, keine Untersuchungsergebnisse von besonderer Bedeutung für die Sicherheit auf See erbrachte, wird seine Untersuchung durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung mit einem summarischen Untersuchungsbericht abgeschlossen.<sup>3</sup>

Jörg Kaufmann  
Leiter

---

<sup>1</sup> Alle folgenden Uhrzeiten beziehen sich auf Ortszeit = UTC.

<sup>2</sup> Sicherheitsempfehlung 01/07 der BSU veröffentlicht am 15. Februar 2007.

<sup>3</sup> Siehe dazu § 15 Abs. 1 SUG i.V.m. § 18 Abs. 4 FIUUG.