



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
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
Az.: 31/09

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 1. Dezember 2009

PRESSEMITTEILUNG 21/09

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der summarische Untersuchungsbericht Nr. 31/09 am 1. Dezember 2009 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem tödlichen Personenunfall auf dem Fischerboot TANJA am 6. Februar 2009 im Hafen Burgstaaken (Fehmarn).

Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Sehr schwerer Seeunfall auf dem Fischerboot TANJA

Am 6. Februar 2009 gegen 16:20 Uhr kam es an Bord des Fischerbootes TANJA zu einem tödlichen Unfall. Die TANJA lag zu diesem Zeitpunkt im Kommunalhafen von Burgstaaken. Der Schiffsführer war damit beschäftigt, eine schwere

Netzstiege mit dem bordeigenen Ladegeschirr an Land überzusetzen, als plötzlich die Aufhängeöse des am Ladebaum angeschlagenen Ladeblocks brach. Bruchteile des Blocks trafen den Schiffsführer unglücklich am Kopf und

verletzten ihn tödlich.

Der Untersuchungsbericht wurde am 1. Dezember 2009 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Sehr schwerer Seeunfall mit tödlichem Ausgang an Bord des Fischerbootes TANJA

Am 6. Februar 2009 gegen 16:20 Uhr kam es an Bord des Fischerbootes TANJA zu einem tödlichen Personenunfall. Die TANJA lag zu diesem Zeitpunkt im Kommunalhafen von Burgstaaken (Fehmarn). Der Schiffsführer war damit beschäftigt, eine ca. 320 kg schwere Netzstiege mit dem bordeigenen Ladegeschirr an Land überzusetzen, als plötzlich die Aufhängeöse des an der Nock des Ladebaums angeschlagenen Ladeblocks brach. Die Stiege, die zu diesem Zeitpunkt nur noch wenige Zentimeter über dem Boden schwebte, stürzte zu Boden. Bruchteile des Blocks trafen den Schiffsführer unglücklich am Kopf und verletzten ihn tödlich.

Im Fokus der Untersuchung stand die Begutachtung der Bruchstücke des Ladeblockes durch einen Sachverständigen, da als Unfallursache letztlich nur Materialermüdung, (Über-)Beanspruchung des Blockes und/oder eine Fehlkonstruktion des selben in Frage kamen. Die Materialprüfung ergab, dass beim Schweißen der Aufhängeöse des Blocks, die wie das gesamte Ladegeschirr in privater „Heimarbeit“ gefertigt worden war, schwerwiegende handwerkliche Fehler gemacht worden waren. Man hatte Werkstoffe miteinander verbunden, die auf Grund ihrer spezifischen Struktur im Gefüge zur Rissbildung und Korrosion neigen. Der Bruch der Öse war daher nur eine Frage der Zeit.

Dem Schiffsführer und Eigentümer des Bootes wurde es zum Verhängnis, dass er die Nachrüstung des Fischerbootes mit dem Ladegeschirr der See-BG nicht wie vorgeschrieben zur Genehmigung und Prüfung angezeigt hatte. Da das Hebezeug im Rahmen der turnusmäßigen Besichtigungen des Fischerbootes nicht beachtet, oder aber temporär demontiert worden war, blieb das von ihm ausgehende latente Gefahrenpotenzial behördlicherseits unerkannt.

Letztlich haben sich aus der Untersuchung des Unfalls auf tragische Weise in mehrerer Hinsicht wichtige, von der BSU bereits in den Untersuchungen zu den Kenterunfällen der Fischkutter NEPTUN und HOHEWEG gewonnene Erkenntnisse sehr deutlich bestätigt. Auch bei diesen beiden Unfällen auf Fischereifahrzeugen waren unfachmännisch in Eigenregie ausgeführte Umbaumaßnahmen, die weder bei der See-BG angemeldet, noch von dieser anlässlich turnusmäßiger Besichtigungen registriert worden waren, hauptunfallursächlich gewesen oder stehen zumindest in einem entsprechenden Verdacht. Selbst das nicht hinreichend vorhandene Wissen des jeweiligen Schiffsführers/Eigentümers um die Bedeutung der Stabilität seines Schiffes, das bei FK NEPTUN und FK HOHEWEG fatale Folgen hatte, findet auf der TANJA, wenn auch nicht unfallursächlich, eine Entsprechung. Denn auch der Eigentümer der TANJA hat sich offensichtlich keinerlei Gedanken darüber gemacht, welche Auswirkungen es auf das Aufrichtverhalten des Fischerbootes haben kann, wenn bspw. die nur provisorisch auf der Fischraumabdeckung abgestellte Netzstiege umkippt oder das Boot beim Benutzen des Schwingbaums unkalkulierte Krängungsmomente erfährt.

Aus den genannten Gründen wird einmal mehr deutlich, wie hoch der Stellenwert des Besichtigungswesens durch die See-BG und/oder die beauftragten Mitarbeiter des GL im Rahmen der Identifizierung von Gefahrenquellen ist.

Eigentümer von Schiffen, auch und gerade im Bereich der Fischerei, müssen sich darüber bewusst sein (werden), dass insbesondere behördliche Anforderungen, die hinsichtlich baulicher Modifikationen an Bord zu beachten sind, keinen überflüssigen oder gar nutzlosen Bürokratismus darstellen, sondern Vorgaben, deren Missachtung sehr schnell Menschenleben, auch das eigene, kosten kann.

Jörg Kaufmann
Leiter