

SEEUNFALL

Sehr schwerer Seeunfall: Kollision zwischen Fischereifahrzeug und Fischerboot

Was passierte?

Ein großes Fischfang- und Verarbeitungsschiff (BRZ: 7.646) kreuzte gegen Mitternacht auf der Suche nach Fisch in der AWZ Mauretaniens. Plötzlich wurde vom Wachoffizier im Vorausbereich ein schwaches Licht ausgemacht. Trotz des vorsorglich sofort eingeleiteten Ausweichmanövers konnte ein Kontakt mit der Ankerleine eines kleinen Fischerbootes (so gen. Piroge, Länge: 14 Meter), das sich nunmehr als Urheber des Lichtscheins herausstellte, nicht verhindert werden. Das Fischerboot wurde an den Rumpf des großen Fischereifahrzeuges herangezogen und dort von einem regulär aus dessen Außenhaut austretenden kräftigen Kühlwasserstrahl getroffen. Dieser ergoss sich in das offene Fischerboot und füllte es kontinuierlich mit Wasser. Das Boot versank innerhalb kürzester Zeit im Meer. Im Zuge der sofort eingeleiteten Rettungsmaßnahmen konnten drei Besatzungsmitglieder des Fischerbootes unversehrt aus dem Meer geborgen werden. Die Suche nach den drei übrigen Fischern blieb erfolglos.

Warum passierte es?

- Das hölzerne Fischerboot war nicht entsprechend den KVR beleuchtet und verfügte weder über einen AIS-Sender noch über einen Radarreflektor. Es konnte daher erst sehr spät von der Brücke des großen Fischereifahrzeuges aus wahrgenommen werden.
- Der an Bord des Fischerbootes als Ausguck eingeteilte Fischer war eingeschlafen und konnte deshalb nicht durch Warnsignale auf das Boot aufmerksam machen.
- Die Fischer auf dem Boot waren mangels eines geeigneten Werkzeugs nicht in der Lage, die Ankerleine zu durchtrennen. Das Boot konnte den Gefahrenbereich deswegen nicht verlassen.
- An Bord des Fischerbootes befanden sich keine Rettungswesten oder sonstigen Rettungsmittel. Einige Fischer waren Nichtschwimmer.

Was kann daraus gelernt werden?

Kleine Fischerboote in den Küstengewässern und AWZen der Entwicklungsländer verfügen regelmäßig über keine den KVR entsprechende Signal- und Lichterführung. Sie sind im Übrigen im Radar oftmals als Echo nicht identifizierbar und senden in aller Regel auch kein AIS-Signal. Ihre Besatzungen arbeiten und leben auf den Booten unter widrigsten Umständen und sind daher insbesondere nachts infolge Übermüdung kaum in der Lage, einen verlässlichen Ausguck sicherzustellen, der in Gefahrensituationen die eigene Besatzung warnen und rechtzeitig Notsignale geben könnte.

Schiffsführungen und Besatzungen großer Fischereifahrzeuge, aber auch von Handels- und Kreuzfahrtschiffen müssen sich insbesondere in Gebieten, in denen traditionelle Küstenfischerei betrieben wird, jederzeit der Tatsache bewusst sein, dass ihnen eine besondere Verantwortung zukommt, soweit es darum geht, gefährliche Nahbereichssituationen mit Küstenfishern zu vermeiden. Letztere sind auf Grund unzureichender Sicherheits- und Ausrüstungsstandards in ihren Herkunftsländern vor allem nachts kaum in der Lage, einen ausreichenden und verlässlichen Beitrag zur Verhinderung von Gefahrensituationen zu leisten.

Um dieser Verantwortung gerecht zu werden, sollte/n

- Gebiete, in denen Küstenfischerei verstärkt betrieben wird – soweit möglich – weiträumig umfahren werden;
- eine konzentrierte, ungestörte und kontinuierliche Ausgucktätigkeit im Rahmen der Organisation des Brücken- und Wachdienstes oberste Priorität haben;
- in Gebieten, in denen vermehrt mit der Annäherungen an traditionelle Fischerboote zu rechnen ist, erwogen werden, zumindest bei Dunkelheit einen zweiten Wachmatrosen als Ausguck einzusetzen.

Wer kann es umsetzen/beachten?

Schiffsführungen, Seeleute, Reedereien