

## Untersuchungsbericht 537/06

2. Juni 2008

Seeunfall:

Person über Bord auf MS BELUGA STIMULATION in der Deutschen Bucht am 27. Oktober 2006 um 08:20 Uhr

### 1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Das Containerschiff BELUGA STIMULATION verließ am 26. Oktober 2006 abends voll beladen Rotterdam, um über den Nord-Ostsee-Kanal nach St. Petersburg zu fahren. Die Reisegeschwindigkeit sei noch am Abend reduziert worden, da das Wetter immer schlechter geworden sei. Es entwickelte sich ein Weststurm mit einzelnen Windböen der Stärke 11 Bft, bei westlichem Seegang mit Wellen von 7 bis 8 m Höhe.

Nachdem während der Nacht verschiedene Alarmer aus dem Bunkerraum zwischen Laderaum 2 und 3 aufgelaufen waren, wurde von der Schiffsführung beschlossen, den 1. und 2. Ingenieur gemeinsam zum Bunkerraum zu schicken, um die Ursache der Alarmer zu beseitigen.

Dies geschah mit Tagesbeginn kurz nach 08:00 Uhr<sup>1</sup>. Die beiden Ingenieure verzichteten auf eine Sicherungsleine, um nicht durch sie behindert zu werden. Stattdessen klammerten sie sich bei jeder übergehenden Welle an der Reling fest. Eine der Wellen schleuderte den 2. Ingenieur gegen 08:25 Uhr über Bord. Sein Eintauchanzug verfügte über kein Auftriebsmittel, hielt ihn aber warm und ein zufällig mitgerissener Fender trug ihn, bis er gerettet wurde. Die Schiffsführung informierte sofort German Bight Traffic<sup>2</sup> und forderte Hilfe an.

Aufgrund der schlechten Wetterverhältnisse habe die Schiffsführung entschieden, dass ein Rückführmanöver, wie der „Williamson Turn“, für das Schiff, seine Besatzung und die Ladung zu gefährlich sei. Die BELUGA STIMULATION fuhr weiter, ohne Kurs oder Geschwindigkeit zu ändern.

Nachdem der 2. Ingenieur ins Wasser gefallen war, wurde er gegen 10:10 Uhr durch den Seenotkreuzer BERNHARD GRUBEN lebend geborgen und zu einem Krankenhaus in Wilhelmshaven gebracht. Die Unterkühlung und äußere Verletzungen waren nicht lebensbedrohlich, sodass er bereits wenige Tage später seine Arbeit auf dem Schiff wieder aufnehmen konnte.

---

<sup>1</sup> Alle Uhrzeiten im Bericht sind Bordzeiten = UTC + 2 h (= MESZ).

<sup>2</sup> dt. „Verkehrszentrale Deutsche Bucht“

## 2 Sicherheitsempfehlungen

Die folgenden Sicherheitsempfehlungen stellen weder nach Art, Anzahl noch Reihenfolge eine Vermutung hinsichtlich Schuld oder Haftung dar.

- 1) **Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Betreibern von Seeschiffen und Schiffsführungen (entsprechend UVV See § 79):**  
Lenz- und Peileinrichtungen sind sauber und gebrauchsfertig zu erhalten. Jede wasserdichte Abteilung ist regelmäßig zu peilen. Bilgen und Brunnen sind lenz zu halten. Insbesondere sind Saugkörbe und Pumpen in geeigneter Weise vor Verstopfen zu schützen.
- 2) **Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Betreibern von Seeschiffen und Schiffsführungen (entsprechend UVV See § 80):**  
Lüfter und Luftrohre müssen rechtzeitig geschlossen werden, wenn Gefahr droht, dass durch sie Wasser in größerer Menge in das Schiff gelangen kann.
- 3) **Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Betreibern von Seeschiffen und Schiffsführungen,** darauf zu achten, dass die Verschlussbolzen von Lotsenpforten nicht in die gleiche Richtung öffnen, in die auch die Pforte selbst sich öffnet. Im Bedarfsfall sollte dies geändert werden. **Werften und Klassifikationsgesellschaften** wird empfohlen, bereits bei dem Neubau eines Schiffes darauf zu achten.
- 4) **Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Betreibern von Seeschiffen,** ständige Fort- und Weiterbildung der Besatzungen durchzuführen, insbesondere für Sicherungsmaßnahmen an Deck, Rückführmanöver des Schiffes bei Person-über-Bord-Unfällen, erste Maßnahmen der Besatzung, Suche und Rettung einer Person aus dem Wasser sowie Einschätzung und Vermeidung von Gefahren durch Seegang, speziell durch Resonanzen und andere Effekte.

