

Untersuchungsbericht 101/06

1. September 2008

Sehr schwerer Seeunfall:

Tödlicher Unfall an Bord des FMS JAN MARIA am 13. März 2006 ca. 150 sm westlich von Irland

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Das unter deutscher Flagge fahrende Fischereimotorschiff JAN MARIA erreichte am 13. März 2006 gegen 22:40 Uhr¹ die Aussetzposition im Fanggebiet westlich von Irland. Auf dem Achterdeck² des Hecktrawlers waren routinemäßig vier Besatzungsmitglieder mit den für das Ausbringen des Schleppnetzes notwendigen vorbereitenden Arbeitsgängen beschäftigt. Der Kapitän führte das Schiff. Gleichzeitig bediente er von dem im hinteren Teil der Brücke befindlichen Fahrstand aus die verschiedenen Winden. Von dieser Position aus hatte er den bestmöglichen Überblick über das Achterdeck.

Bei dem für das Ausbringen des Netzes erforderlichen Handling des Netzgeschirrs kam es plötzlich und entgegen dem regulären Ablauf zu einer sehr hohen Leinenspannung an der achteren mittleren Umlenkrolle. Ein Decksman, der sich aus ungeklärtem Grund im von der Brücke aus nicht einsehbaren Gefahrenbereich zwischen der vertikalen Umlenkrolle und den steif kommenden Leinen aufhielt, wurde von diesen erfasst und mit großer Kraft gegen die Umlenkrolle gedrückt. Hierbei erlitt er schwere Verletzungen im Brustbereich, an deren Folgen er trotz sofort eingeleiteter Erste-Hilfe-Maßnahmen und Kontaktaufnahme zum funkärztlichen Beratungsdienst kurze Zeit später verstarb. Ein bereits gestarteter Rettungshubschrauber wurde daraufhin von der Leitstelle zurückgerufen.

Die JAN MARIA brach sofort nach dem Unfall die Aussetzprozedur ab und steuerte den irischen Fischereihafen Killybegs an. Dieser wurde am 14. März 2006 gegen 14:00 Uhr erreicht.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die in Kapitel 7 dargestellten Maßnahmen zeigen, dass aus dem Unfallgeschehen an Bord der JAN MARIA bereits vielfältige und wirksame Konsequenzen gezogen worden sind. Im Bewusstsein dieser bereits eingeleiteten und umgesetzten Sicherheitsmaßnahmen gibt die BSU die folgenden Sicherheitsempfehlungen heraus:

2.1 Die **Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Betreibern von seegehenden Fischereifahrzeugen**, ihr Sicherheitsmanagementsystem zu überprüfen und gegebenenfalls um wirksame Prozeduren für die Arbeit in gefährlichen Bereichen des Schiffes zu ergänzen. Insbesondere ist die schiffsspezifische Fangtechnologie schriftlich auszuarbeiten und an Bord umzusetzen. Belehrung darüber sind zu dokumentieren.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht sind Bordzeiten = UTC + 1 h (= MEZ).

² Synonym werden nachfolgend auch die Bezeichnungen Fangdeck oder Arbeitsdeck verwendet.

- 2.2 Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der **See-Berufsgenossenschaft**, im Rahmen der Auditierung von Sicherheitsmanagementsystemen auf die hinreichende Implementierung von Prozeduren zu achten, die der Arbeit und dem Aufenthalt in gefährlichen Bereichen des Schiffes gelten. Insbesondere sollte die Wirksamkeit von Kameras zur Vermeidung von Uneinsichtbarkeiten überprüft werden. Des Weiteren sollte die schiffsspezifische Fangtechnologie durch die Reederei schriftlich vorgelgt werden und durch die See-BG auf sicherheitstechnische Aspekte hin geprüft werden. Möglicherweise auch unterstützt durch eine Demonstration an Bord des entsprechenden Schiffes.
- 2.3 Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt **den Betreibern von seegehenden Fischereifahrzeugen und den Schiffsführungen die Einführung** oder Optimierung eines bestehenden Systems an Bord zur tagesaktuellen schriftlichen Erfassung und Quittierung aller Arbeiten und Maßnahmen im Bordbetrieb, die sicherheits-relevante Aspekte aufweisen können.
- 2.4 Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den **Betreibern von seegehenden Fischereifahrzeugen**, die UVV See konsequent umzusetzen. Insbesondere ist auf folgende Aspekte zu achten:
- 1) Bedienungsstände von Fischereiwinden und Netztrommeln müssen so angeordnet sein, dass der Bedienende freie Sicht auf alle Bereiche hat, an denen mit Hilfe der Fischereiwinden und Netztrommeln gearbeitet wird, und dass er den Verlauf des Vorgeschirrs, des Windenseils und des Netzes beobachten kann.
 - 2) Ist dies nicht möglich, muss durch geeignete Anordnung des Bedienungsstandes oder durch zusätzliche wirksame Einrichtungen sichergestellt sein, dass vom Bedienenden Sichtverbindung zum Beobachtungsposten besteht, der die gefährdenden Bewegungsvorgänge einsehen kann.
 - 3) Die vorgeschriebenen Notstoppschalter sollten gut zugänglich sein. Ihre Position und Funktion sollte durch regelmäßige Belehrungen an Bord bekannt gemacht werden, möglicherweise sollten Hinweisschilder installiert werden.
- 2.5 Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den **Betreibern von seegehenden Fischereifahrzeugen und deren Schiffsführung**, in ihren Besatzungen eine einheitliche Dienstsprache an Bord und eine standardisierte Zeichensprache für alle Fahrzeuge der Reederei durchzusetzen. Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass der Gebrauch von Notsignaleinrichtungen für die Arbeitskommunikation unterbleibt.

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