



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Summarischer
Untersuchungsbericht 68/06

Sehr schwerer Seeunfall

Mensch über Bord
auf Fischkutter BELEN
am 23. Januar 2006 gegen 20:00 Uhr
auf Position 57°41'N und 014°07'W
nordwestlich von Rockall

1. Juni 2007

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit dem Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz-SUG) vom 16. Juni 2002 durchgeführt.

Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

Bei der Auslegung des Untersuchungsberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

Herausgeber:
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg

Leiter: Jörg Kaufmann
Tel.: +49 40 31908300
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 31908340
www.bsu-bund.de

Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG DES SEEUNFALLS.....	5
2	UNFALLORT.....	6
3	SCHIFFSDATEN.....	7
3.1	Foto.....	7
3.2	Daten.....	7
4	UNFALLHERGANG.....	8
5	UNTERSUCHUNG.....	10
5.1	Umweltbedingungen - Sichtverhältnisse.....	10
5.2	Medizinisches Gutachten.....	10
5.3	Vor-Ort-Besichtigung.....	10
5.3.1	Technologie des Fischens an Bord der BELEN.....	11
5.3.1.1	Ausbringen des Netzes.....	11
5.3.1.2	Einholen des Netzes.....	12
5.3.2	Rekonstruktion des Unfalls.....	13
5.4	Fazit.....	16
6	QUELLENANGABEN.....	18

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Seekarte mit Unfallort	6
Abbildung 2: FK BELEN	7
Abbildung 3: Kanal zum Ausbringen des Netzes.....	8
Abbildung 4: Arbeitspositionen der Matrosen	8
Abbildung 5: FK BELEN - Übersichtsplan.....	11
Abbildung 6: FK BELEN - Detailplan	12
Abbildung 7: FK BELEN – Kanal zum Ausbringen des Netzes.....	13
Abbildung 8: Freibord der Schanzkleidaussparung.....	14
Abbildung 9: Schanzkleidaussparung zum Einholen des Fanggeräts	14
Abbildung 10: FK BELEN - Seitenansicht.....	15

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 23. Januar 2006 gegen 20:00 Uhr¹ 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, 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.

¹ Alle folgenden Uhrzeiten beziehen sich auf Ortszeit = UTC.

2 Unfallort

Art des Ereignisses: Sehr schwerer Seeunfall, Mensch über Bord
Datum/Uhrzeit: 23. Januar 2006 ca. 20:00 Uhr
Ort: nordwestlich von Rockall
Breite/Länge: ϕ 57°41'N λ 014°07'W

Ausschnitt aus Seekarte 2588, BSH

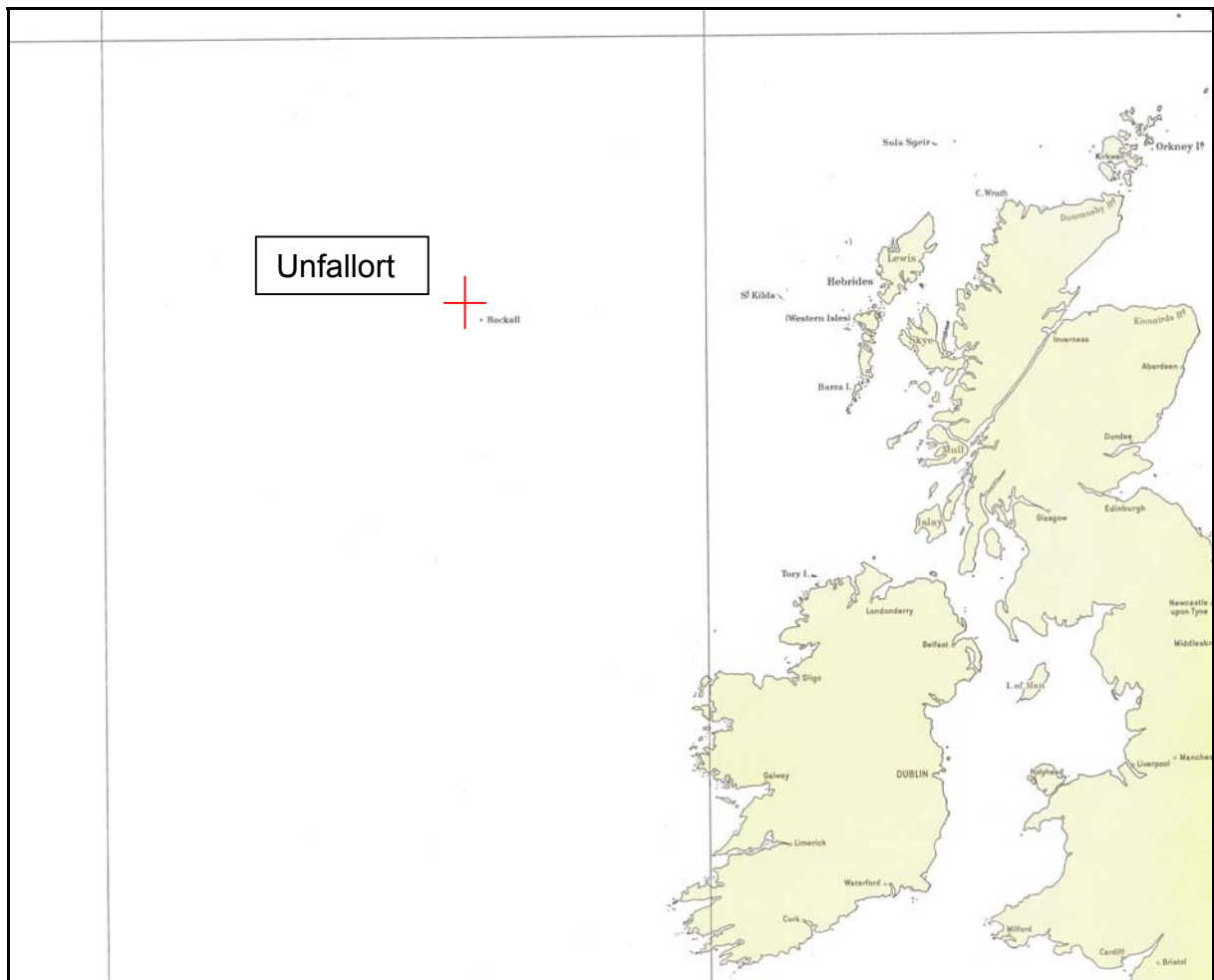


Abbildung 1: Seekarte mit Unfallort

3 Schiffsdaten

3.1 Foto



Quelle: Reederei

Abbildung 2: FK BELEN

3.2 Daten

Schiffsname:	BELEN
Schiffstyp:	Fischereifahrzeug
Flagge:	Bundesrepublik Deutschland
Heimathafen:	Cuxhaven
IMO – Nummer:	8836041
Unterscheidungssignal:	DFPH
Reederei:	CIES Fischerei GmbH
Baujahr:	1970
Bauwerft/Baunummer:	Julius Diedrich Schiffswerft / 110
Klassifikationsgesellschaft:	Germanischer Lloyd AG
Länge ü.a.:	29,36 m
Breite ü.a.:	6,40 m
Bruttoraumzahl:	179
Tragfähigkeit:	101 t
Maschinenleistung:	422 kW
Hauptmaschine:	DEUTZ SBA 12 M 816 U
Geschwindigkeit:	9,5 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Schiffskörperkonstruktion:	Vollgedeckter Motorkutter
Anzahl der Besatzung:	15

4 Unfallhergang

Die folgende Darstellung des Unfallhergangs beruht auf dem Bericht der Schiffsführung, welcher in spanischer Sprache vorgelegt wurde.

Am Unfalltag habe sich das Schiff zum Fischfang auf folgender Position befunden: 057°41'N und 014°07'W. Die See sei, bei Windstärke 3 bis 4 Bft, ruhig gewesen. Der Unfall habe sich um 20:00 Uhr ereignet.

Zu diesem Zeitpunkt sei die Besatzung dabei gewesen, das Fanggerät ins Meer auszubringen, welches aus zwei gleichlaufend geführten Seilen bestünde, die durch ein Fischernetz aus Monofilamentgewebe verbunden seien. Die Seilführung ins Meer erfolge über einen Kanal aus rostfreiem Stahl, der sich auf dem Schanzkleid der Backbordseite achtern befindet (siehe Abb. 3).

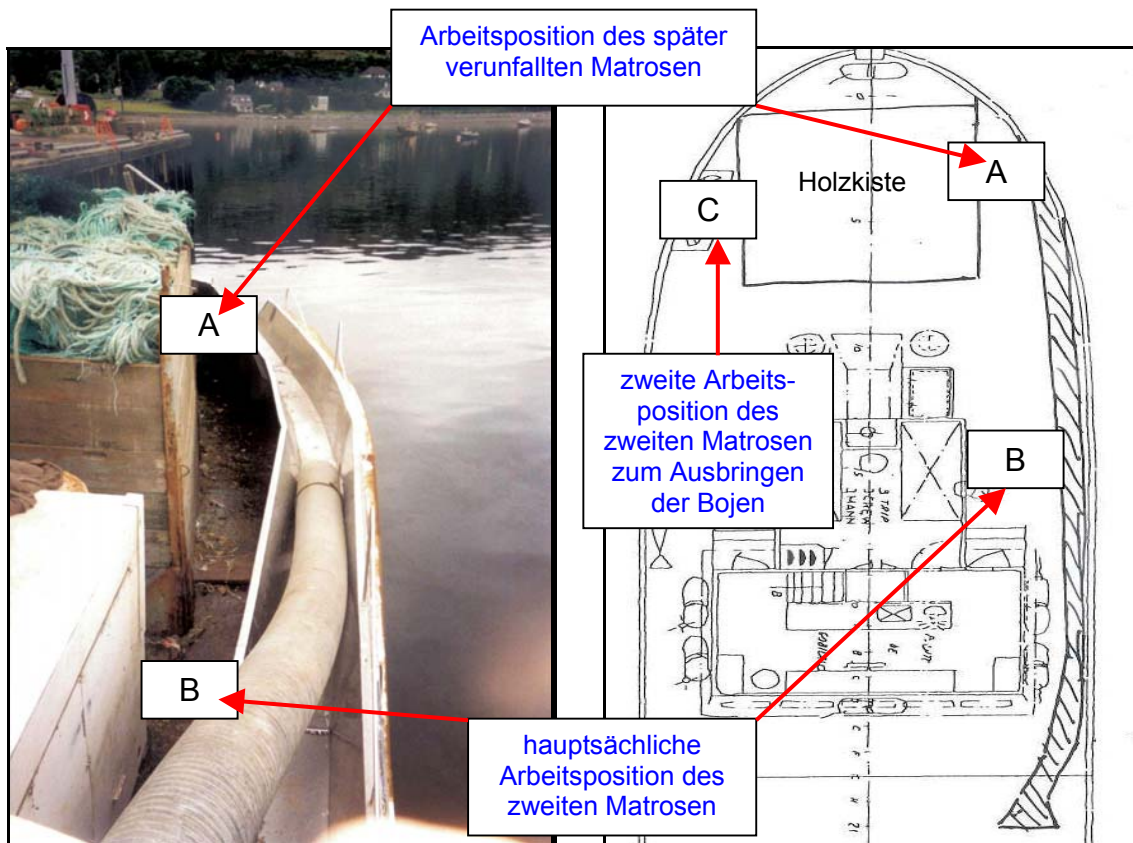


Abbildung 3: Kanal zum Ausbringen des Netzes Abbildung 4: Arbeitspositionen der Matrosen

Normalerweise würden sich an diesem Kanal (siehe Abb. 3 und 4: Position A und B) zwei Matrosen aufhalten. Die Fahrtgeschwindigkeit liege gewöhnlich zwischen drei und vier Knoten und man versuche, während des Ausbringens des Netzes, den Wind von vorn zu bekommen. Die Aufgabe der Matrosen sei es, darauf zu achten, dass das Fanggerät sauber ausrauscht und ohne Störung ins Meer ausgebracht werden könne.

Der später verunfallte Matrose habe seinen Dienst eine halbe Stunde vor dem Unfall aufgenommen, nachdem er zuvor 7 Stunden ununterbrochen geruht habe. Alles sei

normal gelaufen, bis der Matrose über Bord fiel. In diesem Moment habe er auf der Backbordseite gestanden und sein Kollege habe sich auf der Steuerbordseite befunden, von wo er die erste Boje zu Wasser gelassen habe (siehe Abb. 4: Position C).

Aufgrund einer Betriebsanweisung gebe es an Bord keine alkoholischen Getränke. Bei dem Verunfallten handele es sich um einen erfahrenen Fischer, der bereits mehrere Dienstjahre auf dem Schiff abgeleistet und während seiner Arbeitszeit ihm gewohnte Arbeit verrichtet habe.

Als er ins Wasser fiel, sei sofort Alarm gegeben und angeordnet worden, das Fanggerät zu kappen und das Ruder auf „Hart Steuerbord“ zu legen. Es sei „Volle Kraft Voraus“ gegeben worden, um zu wenden und zum Unfallort zurück zu kehren, was auch bewerkstelligt worden sei. Währenddessen habe man den über Bord gegangenen Matrosen nicht aus den Augen verloren. Die Besatzung sei nach vorn beordert worden, um den Verunfallten besser beobachten zu können und unverzüglich Rettungsmaßnahmen mittels der Rettungsringe vorzubereiten. In weniger als 3 Minuten habe das Schiff den im Wasser Schwimmenden erreicht. Die Maschine sei gestoppt worden und ein erster Rettungsring mit Signallicht sei ins Wasser geworfen worden. Bis zu diesem Zeitpunkt sei der Matrose noch bei Bewusstsein gewesen und habe auch mit seinen Kollegen gesprochen. Als dann der Rettungsring ca. 2 m entfernt von ihm ins Wasser gefallen sei, habe er aber keine Reaktion mehr gezeigt. Es sei dann aber gelungen, das Schiff an den Verunfallten seitlich heran treiben zu lassen, so dass er über die Öffnung für das Fanggerät an der Steuerbordseite, die einen wesentlich geringeren Freibord aufweist, an Bord gezogen werden konnte (siehe Abb. 7 und 8). Die Sicht und der Meereszustand seien, in Anbetracht der Tageszeit und des Monats Januar, zum Unfallzeitpunkt gut gewesen. Dies habe überwiegend zur Bergung des Verunfallten beigetragen.

Der Matrose sei zu diesem Zeitpunkt vollkommen bewusstlos und ohne Puls gewesen, weshalb man eine Herzdruckmassage und eine Mund-zu-Mund-Beatmung vorgenommen habe, jedoch ohne eine positive Reaktion. Da er etwa eine halbe Stunde zuvor Abendbrot gegessen habe, hätte man an einen Magenverschluss oder an ein Herzversagen gedacht. Man sei telefonisch mit dem Medizinischen Funkzentrum Madrid in Kontakt getreten, von dem man die Anweisung bekommen habe, die Reanimationsversuche fortzusetzen und schnellstmöglich den nächsten Hafen anzulaufen.

Zum Unfallzeitpunkt habe sich der Kapitän gemeinsam mit dem 1. Nautischen Offizier (NO) und dem Fischfangoffizier auf der Brücke befunden. Man nehme als Sturzursache an, dass der Matrose auf den Kanal zum Ausbringen des Netzes geklettert sei, um etwas mit den Leinen zu machen. Er könne dabei abgerutscht und ins Meer gefallen sein. Glücklicherweise habe er sich nicht im Fanggerät verfangen, da er dann unter Wasser gezogen worden wäre.

Es sei der erste Unfall an Bord gewesen, und vor Fahrtantritt seien für die Besatzung Rettungsübungen, Erste-Hilfe-Maßnahmen sowie Übungen zur Vermeidung von Arbeitsrisiken durchgeführt worden.

5 Untersuchung

5.1 Umweltbedingungen - Sichtverhältnisse

Die See war ruhig, es herrschten Windstärken zwischen 3 und 4 Bft. Die generelle Sichtweite zum Unfallzeitpunkt betrug etwa 1 sm, obwohl die tatsächliche Sichtweite zum Verunfallten aufgrund der Dunkelheit zwischen 300 m und 400 m gelegen haben kann.

5.2 Medizinisches Gutachten

Am 27. Januar 2006 wurde eine Obduktion an dem Verunfallten durchgeführt. Diese umfangreiche Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass er nicht ertrunken ist, sondern an einem Herzinfarkt verstarb. Eine Überprüfung ergab einen Blutalkoholwert von ca. 0,8 Promille.

5.3 Vor-Ort-Besichtigung

Am 28. Februar 2007 fand eine Vor-Ort-Besichtigung der BELEN im Hafen von A Coruña² statt. Das Team der BSU traf in dem Geschäftsführer des Fischkutters einen kooperativen Gesprächspartner. Er befand sich am Unfalltag selbst an Bord und war somit in der Lage, den Unfall und seine Begleitumstände ausführlich darzustellen.

Da die BELEN unter deutscher Flagge fährt, wurde dem Schiff eine Fanglizenz für deutsche Fischereifahrzeuge gem. Verordnung (EG) Nr. 3690/93 durch die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) erteilt. Die BELEN verfügt über einen Fahrerlaubnisschein wie auch über ein Internationales Sicherheitszeugnis für Fischereifahrzeuge der Seeberufsgenossenschaft (See-BG). Wenn der Kapitän, wie in diesem Fall, nicht über die deutsche Staatsbürgerschaft verfügt, kann er das Schiff führen, wenn er von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eine „Anerkennung von Befähigungszeugnissen aus EU-Mitgliedsstaaten und Vertragsstaaten des EWR-Abkommens“ ausgestellt bekommen hat. Diese Anerkennung konnte, für den laut Besatzungsliste am Unfalltag an Bord anwesenden Kapitän, nicht vorgelegt werden.

² Offiziell und in galizischer Sprache „A Coruña“ - inoffiziell spanisch und ehemals amtlich „La Coruña“

5.3.1 Technologie des Fischens an Bord der BELEN

Bei der BELEN handelt es sich laut ihrer Fanglizenz um einen Trawler-Kutter, der überwiegend für den Frischfischfang genutzt wird. Dafür werden Einschiff-Grundsleppnetze und/oder Einschiff-Schwimmsleppnetze eingesetzt. Zum Unfallzeitpunkt wurde Treibnetzfisherei betrieben.

5.3.1.1 Ausbringen des Netzes

An der Steuerbordseite achtern wird durch einen Matrosen eine Boje ausgebracht (siehe Abb. 3, 4 und 5: Position C). Dann begibt er sich auf seine eigentliche Arbeitsposition (siehe Abb. 3, 4 und 5: Position B), um gemeinsam mit dem anderen Matrosen dafür zu sorgen, dass das Netz sauber ausrauscht (siehe Abb. 3, 4 und 5: Positionen A und B). Die Boje ist mit Kettengliedern so beschwert, dass sie möglichst wenig vertreibt. An ihr befindet sich ein Tampen, der die Verbindung zum Netz darstellt. Dieser Tampen verläuft von der im Wasser befindlichen Boje zur Backbordseite achtern bis zu dem Kanal der dem Ausbringen des Netzes dient. Durch diesen U-förmigen Kanal wird das Netz zu Wasser gelassen, während der Kutter mit ca. 3 bis 4 kn weiter fährt. So kann sich das Netz im Wasser entfalten. Unterstützt wird dieses durch die unterschiedlichen Längsleinen des Netzes. Während die untere Längsleinen durch eine Seele aus Blei so schwer ist, dass sie das Netz nach unten zieht, ist die obere Längsleine des Netzes leichter und schwimmend, so dass sie das Netz nach oben zieht.

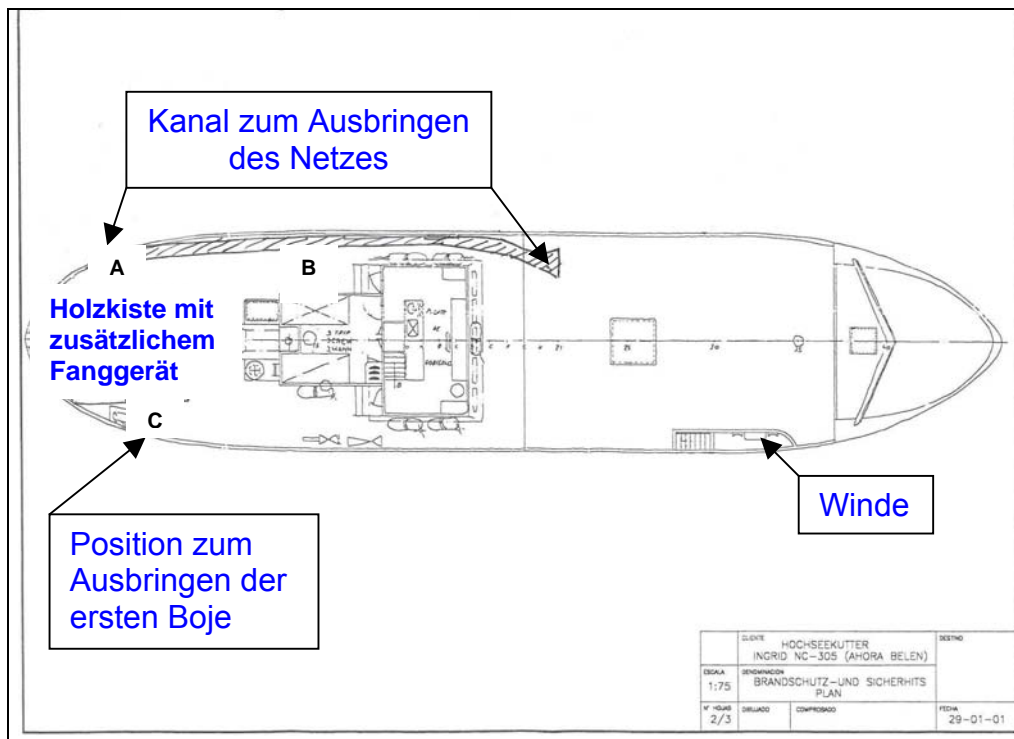


Abbildung 5: FK BELEN – Übersichtsplan

Wenn das Netz komplett ausgebracht wurde, wird zur Markierung des Netzendes eine zweite Boje zu Wasser gebracht. Dazu begibt sich der Matrose wieder auf seine zweite Arbeitsposition (siehe Abb. 3, 4 und 5: Position C). Anschließend hat das Schiff keine Verbindung mehr zum Netz.

5.3.1.2 Einholen des Netzes

Auf dem Fangdeck, im vorderen Drittel der Steuerbordseite, befindet sich eine Aussparung des Schanzkleides, um hier mittels einer Winde das Fanggerät wieder an Bord zu holen. Soll das Netz wieder eingeholt werden, fährt der Kutter eine der beiden Bojen an und lässt sich mit seiner Steuerbordseite an diese heran treiben. Die Boje wird an Deck gezogen, dann das gesamte Netz. Die gefangenen Fische werden in dem Verarbeitungsraum hinter der Winde aus dem Netz geholt und in die Kühlräume eingelagert. Während um die Winde herum gerade Platz für zwei Fischer ist, befinden sich in dem Verarbeitungsraum bis zu 6 Personen, die den Fisch bearbeiten. Abschließend wird auch die zweite Boje aus dem Wasser geholt.

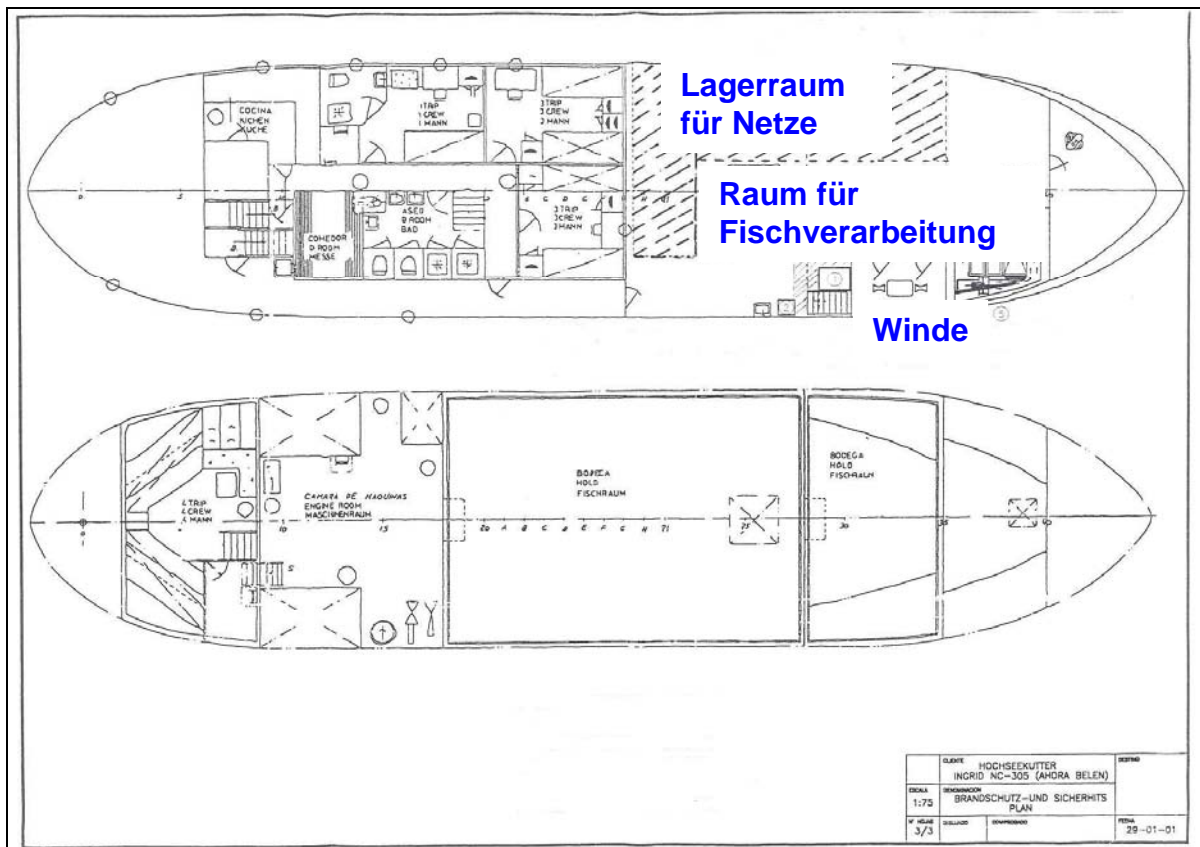


Abbildung 6: FK BELEN - Detailplan

5.3.2 Rekonstruktion des Unfalls

Am 23. Januar 2006 gegen 20:00 Uhr befand sich der Fischkutter (FK) BELEN auf der Position 57°41'N und 014°07'W, nordwestlich von Rockall, gerade beim Ausbringen des Fanggeräts. Der später Verunglückte hatte kurz zuvor sein Abendessen beendet. Obwohl es offiziell keinen Alkohol an Bord gibt, wird trotzdem geduldet, dass Besatzungsmitglieder Spirituosen vom Abgangshafen aus mitführen. So erklärt sich auch der später festgestellte Blutalkoholwert von 0,8 Promille bei dem Verunfallten.

Um, wie unter 5.3.1.1 beschrieben, das Netz auszubringen, stellte sich der später verunfallte Matrose an das Ende des Kanals an der Backbordseite, um das Ausrauschen des Netzes zu überwachen. Der zweite Matrose begab sich an die Steuerbordseite, um die erste Boje zu Wasser zu lassen. Das Schanzkleid ist an der Unfallposition ca. 1,1 m hoch, so dass der ca. 1,60 m große Matrose dort sicher stand. Es war eine dunkler, klarer Abend. Die Scheinwerfer des Kutters beleuchteten aber ausreichend das Arbeitsdeck und die nähere Umgebung. Die erste Boje wurde zu Wasser gelassen, und das Netz begann auszurauschen.

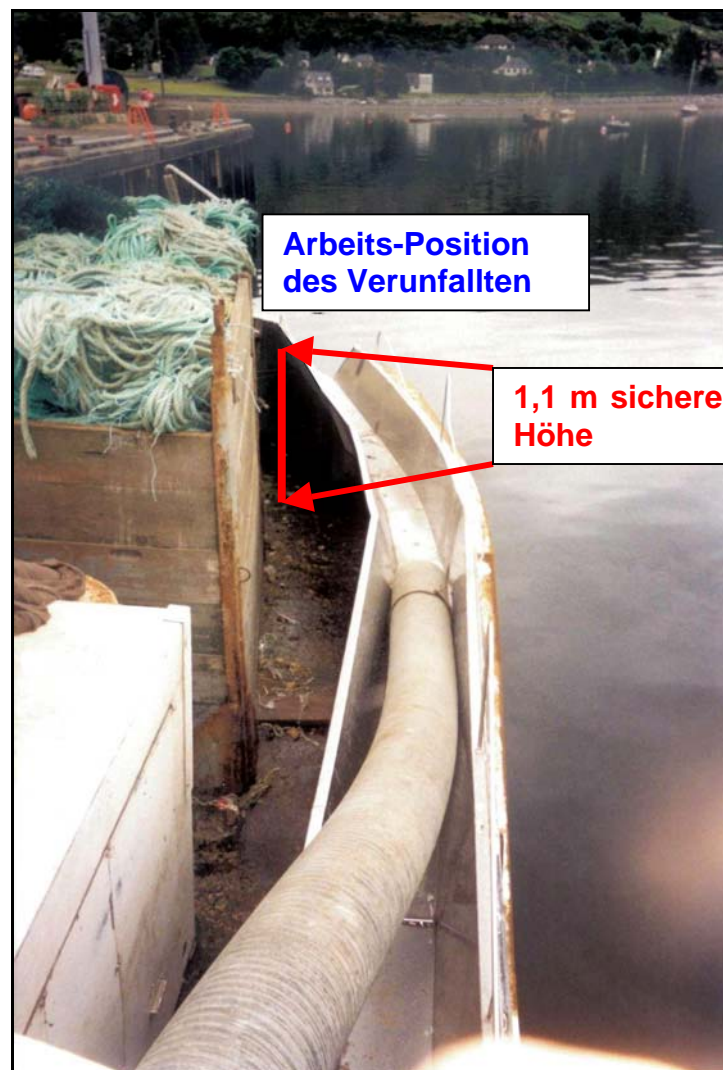


Abbildung 7: FK BELEN – Kanal zum Ausbringen des Netzes

Niemand beobachtete, wie der Mann über Bord fiel. Der zweite Matrose schlug Alarm, als er seinen Kollegen im Wasser sah, weil der um Hilfe rief. Die Brückenbesatzung bekam dies sofort mit, da die Brückentüren, wie immer während des Ausbringens des Fanggerätes, geöffnet waren. Der 1. NO, 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. Nachdem das Schiff durch das Rückführungsmanöver in die Nähe des Verunfallten gebracht worden war, wurde ihm ein Rettungsring mit Signalleuchte zugeworfen. Nach ersten Reaktionen des Verunfallten hat er den Rettungsring dann aber doch nicht mehr ergriffen. Wenige Minuten später wurde die Maschine des Kutters gestoppt, so dass er mit seiner Steuerbordseite auf den Mann zu trieb. Mittels eines Bootshakens konnte er an seiner Kleidung herangezogen werden. Zwei Besatzungsmitglieder zogen den Verunfallten an der Stelle auf das Deck, die für das Einholen des Fanggeräts ausgespart 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.

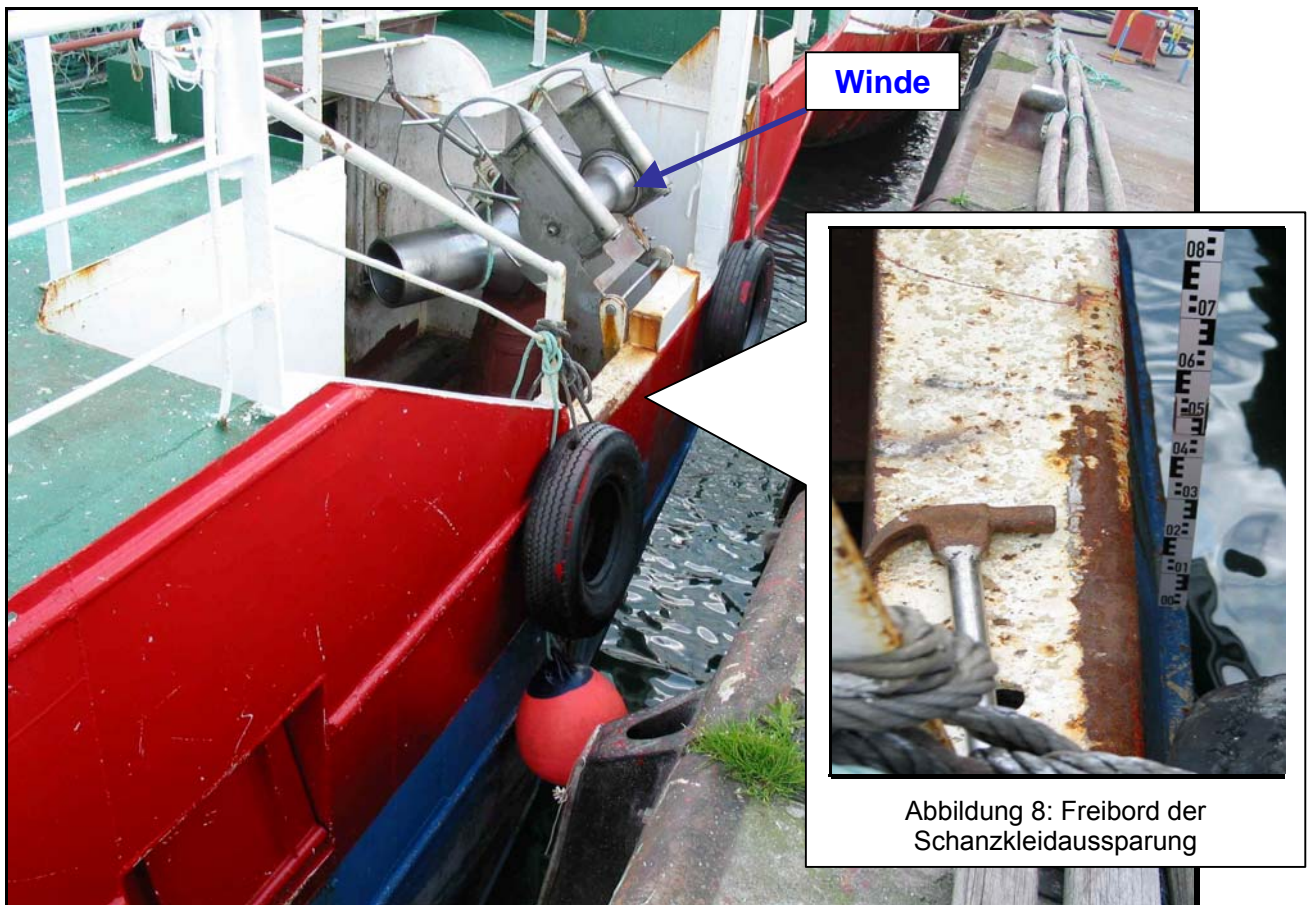


Abbildung 9: Schanzkleidaussparung zum Einholen des Fanggeräts

Der Verunfallte wurde aufs Deck gelegt und Wiederbelebungsmaßnahmen wurden eingeleitet, da weder Puls noch Atmung feststellbar waren. Zunächst wurde die einengende Regenschutzbekleidung am Hals gelockert. Dann beatmete eine Person und eine zweite führte die Herzdruckmassage durch. Dies erfolgte abwechselnd

nahezu 30 Minuten lang. Währenddessen wurde zum Medical Center Madrid über Funk Kontakt aufgenommen. Von dort kam die Bestätigung dafür, dass die bisherige Behandlung richtig sei und fortgesetzt werden sollte, sowie später der Hinweis, man könne nun die Maßnahmen abbrechen, da der Mann verstorben sei.

Der Verstorbene wurde in die Fischlast gelegt. Nach Rücksprache mit der Fischereiagentur und dem Medical Center Madrid wurde beschlossen, sofort Ullapool in Großbritannien anzulaufen. 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 es wurden erste Untersuchungen eingeleitet.



Abbildung 10: FK BELEN - Seitenansicht

5.4 Fazit

Die Untersuchungen zeigten, dass es sich bei dem Überbordgehen des Matrosen um einen Unglücksfall handelte. Die genaue Ursache kann nicht ermittelt werden. Die Messungen an Bord ergaben, dass die Unfallposition an Deck achtern durch die geschlossenen Schanzung so hoch gesichert ist, dass der Mann nicht hätte über Bord fallen können, solange er auf Deck stand. Am Wahrscheinlichsten ist, dass er aus unbekanntem Gründen auf den Kanal zum Ausbringen des Netzes hinaufgeklettert ist und dann das Gleichgewicht verloren hat. Da aber niemand den Unfallhergang beobachtet haben will, bleiben nur Vermutungen darüber, warum der Matrose ins Wasser gefallen ist.

Unfallbegünstigend kann der Alkoholeinfluss gewesen sein.

Die Besatzungsmitglieder tragen, wenn sie an Deck arbeiten, wetterfeste Bekleidung, so genanntes Ölzeug, das einen kaum nennenswerten Auftrieb bietet, dafür aber durch die Signalfarbe Orange den bestmöglichen Erkennungseffekt liefert. Das Tragen von üblichen Feststoffrettungswesten, wie sie an Bord vorhanden waren, erscheint nachvollziehbar nicht praktikabel, da sie nicht nur die Arm-Bewegungen des Trägers einschränken, sondern vielmehr die Fortbewegung innerhalb des schmalen Ganges neben dem Kanal zum Netzausbringen. Überlegenswert wäre es, moderne Automatik-Rettungswesten zu tragen und/oder die Arbeitsgänge durch jeweils eine längsgespannte Leine zu sichern, in die sich der Matrose mit einem Sicherheitsgurt einpicken könnte.

Als nicht unfallbegünstigend wird der Fakt angesehen, dass der unter deutscher Flagge fahrende FK BELEN durch einen spanischen Kapitän geführt wurde, der nicht über eine „Anerkennung von Befähigungszeugnissen aus EU-Mitgliedsstaaten und Vertragsstaaten des EWR-Abkommens“ der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes verfügte. Auf Anfrage der BSU lieferte die Reederei zwar ein derartiges Schreiben, dieses bezog sich aber auf eine Person, die sich laut der Besatzungsliste nicht an Bord befand.

Abschließend sei noch erwähnt, dass der BSU gegenüber erklärt wurde, der verunfallte Matrose habe gerade seine Freischicht mit dem Abendessen beendet. Im Gegensatz dazu wurde gegenüber den britischen Behörden ausgesagt, der Verunfallte habe bereits ab 11:30 Uhr mittags gearbeitet und dann kurz vor dem Unfall lediglich eine Pause zum Abendessen gehabt. Sollte er doch schon die Stunden vor dem Unfall gearbeitet haben, käme hier unter Umständen ein gewisser Grad an Erschöpfung und Ermüdung unfallbegünstigend hinzu. Dieser Widerspruch in den Aussagen kann aber nicht aufgelöst werden.

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.)³

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.⁴

³ Sicherheitsempfehlung 01/07 der BSU veröffentlicht am 15. Februar 2007.

⁴ Siehe dazu § 15 Abs. 1 SUG i.V.m. § 18 Abs. 4 FIUUG.

6 Quellenangaben

- Ermittlungen der Staatsanwaltschaft von Dingwall in Schottland (GB)
- Schriftliche Erklärungen/Stellungnahmen:
 - Schiffsführung
 - Reederei
 - Klassifikationsgesellschaft
- Zeugenaussagen des Medical Radio Centre Madrid
- Obduktionsbericht der Pathologischen Abteilung des Raigmore Hospital Inverness
- Überprüfungsprotokoll des Blut- und Urinalkoholgehaltes durch die Abteilung für Klinische Biochemie der Aberdeen Royal Infirmary
- Ausschnitt aus Seekarte 2588 und Schiffsdaten vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
- Unterlagen See-Berufsgenossenschaft (See-BG)
- Abbildungen 2, 3, 4, 5, 6, 7 mit freundlicher Genehmigung der Reederei
- Abbildungen 8, 9, 10: BSU