



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

Untersuchungsbericht 578/08

Sehr schwerer Seeunfall

**Überbordgehen und Tod
einer Person an Bord des FK HELGOLAND
am 16. November 2008 in
Norwegischen Gewässern**

15. Mai 2009

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.

Der vorliegende Bericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 19 Absatz 4 SUG wird hingewiesen.

Die Untersuchung wurde gemeinsam, entsprechend den Prinzipien des IMO Code für die Untersuchung von Seeunfällen (Resolution A.849(20)), durchgeführt. Die Federführung des Berichtes lag nach Absprache bei der dänischen Untersuchungsbehörde (DMA). Arbeitssprache der gemeinsamen Untersuchung war Englisch. Der englische Text ist der im Original mit DMA abgestimmte Text. Der vorliegende Untersuchungsbericht ist die deutsche Übersetzung der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung.

Bei der Auslegung des Untersuchungsberichtes ist die englische 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



SEEUNFALLBERICHT
SEEUNFALL-UNTERSUCHUNGSABTEILUNG

Unfall eines Seemannes der HELGOLAND Mann über Bord am 16. November 2008

Division for Investigation of Maritime Accidents, Danish Maritime Authority,
Vermundsgade 38 C, DK 2100 Kopenhagen
Tel.: +45 39 17 44 00, Fax: +45 39 17 44 16 CVR-Nr.: 29 83 16 10

Der Unfallbericht wurde am 18. Februar 2009 erstellt.

Fall Nr.: 200813809

Der Unfallbericht ist unserer Homepage zu entnehmen: www.dma.dk.

Die Seeunfall-Untersuchungsabteilung

Die Seeunfall-Untersuchungsabteilung ist für die Untersuchung von Unfällen und schwerwiegenden Arbeitsunfällen auf dänischen Handels- und Fischereischiffen zuständig. Die Behörde untersucht auch Seeunfälle ausländischer Schiffe in dänischen Gewässern.

Zweck

Ziel der Untersuchung ist es, die tatsächliche Abfolge der zum Unfall führenden Ereignisse zu klären. Dank dieser Informationen können künftig Maßnahmen getroffen werden, um zu vermeiden, dass sich derartige Unfälle wiederholen.

Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der finanziellen Haftungsansprüche.

Die Arbeit der Behörde erfolgt unabhängig von sonstigen Funktionen und Aktivitäten des dänischen Seeamtes.

Berichtspflicht

Wenn ein dänisches Handels- oder Fischereifahrzeug an einem schwerwiegenden Seeunfall beteiligt ist, muss die Seeunfall-Untersuchungsabteilung unverzüglich informiert werden.

Telefon: 39 17 44 00

Fax: 39 17 44 16

[E-Mail: oke@dma.dk](mailto:oke@dma.dk)

Mobiltelefon: +45 2334 2301 (24 Stunden täglich).

INHALTSVERZEICHNIS

1	ZUSAMMENFASSUNG DES SEEUNFALLS.....	6
2	FOLGERUNGEN	6
3	EMPFEHLUNGEN.....	7
4	DIE UNTERSUCHUNG	7
5	SACHVERHALTE	7
5.1	Unfalldaten	7
5.2	Nautische Angaben	8
5.3	Schiffsdaten.....	8
5.4	Wetterdaten.....	8
5.5	Besatzung.....	8
5.6	Schilderungen	9
5.7	Das Fischen während der Reise und die normalen Arbeitsabläufe	12
5.8	Die Wetterbedingungen.....	13
5.9	Sicherheit, Risikobewertung usw.	14
5.10	Arbeits-/Ruhezeit	14
5.11	Der Eigner	15
5.12	Gesetzliche Bestimmungen.....	15
6	ANALYSEN	15
6.1	Der Fall über Bord.....	15
6.2	Arbeitsroutinen / Sicherheit	16
6.3	Rettungsversuch	16
6.4	Gesetzliche Bestimmungen.....	17
7	ANHANG.....	18
7.1	Anhang 1	18

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Die HELGOLAND befand sich am 13. November um 13.30 Uhr auf der Fahrt von Thyborøn zur norwegischen Fischereizone der Nordsee, um dort zu fischen. An Bord waren 5 Mann Besatzung.

Am Morgen des 16. November wurde das Ringwadennetz mit Hilfe der „Fly-Shooting“-Methode ausgesetzt. Vom Vorschiff aus fingen zwei Fischer die Bojenleine mit den drei Bojen (Gajer) mit einem Dragger. Der eine Fischer hielt die Bojenleine und hievte sie an Bord, damit der andere Fischer die Einholleine mit der Bojenleine verbinden konnte.

Als ca. 10 m der Bojenleine an Bord geholt waren, wurde der Fischer, der die Bojenleine hielt, plötzlich über die Reling des Vorschiffs hinweg über Bord gezogen. Er hielt die Bojenleine weiterhin fest, und die anderen Fischer ergriffen den Teil der Leine, der auf dem Vorschiff lag, und hielten sie stramm. Der über Bord gegangene Fischer ließ die Bojenleine zwar schnell los, doch danach gelang es ihm, in einen Rettungsring zu greifen, der ihm vom Schiff aus zugeworfen wurde. Kurz danach rutschte er jedoch wieder aus dem Rettungsring heraus, und den anderen Fischern gelang es nicht, ihn an Bord zu hieven, bevor er verschwand.

Es herrschte ein steifer NW-Wind bei 5 – 7 m hohen Wellen.

Es wurde Alarm gegeben, und der norwegische Rettungsdienst leitete rasch die Suche ein. Der über Bord gefallene Fischer wurde jedoch nicht gefunden, und die Suche wurde um etwa 17:00 Uhr eingestellt.

2 Folgerungen

Der Fall über Bord war durch einen unerwarteten Zug an der Bojenleine verursacht worden, während der Fischer noch die Leine festhielt. Die Ursache dieses Zuges kann man nicht mit Sicherheit ermitteln; auch nicht, weshalb der Fischer die Leine nicht losließ, als der Zug entstand. (6.1)

Der Zug könnte durch eine unerwartete Schiffsbewegung im hohen Wellengang entstanden sein, oder er kann durch einen plötzlichen und starken Einfluss der Bojen oder durch eine Kombination beider Ursachen aufgetreten sein. (6.1)

Vor dem Unfall war die Gefahr des über Bord Fallens nicht erkannt und angesprochen worden. (6.2)

Trotz hohen Seeganges wurden während der Arbeit an Deck keine Rettungswesten getragen. (6.2 und 6.4)

Das Schiff war nicht zur Rettung einer von einem Wasserfahrzeug mit hohem Freibord gefallenen Person ausgerüstet, und die Besatzung war nicht durch Anweisungen/

Besprechungen oder Übungen in der wirksamsten Rettungsmethode unterwiesen worden.

3 Empfehlungen

Dem Eigner der HELGOLAND wird empfohlen,

- Risikobewertungen für die Arbeitsvorgänge zu erarbeiten, die das Aussetzen („Schießen“) und Einholen des Fanggeschirrs betrifft, so dass unter jedweden Bedingungen Sicherheit herrscht, z.B. durch den Einsatz von Rettungswesten / Sicherheitsleinen während der Arbeit auf Deck bei bestimmten Wetterbedingungen und möglicherweise durch Erhöhung der Reling, und
- Ausrüstungen zu beschaffen, die für die Rettung von über Bord gefallenen Personen geeignet ist und dafür zu sorgen, dass die Besatzung im Gebrauch der Ausrüstung geübt ist. Diesbezügliche Anregungen können aus der Publikation *“Rapport om bjergning af overbordfaldne fra fiskeskibe”* („Bericht über die Bergung von Personen, die von Fischereifahrzeugen über Bord gegangen sind“), entnommen werden, veröffentlicht von der dänischen Fischerei-Berufsgenossenschaft, siehe www.f-a.dk, Publikationen.

4 Die Untersuchung

Während dieser Untersuchung stand die Untersuchungsbehörde mit der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in Hamburg in Kontakt, und wir vereinbarten, dass die Untersuchungsabteilung die Federführung in dieser Untersuchung übernehmen sollte.

Am 20. November hat die Untersuchungsabteilung die HELGOLAND in Thyborøn inspiziert und die vier Fischer über die Umstände des Unfalls befragt.

5 Sachverhalte

5.1 Unfalldaten

Art des Unfalls (Details zum Ereignis)	Arbeitsunfall – Fall über Bord
Kategorie des Unfalls	Unfall mit Personenschaden
Zeit und Datum des Unfalls	16. November 2008 um 11:25 Uhr
Unfallposition	58° 48,1'N - 003° 27,5'O
Unfallgebiet	Nordsee
Verletzte Personen	1 vermisster Fischer
IMO Casualty Class	Sehr schwerer Seeunfall

5.2 Nautische Angaben

Nautische Situation	Hohe See
Arbeitsphase	während des Fischens
Abgangshafen	Thyborøn
Datum und Uhrzeit des Auslaufens	13. November um 13:30 Uhr

5.3 Schiffsdaten

Name	HELGOLAND
Heimathafen	Cuxhaven
Rufzeichen	DEUR
Registrier-Nr.	NC 302
Register	Deutsch
Flaggenstaat	Deutschland
Baujahr	1984
Schiffstyp	Fischereifahrzeug
Fischerei-Schiffstyp	Fly-shooter / Trawler
Tonnage	263 BRT
L. ü. a.	30,28 m
Maschinenleistung	415 kW
Rumpfkonstruktion	Stahl
Fahrgebiet	Kleine Hochseefischerei
Reeder / Eigner	Dänischer Privatbesitz
Zugrundeliegende Vorschriften	Deutsches Seemannsgesetz und Schiffssicherheitsgesetz

5.4 Wetterdaten

Wind – Richtung und Geschwindigkeit	NW – 15 m/sek.
Wellenhöhe	5 – 7 m
Sichtverhältnisse	gut
Hell/dunkel	hell

5.5 Besatzung

Anzahl Besatzungsmitglieder	5
Anzahl Besatzungsmitglieder mit Steuermannspatent	keiner
Wachhabender auf der Brücke	alle abwechselnd als „Rudergänger“ (<i>Styrevagt</i>)
Sichere Mindestbesatzung	5 – siehe Anhang 1
Position an Bord, Funktion zum Unglückszeitpunkt (für den Unfall relevante Besatzungsmitglieder)	Alter, Befähigungszeugnis, sonstige Zeugnisse, Ausbildung, Seefahrzeit
Skipper (<i>Schiffsführer</i>)	40 Jahre alt. Kein Patent. Seit 1989 Fischer, seit 2000 an Bord der HELGOLAND.

Fischer 1	43 Jahre. Kein Befähigungszeugnis. 25 Berufsjahre als Fischer.
Fischer 2	31 Jahre. Kein Befähigungszeugnis. Seit 1999 Fischer an der Bord der HELGOLAND.
Fischer 3	20 Jahre. Befähigungsprüfung als Fischer und als Maschinist. Allgemeines Funkzeugnis. Seit etwa 3 Jahren als Fischer auf der HELGOLAND.
Fischer 4 (der ums Leben gekommene Fischer)	48 Jahre. Erfahrener Fischer.

5.6 Schilderungen

Die folgende Schilderung des Hergangs der Ereignisse basiert auf den Angaben der vier Fischer der HELGOLAND.

Die HELGOLAND legte am 13. November um 13:30 Uhr in Thyborøn mit dem Ziel ab, in der norwegischen Fischereizone der Nordsee das Schleppnetz- (Trawl-) und Fly-Shooting-Fischen auszuüben. An Bord waren 5 Fischer. Der Wind kam mit ca. 10 m/sek. aus SW.

Die HELGOLAND erreichte den Fischgrund am Abend desselben Tages, wo man um etwa 19:30 Uhr mit dem Fischen begann. Man betrieb Schleppnetz-Fischen (*Trawl*). Das Schleppnetz wurde etwa um Mitternacht eingeholt, danach fuhr man etwa 5 Stunden lang zu einem anderen Fischgrund. Auf dieser Reise war dies das einzige Mal, dass sie mit dem Schleppnetz fischten.

Am Morgen des 14. November begann man mit dem Ringwadenfischen, und während des Tages setzte man das Netz dreimal aus. Zum Ringwadenfischen muss es hell sein. Der letzte Hol fand um etwa 16:00 Uhr statt.

Während der Nacht steuerten sie nochmals einen anderen Fischgrund an. Am 15. November schossen sie wiederum dreimal, das letzte Einholen fand um etwa 16:00 Uhr statt. Während der folgenden Nacht trieben sie.

Am 16. November war ihr erster Schuss etwa um 08:00 Uhr. Der Wind aus NW hatte etwa 15 m/sek. mit Wellen von 5 – 7 m. Das Wetter war beim Fischen kein Problem, und es kam kein Wasser über.

Um etwa 10:00 Uhr begannen sie den zweiten Hol (*Schuss*) des Tages.

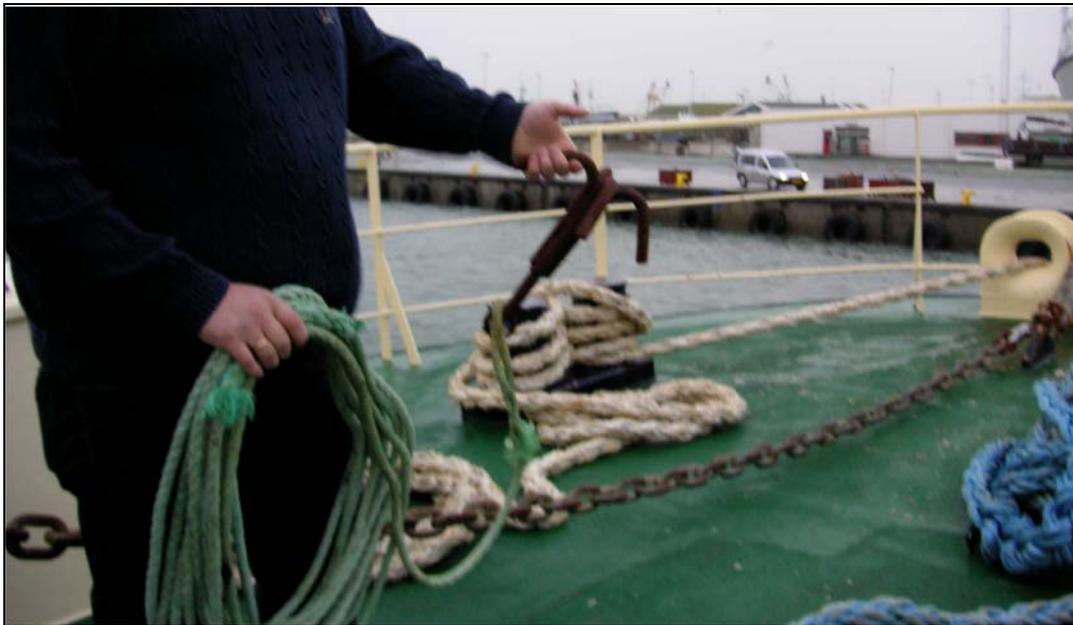
Zunächst wurden die 3 Bojen zu Wasser gelassen, danach das Ringwadennetz und die Ringwadenleinen.

Um etwa 10:45 Uhr war das Ringwadennetz im Wasser, und während der nächsten Phase sollte die Bojenleine in das Vorschiff gehievt werden, um den

Einholer mit der ersten Ringwadenleine zu verbinden, damit sie zur Winsch (*Powerblock*) auf dem Achterdeck gebracht werden konnte.

Zu der Zeit manövrierte der Schiffsführer vom Steuerhaus aus; Fischer 1 und Fischer 4 befanden sich auf dem Vorschiff, und Fischer 2 und Fischer 3 waren im Fischraum und verstauten den Fisch.

Der Schiffsführer hielt das Schiff mit Manövriergeschwindigkeit mit dem Bug gegen die See. Fischer 1 befand sich an Steuerbord und hielt den Draggen und die Draggenleine, dann warf er den Draggen und bekam die Bojenleine zu fassen, die an Deck geholt wurde. Fischer 4 befand sich ebenfalls an Steuerbord des Vorschiffs, etwa 2 m vor Fischer 1. Fischer 4 bekam die Bojenleine zu fassen und begann, diese einzuholen.



Ein Fischer hält den Draggen und die Draggenleine. Foto der Untersuchungsabteilung

Nach und nach wurden ca. 10 m lose Bojenleine an Deck geholt, was bequem ausreichte, um die Bojenleine am Einholer zu befestigen. Die lose Bojenleine lag an Deck, und Fischer 4 hielt die Leine immer noch fest.



Ein Fischer hält die Bojenleine. Foto von der Untersuchungsabteilung

Plötzlich straffte sich die Bojenleine. Fischer 4, der etwa $\frac{1}{2}$ m von der Reling entfernt stand, hielt die Leine fest und wurde deshalb über Bord gezogen – oder geworfen. Genau in diesem Augenblick stand Fischer 1 von diesem abgewendet, während er die Einholleine klar machte, damit diese mit der Bojenleine verbunden werden konnte. Er sah nicht den eigentlichen Fall über Bord, sondern hörte den Ruf von Fischer 4, drehte sich herum und sah Fischer 4 in der Bojenleine hängen. Fischer 1 ergriff die Bojenleine und hielt diese stramm.

Aus dem Steuerhaus hatte der Schiffsführer den Fall über Bord beobachtet. Er sah, dass Fischer 4 in einem Bogen über die Reling gezogen wurde, ohne diese anzustoßen. Er wurde über Bord gezogen, weil er sich an der Bojenleine festhielt. Er hatte sich nicht in einem Kinken der Leine verfangen.

Fischer 1 hielt die Bojenleine stramm und versuchte, Fischer 4, der immer noch mit einem Arm über der Leine hing zu veranlassen, ein Bein über die Leine zu schwingen, damit er wieder an Bord gehievt werden konnte. Fischer 4 reagierte jedoch nicht auf die Zurufe von Fischer 1.

Der Schiffsführer gab Schallsignal, um die beiden Fischer im Fischraum zu alarmieren, und sie kamen sofort an Deck. Der Schiffsführer manövrierte das Fahrzeug so, dass die Bojenleine weiter durchhing, damit Fischer 1 mehr Leine an Bord einholen konnte. Allerdings glitt Fischer 4 weiter die Leine herab.

Zu dem Zeitpunkt, als Fischer 2 und Fischer 3 an Deck kamen, konnten sie sehen, dass Fischer 4 überhaupt nicht auf die Rufe reagierte. Sie warfen Fischer 4 zwei Rettungsringe zu, der daraufhin die Bojenleine losließ und es schaffte, beide Arme in einen der Rettungsringe zu stecken. Fischer 3 holte die Rettungsleine des Rettungsringes ein, aber Fischer 4 rutschte wieder aus dem Rettungsring heraus.

Dann verschwand Fischer 4 in der See. Er tauchte auf der anderen Seite des Schiffes, etwa 3 m vom Vorschiff entfernt, wieder auf. Der Schiffsführer befahl, die zweite Schleppleine zu kappen, was daraufhin sofort geschah. Danach war es für den Schiffsführer möglich, dicht an den über Bord gefallenen Mann heranzumanövrieren.

Mittels zweier Draggen bekamen sie das Ölzeug des über Bord gefallenen Mannes zu fassen und begannen, ihn an das Schiff heranzuholen. Das Ölzeug riss jedoch, und sie verloren ihn. Noch einmal schafften sie es, ihn mit einem Draggen zu fassen, jedoch riss das Ölzeug auch dieses Mal, als er dicht am Schiff war. Danach versank und verschwand er.

Während der Versuche, den über Bord gefallenen Fischer zu retten, hatten die Fischer an Deck keinerlei Kommunikation oder Blickkontakt mit diesem. Allerdings war der Schiffsführer der Ansicht, dass Fischer 4 beim Fall über Bord nicht verletzt wurde, und deshalb verstanden sie nicht, warum er nicht reagierte.

Der Fall über Bord ereignete sich etwa um 11:25 Uhr auf Position 55° 48,148'N - 003° 27,461'O.

Der Schiffsführer gab über UKW Alarm an Rogaland Radio, erhielt jedoch keine Antwort. Ein in der Nähe befindliches norwegisches Tankschiff alarmierte den norwegischen Rettungsdienst und teilte der HELGOLAND mit, dass der Alarm eingegangen war.

Die Suche wurde von dem norwegischen Tankschiff organisiert, woran sich auch ein Hubschrauber des norwegischen Rettungsdienstes beteiligte. Der verschwundene Fischer wurde nicht gefunden und die Suche um 17:00 Uhr abgebrochen.

Die HELGOLAND kehrte nach Thyborøn zurück, wo sie am Abend des folgenden Tages einlief.

5.7 Das Fischen während der Reise und die normalen Arbeitsabläufe

Wie schon erwähnt, lief die HELGOLAND am 13. November um 13:30 Uhr von Thyborøn aus und erreichte die Fischgründe in der norwegischen Fischereizone am selben Tag etwa um 19:30 Uhr, als man das Schleppnetz aussetzte.

Die HELGOLAND ist sowohl für das Schleppnetzfischen als auch für die Ringwadenfischerei ausgerüstet. Das normale Schleppnetzfischen findet während der Dunkelheit statt, das Ringwadenfischen während des Tages.

Auf der fraglichen Fahrt fand das Schleppnetzfischen nur einmal statt, und zwar am Abend des ersten Tages.

An Bord wird ein Logbuch zur Aufzeichnung des Fischens geführt, z.B. wann das Fanggeschirr ausgesetzt und wann es eingeholt wird, was gefangen wurde usw. Das Logbuch wird nach jeder Reise an die deutsche Fischerei-Aufsichtsbehörde eingeschickt.

Die Fischer an Bord haben während der verschiedenen Phasen des Fischens keine festgelegten Aufgabenbereiche. Die Besatzung ist schon eine lange Zeit zusammen

und ist es gewohnt, zusammenzuarbeiten, wobei sie die verschiedenen Abläufe kennen und wissen, wie der andere jeweils in den verschiedenen Situationen reagiert. Daher ergibt es sich ganz zufällig, wer gerade was tut. Es geschieht, was gerade ansteht. Vor Beginn des Fischens werden keine besonderen Anweisungen erteilt.

Die Fischer wechseln sich bei der Aufgabe als „Rudergänger“ im Steuerhaus ab. Die Einteilung ist so, dass sie weitgehend gleiche Ruhezeiten bekommen. Der Schiffsführer ist im Steuerhaus, wenn das Schleppnetz ausgesetzt und das Fanggeschirr eingeholt wird. Nach jedem Einholen wird der Fang verarbeitet und verstaut. Je nach Größe des Fanges geschieht dies gleichzeitig mit dem Ausbringen des Geschirrs für den nächsten Fang, oder wenn eine Pause beim Fischen eintritt.

Das Ringwadenfischen nach der „Fly-Shooting“-Methode erfolgt so, dass zunächst einige Schwimmbojen (Gajer) mit einer Bojenleine ausgesetzt und an der ersten Schleppleine befestigt werden. Das Fahrzeug fährt dann auf einem dem Wind und der Strömung angepassten Kreiskurs, wobei die erste Schleppleine, das Ringwadennetz und die zweite Schleppleine zu Wasser gebracht werden. Das Schiff fährt schließlich dicht an die Bojen heran, wo die Bojenleine aufgenommen und die Einholleine angeschlossen wird, woraufhin die Bojen an Bord genommen werden. Mit Hilfe der Einholleine wird die erste Schleppleine nach achtern und auf die Winde gebracht. Das Schiff macht langsame Fahrt, während die Winde einhievt, wenn beide Schleppleinen straff sind. Zunächst wird langsam eingeholt, mit zunehmendem Querschnitt der angesammelten Windungen auf der Winsch nimmt die Einholgeschwindigkeit aber zu.

5.8 Die Wetterbedingungen

Beim Auslaufen von Thyborøn herrschte gutes/hinreichend gutes Wetter –SW Wind von etwa 10 m/sek.

Später nahm der Wind zu einer NW-Brise zu.

Bei Beginn des Fischens am 16. November morgens kam der Wind mit etwa 15 m/sek. aus NW. Die Wellenhöhe betrug etwa 5 – 7 m. Das Wetter war klar, aber bewölkt.

Dem Schiffsführer und den Fischern zufolge herrschte kein besonders schlechtes Wetter, nichts ungewöhnliches für das Ringwadenfischen.

Normalerweise muss der Wind schon 20 m/sek. oder mehr betragen, bevor das Wetter für das Ringwadenfischen zu schwer wird.

Während des Einhievens der Bojenleine hielt der Schiffsführer mit Manövriergeschwindigkeit den Bug gegen die See. Deswegen stampfte das Schiff hauptsächlich und rollte kaum.

5.9 Sicherheit, Risikobewertung usw.

An Bord der HELGOLAND gibt es keine schriftlichen Anweisungen über Sicherheit an Bord oder sichere Verrichtung der verschiedenen Arbeiten während des Fischens. Auch gibt es keine schriftlichen Risikobewertungen für die verschiedenen Arbeitsabläufe an Bord.

Die Besatzung bestand aus erfahrene Fischern, die seit mehreren Jahren auf der HELGOLAND zusammengearbeitet haben.

Die Besatzung erhielt keine speziellen Anweisungen bezüglich eines konkreten Vorgehens beim Fischen. Es war selbstverständlich, dass jeder Fischer seine Arbeit komplett beherrschte und dass er zusammen mit seinen Kollegen dafür sorgte, dass das Fischen vernünftig und effektiv ablief.

Die Besatzung nutzte niemals die an Bord vorgehaltenen Rettungswesten, wenn an Deck gearbeitet wurde. Auch eine Rettungsleine wurde nicht verwendet.

Für den Fall der Rettung eines über Bord Gefallenen war keine Ausrüstung vorbereitet worden. Auch sonst war die Besatzung nicht auf den Umgang mit einer solchen Situation vorbereitet. Zum Beispiel war nicht darüber gesprochen worden, was zu tun wäre, wenn einer von ihnen über Bord fiel.

Im aktuellen Fall wurden dem über Bord gegangenen Fischer zwei Rettungsringe zugeworfen. Er war nicht weit von dem fast aufgestoppten Schiff entfernt. Als er aus dem Rettungsring rutschte, erfassten sie ihn mit Hilfe eines Draggen an seinem Ölzeug und zogen ihn zum Schiff. Allerdings riss das Ölzeug, der Draggen rutschte ab und der Fischer verschwand. An Bord gab es einen Bootshaken, der jedoch nicht eingesetzt wurde, und der nach Abgaben der Fischer für die Rettung des über Bord Gegangenen nicht besser wäre als der Draggen.

5.10 Arbeits-/Ruhezeit

An Bord der HELGOLAND gab es keine feststehende Arbeits- und Ruhezeitenregelung. Das Fischen war normalerweise so wechselhaft, dass die Besatzung genügend Ruhezeit bekam. Während des Ringwadenfischens waren sie alle mehr oder weniger die ganze Zeit beschäftigt. Während des Schleppnetzfishens waren sie alle beschäftigt, solange das Schleppnetz ausgebracht und eingeholt wurde, während sie die restliche Zeit beim Schleppnetzfishen ausruhen konnten.

Während der konkreten Reise gab es Zeiten mit Fahrten zwischen den Fischgründen; es wurde nur einmal mit dem Schleppnetz gefischt, und das Ringwadenfischen fand nur tagsüber statt.

Dem Schiffsführer zufolge hatte der über Bord gefallene Fischer während des Abends und der Nacht vor dem 16. November keine Wache.

5.11 Der Eigner

Die HELGOLAND fährt unter deutscher Flagge und wird vom Eigner Wiechmann Rasmussen GmbH in Cuxhaven bereedert. Die GmbH gehört der dänischen Firma Wiechmann Rasmussen in Thyborøn, die das Schiff auch betreibt.

5.12 Gesetzliche Bestimmungen

Die HELGOLAND fährt unter deutscher Flagge und unterliegt deshalb dem deutschen Schifffahrtsgesetz.

Gemäß den „Grundsätzen für die Anerkennung ausländischer Befähigungszeugnisse für den Dienst auf Schiffen unter der Bundesflagge“ vom Oktober 2001 muss ein Kapitän, der kein deutscher Staatsbürger ist bzw. kein deutsches Kapitänspatent besitzt, eine Anerkennungsbescheinigung von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord in Kiel besitzen.

Die Unfallverhütungsvorschriften finden sich in den „Schiffssicherheitsvorschriften (UVV See)“ von der See-Berufsgenossenschaft. Der englische Titel lautet „Accident Prevention Regulations for Shipping Enterprises“.

Kapitel XIII der Vorschriften gilt für Fischereifahrzeuge. Die sicherheitsrelevanten Bestimmungen beziehen sich ganz klar auf die Schleppnetzfisherei.

In § 262 bezüglich „Gefährlicher Arbeiten“ lautet eine Bestimmung, dass während der Arbeiten an Deck Rettungswesten zu tragen sind, wenn die Gefahr des über Bord Fallens besteht.

6 Analysen

6.1 Der Fall über Bord

Die HELGOLAND war mit dem Ringwadenfischen nach der Fly-Shooting-Methode beschäftigt. Der über Bord gefallene Fischer (Fischer 4) war mit einem anderen Besatzungsmitglied (Fischer 1) dabei, die Bojenleine zu bergen, um sie mit der Einhulleine zu verbinden. Fischer 4 holte die Bojenleine ein und hielt die Bojenleine fest.

Der Schiffsführer im Steuerhaus sah, dass Fischer 4 plötzlich in hohem Bogen über die 90 cm hohe Reling gezogen wurde, weil er sich an der Bojenleine festhielt. In dem Augenblick stand Fischer 1 in abgewendeter Haltung. Er hörte den überraschten Ausruf von Fischer 4. Der Schiffsführer sah den Fischer 4 nicht in einer Kinken oder ähnlichem gefangen, und die Besatzung kann es sich nicht erklären, warum Fischer 4 die Bojenleine weiter festhielt, von welcher schon ungefähr 10 m an Deck lagen.

Das Schiff fuhr mit Manövergeschwindigkeit. Die Wellen waren 5 – 7 m hoch. Laut Angaben der Besatzung wurde die Arbeit mit dem Fanggeschirr nicht durch die Bewegungen des Schiffes behindert.

Der Fall über Bord war durch einen unerwarteten Zug an der Bojenleine verursacht worden, während der Fischer die Leine festhielt. Man kann nicht mit letzter Sicherheit die Ursache für diesen Zug erklären, oder warum der Fischer die Leine nicht losließ, als der Zug daran entstand.

Der Zug könnte durch eine unerwartete Bewegung des Schiffes in dem hohen Wellengang oder durch einen plötzlichen und gewaltsamen Einfluss der Bojen oder durch eine Kombination dieser zwei Ereignisse verursacht worden sein.

6.2 Arbeitsroutinen / Sicherheit

Die fragliche Arbeit wurde als Routinearbeit für eine erfahrene und gut kooperierende Besatzung angesehen.

Es waren keine speziellen Anweisungen für die Durchführung der Arbeit erteilt worden.

Es gab keine schriftlichen Risikobewertungen oder sonstige Erwägungen / Erörterungen zu den Gefahren, die bei der Ausführung der verschiedenen Arbeitsvorgänge des Fischens involviert waren.

An Bord wurden während der Arbeit an Deck keine Rettungs-/Sicherheitswesten getragen, auch nicht bei schwerem Wetter.

Der Fall über Bord zeigt, dass in Verbindung mit der fraglichen Arbeit unter den konkreten Bedingungen eine Gefahr besteht.

Das Risiko war vor dem Unfall nicht erkannt und besprochen worden.

6.3 Rettungsversuch

Unmittelbar nach dem Fall über Bord blieb Fischer 4 in der Bojenleine hängen, die von Fischer 1 stramm gehalten wurde. Es war nicht möglich, mit Fischer 4 Kontakt aufzunehmen, um seine Mitarbeit bei der Rückkehr an Bord zu bewirken. Als die Bojenleine erschlaffte, endete Fischer 4 im Wasser.

Die Rettungsringe wurden dicht an ihn herangebracht, und in einem bestimmten Augenblick schaffte er es, in einen der Ringe hineinzukommen. Allerdings rutschte er wieder heraus, als die Rettungsleine eingeholt wurde.

Während der nächsten Minuten bekamen sie ihn mehrere Male mit einem Dragger an seinem Ölzeug zu fassen und zogen ihn an das Schiff heran; allerdings ohne Erfolg, da das Ölzeug riss.

Den anderen Fischern zufolge konnte der über Bord gefallene Fischer nicht schwimmen, war jedoch in guter körperlicher Verfassung.

Das Geschilderte ereignete sich sehr schnell, und die Besatzung bediente sich in ihrem Bemühen, den über Bord Gefallenen zu bergen, effektiv der entsprechenden Ausrüstung.

Allerdings ist anzumerken, dass eine Mensch-über-Bord-Situation an Bord nicht berücksichtigt worden war. Geeignete Ausrüstung für die Rettung einer über Bord gegangenen Person von einem Schiff mit hohem Freibord war nicht vorhanden, und die Besatzung war nicht durch Anweisungen/Dialog und Übungen auf die wirksamste Bergungsmethode vorbereitet.

6.4 Gesetzliche Bestimmungen

Auf dieser Reise erfüllte die Besatzung der HELGOLAND nicht die Anforderungen des Schiffsbesatzungszeugnisses. Wäre das Schiff unter dänischer Flagge gefahren, so hätte für Fischer 3 die Befähigung zum Facharbeiter Maschine gegolten.

Die Umstände des Unfalls lassen jedoch nicht erkennen, dass mangelnde Qualifikationen zu dem Unfall beigetragen hätten.

Wären Rettungswesten bei der Arbeit an Deck während dieser Wetter- und Seebedingungen getragen worden, hätten sich die Chancen zur Rettung des über Bord gegangenen Fischers verbessert.

7 Anhang

7.1 Anhang 1



BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
 Federal Republic of Germany

Schiffsbesatzungszeugnis
Minimum Safe Manning Document

Ausgestellt im Namen der Bundesrepublik Deutschland von der See-Berufsgenossenschaft nach Maßgabe der Bestimmungen von Regel V/14(2) des Internationalen Übereinkommens von 1974/88 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und der Schiffsbesetzungsverordnung 1998, in der jeweils geltenden Fassung und unter Beachtung der Resolution A.890(21) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation über die Grundsätze für eine sichere Schiffsbesetzung in der jeweils geltenden Fassung.
 Issued under the provisions of Regulation V/14(2) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974/88, as amended, under the provisions of the Safe Manning Ordinance 1998, as amended, and with respect to the IMO Resolution A.890(21) on Principles of Safe Manning, as amended under the authority of the Government of the Federal Republic of Germany by the See-Berufsgenossenschaft.

Name des Schiffes <i>Ship's Name</i>	"HELGOLAND" NC 302	Schiffsart <i>Type of Ship</i>	Fischereifahrzeug
Heimathafen <i>Port of Registry</i>	Cuxhaven	IMO-Nr. <i>IMO-Number</i>	--
Bruttoreaumzahl <i>Gross Tonnage</i>	263 BRZ	Hauptantriebsleistung <i>Main Propulsion Power</i>	415 kW
Einsatzgebiet <i>Trading Area</i>	Kleine Hochseefischerei	Unterscheidungssignal <i>Distinctive Number or Letters</i>	DEUR
		Zeitweise unbesetzter Maschinenraum <i>Temporarily Unattended Machinery Space</i>	BF

Auf Seereisen gilt das in diesem Dokument genannte Schiff als ausreichend besetzt, wenn auf ihm mindestens die in der nachstehenden Tabelle vermerkte Schiffsbesatzung vorhanden ist.
 The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the table below.

Dienstgrad/Anzahl/erforderliches Befähigungszeugnis gem. STCW-Übereinkommen: <i>Grade or capacity/number of persons /certificate acc. to STCW-Convention:</i>			
Kapitän <i>Master</i>	1)	1	Leiter der Maschinenanlage <i>Chief Engineer Officer</i>
Erster Offizier <i>Chief Mate</i>	2)	1	Zweiter techn. Offizier <i>Second Engineer Officer</i>
Nautische Wachoffiziere <i>Navigational Watchkeeping Officers</i>	2)	-	Techn. Wachoffiziere <i>Engineering Watchkeeping Officers</i>
Schiffsmechaniker <i>General Purpose Rating</i>	3)	-	Schiffselektrotechniker/-elektriker <i>Electrical Technician/Electrician</i>
Schiffsmann Deck (wachbefähigt) <i>Rating Deck (watchkeeper)</i>	4)	-	Schiffsmann Maschine (wachbefähigt) <i>Rating Engine (watchkeeper)</i>
Schiffsmann Deck <i>Rating Deck</i>		3	Schiffsmann Maschine <i>Rating Engine</i>
Koch <i>Cook</i>		-	Steward
Gesamtzahl: 5 (6) <i>Total Number</i>			

Etwaige besondere Anforderungen oder Bedingungen:
Special requirements or conditions, if any:

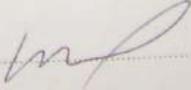
(1) Kann durch den Inhaber eines nautischen Befähigungszeugnisses ersetzt werden, der auch das erforderliche Befähigungszeugnis für Schiffsmaschinen besitzt!
 May be substituted if master or one nautical officer is in possession of an equivalent engineer's license.

Ausgestellt in Hamburg am: 13.12.2007
 Issued at Hamburg on:

Gültig bis: 30.11.2012
 Valid until:



SEE-BERUFGENOSSENSCHAFT
 -Schiffsicherheitsabteilung-



Nationales Recht (national law)
 1) EU/EWR-Staatsangehöriger
EC/EEA-Citizen
 3) Davon mind. 1 gem. SMAusbV oder 1 Auszubildender zum Schiffsmechaniker im zweiten oder dritten Ausbildungsjahr
Thereof minimum 1 according to SMAusbV or 1 general purpose trainee in the 2nd or 3rd training year

2) Davon insgesamt mindestens - EU/EWR-Staatsangehöriger(r)
Thereof total minimum EC/EEA-Citizen(s)
 4) Davon insgesamt mindestens - EU/EWR-Staatsangehöriger(r)
Thereof total minimum EC/EEA-Citizen(s)

Y: Zeugnisse\AKTE\0050000-0059999-0056588\sbz.doc

Schiffsbesatzungszeugnis (Minimum Safe Manning Document)