

(VkBl. 20/2015 Nr. 184 S. 723)

184 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1182/Rev.1 „Leitfaden für Techniken der Rettung von Personen“**

Hamburg, den 09. Oktober 2015
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1182/Rev.1, „Leitfaden für Techniken der Rettung von Personen“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

Rundschreiben MSC.1/1182/Rev. 1
vom 21. November 2014

Leitfaden für Techniken der Rettung von Personen

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner vierundneunzigsten Tagung (17. bis 21. November 2014) mit der Absicht, den Seeleuten eine besondere Anleitung über Techniken der Rettung zur Verfügung zu stellen, den in der Anlage wiedergegebenen „Leitfaden für Techniken der Rettung von Personen“ angenommen, der vom Unterausschuss „Navigation, Communications and Search and Rescue“ auf seiner ersten Tagung (30. Juni bis 4. Juli 2014) erarbeitet wurde.
- 2 Dieses Rundschreiben hebt das Rundschreiben MSC.1/1182 auf.
- 3 Die Mitgliedsregierungen und die internationalen Organisationen mit beratendem Status werden aufgefordert, den in der Anlage beigefügten Leitfaden allen Beteiligten, insbesondere durch Verteilung an Seeleute, zur Kenntnis zu bringen.

- 4 Die Mitgliedsregierungen, die internationalen Organisationen und sonstige Beteiligte werden angeregt, den beigefügten Leitfaden mit bildlichen Darstellungen und anderen sachdienlichen Hinweisen, soweit erforderlich, zu verbessern.

Anlage

Leitfaden für Techniken der Rettung von Personen

- 1 **Einleitung: Der eigene Teil bei der Rettung auf See**
 - 1.1 Als Seefahrer kann man plötzlich damit konfrontiert sein, Schiffbrüchige retten zu müssen. Dieses

- könnte eine über Bord gegangene Person vom eigenen Schiff sein – ein Besatzungsmitglied oder ein Fahrgast – oder das eigene Schiff könnte auf irgendeinen anderen Notfall reagieren; beispielsweise ein wegen Flutung oder Brand verlassenes Schiff oder ein auf dem Wasser notgelandetes Flugzeug. Du bist vielleicht kaum vorgewarnt, und Menschenleben können in deinen Händen liegen.
- 1.2 In vielen Gebieten der Erde, besonders dann, wenn sie sich außerhalb des Bereichs von landgestützten Suche- und Rettungseinrichtungen (SAR) befinden, kann dein Schiff die erste oder die einzige Rettungseinheit sein, die rechtzeitig ankommt. Auch wenn sich Spezialeinheiten anschließen, wird man noch eine wesentliche Rolle zu spielen haben, besonders bei einem größeren Vorfall mit vielen Menschen.
- 1.3 Viele Schiffe müssen schiffsspezifische Pläne und Verfahren für die Rettung von Personen aus dem Wasser haben¹, und die IMO hat vereinbart, dass es vorteilhaft ist, auf jedem Schiff geplante Rettungstechniken zu haben². Dieser Leitfaden berücksichtigt auch die Rettung von Personen von kleinen Fahrzeugen wie Rettungsflößen usw.
- 1.4 Wenn man gefordert ist, Schiffbrüchige zu retten, ist es die eigene Fähigkeit, die zählt. Um sicher zu stellen, dass man sicher und wirksam reagieren kann, muss man die Pläne und Verfahren zur Rettung kennen, die für das eigene Schiff spezifisch sind, und man muss Überlegungen über die allgemeinen Belange *im Voraus* anstellen.
- 1.5 Der Rettungsvorgang ist oft schwierig. Beispielsweise kann er erschwert sein durch:
- .1 die Größe deines Schiffes: Die Überlebenden müssen vielleicht beträchtliche Strecken klettern oder beträchtliche Strecken hochgezogen werden, um auf das eigene Schiff zu gelangen;
 - .2 Unterschiede in den Relativbewegungen zwischen dem eigenen Schiff und den längsseits befindlichen Überlebensfahrzeugen oder Menschen: Es kann schwierig sein, das Überlebensfahrzeug längsseits zu halten, und für die Überlebenden kann es schwierig sein, auf Leitern usw. oder durch Außenhautöffnungen zu kommen; und
 - .3 die körperliche Fähigkeit derjenigen, die zu retten sind: Sie können vielleicht wenig oder nichts dazu beitragen, sich selbst zu helfen.
- 1.6 Dieser Leitfaden behandelt diese Probleme und einige Lösungen. Er schlägt einige brauchbare Rettungstechniken vor, die erfolgreich zum Einsatz gekommen sind, um Schiffbrüchige zu retten.
- 2 Ziele und Inhalte dieses Leitfadens**
- 2.1 Dieser Leitfaden konzentriert sich auf die Rettung und die Arbeiten, die man wahrscheinlich durchzuführen hat, um diese zu erreichen. Er ist dafür vorgesehen als ein Bezugsdokument verwendet zu werden. Man sollte es jetzt lesen und man sollte als Teil der Vorbereitung für den Rettungseinsatz während des Fahrens zum Unglücksort wieder darauf zurückkommen.
- 2.2 Die grundsätzlichen Ziele des Leitfadens bestehen darin, **dir** zu helfen – als Kapitän oder als Besatzungsmitglied eines reagierenden Schiffes – um:
- .1 geeignete Mittel für die Rettung an Bord des eigenen Schiffes zu bewerten und darüber zu entscheiden;
 - .2 in der Verwendung dieser Mittel für die Rettung auszubilden, im Allgemeinen Vorbereitung für Notfälle; und
 - .3 sich selbst und das eigene Schiff vorzubereiten, wenn tatsächlich auf einen Notfall reagiert wird.
- 2.3 Dieser Leitfaden beinhaltet und unterstützt die Anleitungen für die Rettung im Volume III des International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual, "Mobile Facilities", das an Bord verfügbar sein muss.
- 2.4 Rettung – Schiffbrüchige auf das eigene Schiff zu bekommen – ist nur ein Teil des gesamten Rettungseinsatzes. Zur Anleitung von SAR-Aktionen als Ganzes sollte man sich auf das IAMSAR Manual beziehen.
- 2.5 Der Einfachheit halber bezieht sich dieser Leitfaden auf Rettungsboote, Rettungsflöße usw. als „Überlebensfahrzeuge“. Es ist auch möglich, dass man Personen von anderen kleinen Fahrzeugen wie beispielsweise kleinen SAR-Fahrzeugen, unmittelbar von kleinen Schiffen in Seenot wie beispielsweise Yachten oder Fischerbooten oder aus dem Wasser usw. retten wird. Im Allgemeinen gelten durchweg die gleichen Grundsätze der Rettung.
- 2.6 Die Anleitung ist wie folgt aufgebaut:
- | | |
|---|--------------|
| Mögliche Probleme der Rettung | Abschnitt 3 |
| Planung der Rettung | Abschnitt 4 |
| Bereitstellung von Hilfeleistungen <i>vor der Rettung</i> | Abschnitt 5 |
| Der Vorgang der Rettung – allgemeine Erwägungen | Abschnitt 6 |
| Die Annäherung | Abschnitt 7 |
| Bereitschaftsboote und Leinen | Abschnitt 8 |
| Anbordnahme von Personen – zu bedenkende Faktoren | Abschnitt 9 |
| Hochklettern und Hochziehen | Abschnitt 10 |
| Hilfeleistung während des Wartens..... | Abschnitt 11 |
| Die sofortige Behandlung geretteter Personen | Abschnitt 12 |
| Rettungs-Checkliste | Anhang |

¹ Regel III/17-1 SOLAS

² Entschließung MSC.346(91)

3 Die Aufgabe der Rettung: Mögliche Probleme

- 3.1 Während des Fahrens zum Unglücksort wird man wahrscheinlich nur begrenzte Informationen darü-

- ber haben, was man vorfinden wird, wenn man ankommt. Was man wohl vorfinden wird, sind Personen in Überlebensfahrzeugen oder im Wasser. Man muss sich auf ihre Rettung vorbereiten.
- 3.2 Der Rettungsvorgang kann ein schwieriger und gefährlicher Einsatz sein, sofern er nicht richtig vorbereitet ist. Die folgende Liste behandelt einige der Probleme, mit denen man möglicherweise zu rechnen hat.
- .1 Die Rettung aus Überlebensfahrzeugen ist nicht einfach – siehe nachfolgenden Absatz 3.3.
 - .2 Bei einer Mann-über-Bord-Situation, oder bei einem schnellen oder unkontrollierten Verlassen des Schiffes, bei dem nicht jeder imstande gewesen ist, in ein Überlebensfahrzeug zu kommen, wird man möglicherweise auch Personen im Wasser vorfinden, oder die sich an treibenden Wrackteilen festhalten usw. Bei diesen Personen ist es weniger wahrscheinlich, dass sie sich selbst helfen können, als wenn sie in einem Überlebensfahrzeug wären. Auch werden sie nicht so lange überleben.
 - .3 Personen können noch an Bord des in Seenot befindlichen Fahrzeugs sein, und eine direkte Rettung kann ohne den dazwischenliegenden Einsatz von Überlebensfahrzeugen erforderlich sein.
 - .4 Kleine Fahrzeuge sind besonders gefährdet, wenn sie sich in unmittelbarer Nähe des eigenen Schiffes befinden. Ihre Masten, Takelage oder andere Ausrüstungsteile können sich verfängen, und es besteht die Gefahr des Zerdrückens oder einer anderen Beschädigung, wenn sich die zwei Schiffe im Seegang bewegen.
 - .5 Die Personen müssen möglicherweise auch von anderen Orten gerettet werden, die sie vor dem Eintreffen des eigenen Schiffes erreicht haben (Felsen, Riffe, Sandbänke, nur von See aus zugängliche Uferstreifen, Seezeichen, festgemachte Schiffe usw.).
 - .6 Zusätzlich zur Rettung von Personen durch das eigene Schiff, muss man vielleicht Personen von anderen SAR-Einheiten wie beispielsweise Bereitschaftsbooten oder Hubschraubern übernehmen. Diese Einheiten könnten den Wunsch haben, die Personen eher dem eigenen Schiff zu übergeben, als sie direkt an Land zu bringen, sodass sie zurückkehren können, um andere Personen schneller aufnehmen zu können. Viele der Probleme im Zusammenhang mit der Rettung von Personen aus Überlebensfahrzeugen gelten auch für den Transfer von Personen aus (kleinen) Bereitschaftsbooten auf (große) Schiffe.
 - .7 Die Übergabe von Hubschraubern aus hat ihre eigenen besonderen Anforderungen, einschließlich Ausbildung und Vorbereitung an Bord – siehe IAMSAR-Manual, Volume III.
- 3.3 Es gibt wahrscheinlich weitere Erschwernisse, auch nach einer kontrollierten Evakuierung, bei der die Personen erfolgreich in ein Überlebensfahrzeug eingestiegen sind.
- .1 Die Arten der Überlebensfahrzeuge unterscheiden sich.
 - .1 Überlebensfahrzeuge mit Motorantrieb können sich vielleicht selbst längsseits des eigenen Schiffes manövrieren, aber diejenigen ohne Motorantrieb können dies nicht.
 - .2 Viele Überlebensfahrzeuge sind mit Dächern abgedeckt, und diese Dächer sind möglicherweise nicht abnehmbar. Das Aussteigen aus einem geschlossenen Überlebensfahrzeug kann schwierig sein, wenn sich das Fahrzeug im Seegang befindet, besonders dann, wenn die Ausstiege klein sind.
 - .2 Denjenigen, die die Rettung erwarten, kann die Fähigkeit fehlen, sich selbst oder anderen zu helfen. Dieses könnte eine Folge von Verletzung, Krankheit (einschließlich Seekrankheit nach einer Zeitdauer in einem Überlebensfahrzeug), Auswirkungen von Kälte oder Hitze, Lebensalter (unabhängig davon, ob älter oder sehr jung) oder Gebrechlichkeit sein.
 - .3 Personen, die auf Rettung warten, haben wahrscheinlich wenig oder keine Erfahrung für den Transfer zwischen kleinen Fahrzeugen und größeren Fahrzeugen, wie beispielsweise das eigene Schiff. Zum Beispiel ist das Betreten einer Lotsentreppe und das nachfolgende Hochklettern nicht schwierig für eine Person, die in körperlich guter Verfassung und daran gewöhnt ist, dieses zu tun – aber dieses kann für andere praktisch unmöglich sein.
 - .4 Es kann Sprachschwierigkeiten geben. Wenn Anweisungen nicht richtig verstanden werden, können die Folgen gefährlich sein. Man hat möglicherweise keine gemeinsame Sprache mit den zu rettenden Personen, und selbst wenn man eine gemeinsame Sprache hat, verstehen sie die gegebenen Anweisungen vielleicht nicht.
 - .5 Es kann eine große Anzahl von zu rettenden Personen geben. Im Falle eines Fahrgastschiffes kann die Anzahl einige hundert oder sogar einige tausend Personen betragen. Diese Möglichkeit bringt zusätzliche Probleme mit sich, dazu gehören:
 - .1 Ausmaß: Die bloße Größe des Problems kann entmutigend sein, und die Anspannung der Situation kann dazu führen, dass man die Konzentration und die Wirksamkeit verliert.
 - .2 Priorität: Wer ist zuerst zu retten? Es ist klar, dass Personen im Wasser vor denjenigen in Überlebensfahrzeugen Vorrang haben müssen. Es ist weniger klar, ob die Verletzten oder Gebrechlichen vor den leistungsfähigeren Personen, die schneller geborgen werden können, Vorrang haben sollen.

- .3 Einsatzmittel: Die Einrichtungen an Bord des eigenen Schiffes können überfordert werden. Die Überlebenden benötigen einen Schutzraum, Wärme, Wasser, Nahrung, und, wahrscheinlich, etwas medizinische Fürsorge.
- .4 Einsatzkräfte: Man wird eine ausreichende Anzahl von Einsatzkräften für das Navigieren des eigenen Schiffes, den Betrieb der Rettungsmittel und die Begleitung der Geretteten zum Schutzraum benötigen.

4 Planung der Rettung

- 4.1 Die Gegebenheiten, die man vorfindet, wenn man den Unglücksort erreicht, werden von Vorfall zu Vorfall verschieden sein, aber eine allgemeine Planung muss vorgenommen werden.
- 4.2 Bei der Planung, wie man die Personen am besten an Bord des eigenen Schiffes bekommt, muss man folgendes berücksichtigen:
 - .1 Wer wird für den Rettungsvorgang gebraucht werden;
 - .2 wer wird das Schiff in der Zwischenzeit führen;
 - .3 was kann getan werden, um den Personen vor der Rettung zu helfen;
 - .4 die zur Verfügung stehenden Rettungsmittel;
 - .5 wo auf dem Schiff sind die Überlebenden nach der Rettung hinzubringen;
 - .6 wie werden sie betreut, sobald sie an Bord sind; und
 - .7 wie hält man die eigene Besatzung und Fahrgäste darüber informiert, was gerade geschieht.
- 4.3 Stell sicher, dass jeder den Rettungsplan und seine eigene Rolle in ihm versteht, und Sorge dafür, dass alle mit ihrer gesamten benötigten Ausrüstung bereit sind bevor man den Einsatz beginnt.
- 4.4 Man hat möglicherweise nicht viel Zeit, über Einzelheiten nachzudenken, wenn der Seenotfall eintritt; wenn man jedoch Überlegungen über die eigenen Einsatzmöglichkeiten im Voraus angestellt hat und man geübt hat, diese wirkungsvoll anzuwenden – kurz gefasst, wenn man *vorbereitet* ist – wird man nicht viel Zeit benötigen.
- 4.5 Es ist zu bedenken, dass Pläne nutzlos sind, wenn man nicht weiß, wie man sie umsetzt. Dieses erfordert Ausbildung und die Überprüfung der Pläne und der Ausbildung durch Übungen.

5 Bereitstellung von Hilfeleistungen vor der Rettung

- 5.1 Personen können noch sterben, nachdem man sie gefunden hat, aber bevor man sie an Bord bringen kann. Die Rettung nimmt Zeit in Anspruch – und diejenigen in Seenot haben möglicherweise nicht viel Zeit, besonders wenn sie im Wasser, ungeschützt und/oder ungesichert sind. Man muss vorbereitet sein, ihnen zu helfen, am Leben zu bleiben, bis man sie retten kann.

- 5.2 In Abhängigkeit davon, wie lange die Rettung voraussichtlich dauern wird, benötigen sie möglicherweise:

- .1 Schwimmhilfen wie beispielsweise Rettungsringe, Rettungswesten und Rettungsflöße;
- .2 Auffindungshilfen wie beispielsweise hochsichtbare Stoffe/Reflexstoffe, Leuchten, ein SAR-Transponder (SART) oder eine Funkbake zur Kennzeichnung der Seenotposition (EPIRP);
- .3 Überlebenshilfen wie beispielsweise Schutz, Kleidung, Getränk, Nahrung und Erste-Hilfe-Mittel; und
- .4 Kommunikations-Ausrüstung wie beispielsweise ein Hand-Sprechfunkgerät.

- 5.3 Die einfacheren Schwimmhilfen – Rettungsringe im Besonderen – können bei einer anfänglichen Vorbeifahrt des Schiffes für die Schiffbrüchigen ab- oder zugeworfen werden. Wenn das Schiff gestoppt ist, ist eine Verbindung durch eine Hilfsleine (z. B. Leine des Leinenwurfgeräts, Rettungsleine oder Wurfleine) herzustellen und die Objekte sind kontrolliert zu übergeben. Man wird die Hilfsleine sehr nah an die Schiffbrüchigen heran bekommen müssen, wenn sie eine Chance haben sollen, diese zu sehen und zu fassen zu bekommen.

- 5.4 Während das Schiff Abstand hält, können Gegenstände zu den Überlebenden gefiert werden, indem man diese an Leinen auf sie zutreiben lässt, die beispielsweise an einem Rettungsring festgemacht sind; oder sie können an eine Position geschleppt werden, an der die Schiffbrüchigen diese zu fassen bekommen können.

- 5.5 Wenn sich die Rettungsarbeiten möglicherweise in die Länge ziehen, können eines oder mehrere der eigenen Rettungsflöße ausgebracht werden. Es ist jedoch zu bedenken, dass ein Rettungsfloß schneller abdriften kann, als die Schiffbrüchigen schwimmen können. Es wird notwendig sein, es zu den Personen zu leiten, denen geholfen werden soll; und dieses bedeutet, dass am Rettungsfloß eine Leine festgemacht wird, bevor es ausgebracht wird: Man darf sich nicht auf die eigene Fangleine des Rettungsfloßes verlassen, die möglicherweise abreißt.

- 5.6 Während man das eigene Schiff für die Rettungsarbeiten klar macht, kann man den Schiffbrüchigen auch helfen, indem man für sie Lee macht oder, wenn eine Leinen-Verbindung hergestellt werden kann, indem man sie aus dem unmittelbaren Gefahrenbereich herausschleppt, der beispielsweise durch das Wrack selbst, ausgelaufene gefährliche Ladung oder eine Leeküste dargestellt wird.

6 Der Rettungsvorgang – Allgemeine Überlegungen

- 6.1 Während des Rettungsvorgangs selbst sind drei grundlegende Aufgaben durchzuführen:
 - .1 Das Verbringen der Personen an die Seite des Schiffes, sodass sie gerettet werden können;
 - .2 das Anbordbringen der Personen; und
 - .3 ihre Behandlung, sobald sie an Bord sind.

- 6.2 Einige Hinweise zu jeder dieser Aufgaben sind in den Abschnitten 7 bis 12 aufgeführt. Bei der Planung und Vorbereitung muss man sorgfältig über jede von ihnen nachdenken. Wenn man das getan hat, sollte der Rettungsvorgang leichter sein, wenn man ihn durchzuführen hat.
- 7 Verbringen der Personen an die Seite des Schiffes – Die Annäherung**
- 7.1 Ein großes Schiff im Seegang zu manövrieren, um an einem kleinen Zielobjekt wie einem Überlebensfahrzeug oder einer Person im Wasser längsseits zu kommen und dann längsseits zu bleiben, wird schwierig sein.
- .1 In diesem Fall besteht die Hauptgefahr darin, dass das Objekt überfahren wird.
 - .2 Es ist auch möglich, dieses Risiko zu überkompensieren, sodass das Objekt verpasst wird, weil es noch zu weit entfernt ist.
 - .3 Wind, Seegang und Wasserströmungen wirken sich wahrscheinlich unterschiedlich auf das eigene Schiff und auf das Rettungsobjekt aus.
- 7.2 Es kann andere Faktoren geben, welche diese Aufgabe noch schwieriger machen. Man muss auf sie vorbereitet sein. Zum Beispiel:
- .1 Der Raum zum Manövrieren kann durch in der Nähe befindliche Schifffahrtsgefahren eingeschränkt sein, oder es kann in dem Gebiet mehr als ein Rettungsobjekt geben.
 - .2 Man muss vermeiden, Personen im Wasser (die möglicherweise sehr schwer zu sehen sind) zu überfahren, während man sich dem ausgewählten Rettungsobjekt nähert. Es sind gute Ausgucksleute mit direkter Nachrichtenverbindung zur Brücke zu postieren, während man sich im Gebiet des Vorfalls befindet. Stelle sicher, dass die Ausgucksleute wissen, dass sie *alle* Beobachtungen melden müssen: Personen im Wasser, Überlebensfahrzeuge, das verunglückte Schiff, Wrackteile, usw.
 - .3 Obwohl Überlebensfahrzeuge mit Motorantrieb vielleicht selbst längsseits des eigenen Schiffes gelangen und sich dort selbst halten können, kann dieses im Seegang schwierig sein. Bei grober See können die Überlebensfahrzeuge beschädigt werden oder die auf ihnen vorhandenen Personen verletzt werden, wenn sie gegen die Schiffsseite geworfen werden. Boots-Fangleinen und Fender, falls solche vorhanden sind, sind bereit zu halten.
 - .4 Personen im Wasser können vielleicht kurze Entfernungen schwimmen, um zur Schiffsseite zu gelangen. Es ist möglich, dass Personen ins Wasser springen, um dies zu tun, wenn man sich nähert, obwohl ihnen zu sagen ist, dieses, falls möglich, nicht zu tun – mindestens bis zu dem Zeitpunkt, an dem man bereit ist, sie zu retten.
- 7.3 Bereite deine Rettungsmittel, dich selbst und deine Besatzung vor bevor du an der Unglücksstelle ankommst.
- 7.4 Bereite die Kommunikationsmittel an Bord vor, sodass die Ausgucksleute und das Rettungsteam in der Lage sind, einfach mit dem Brückenteam zu kommunizieren.
- 7.5 Überlege die Annäherung bevor sie ausgeführt wird:
- .1 stelle fest, welches der wesentlichste Faktor beim Herstellen eines Lees für den Verunglückten ist – Wind, Seegang oder Dünung;
 - .2 bewerte Schifffahrtsgefahren in dem Gebiet;
 - .3 entscheide auf welcher Seite du das Lee machen willst;
 - .4 erwäge, den Verunglückten zu umkreisen: dies kann eine erhebliche beruhigende Wirkung auf die See haben, aber man muss die Stabilität des eigenen Schiffes und seine Manöviereigenschaften berücksichtigen, den Umfang des verfügbaren Seeraums und die Möglichkeit, dass sich andere Überlebende in dem Gebiet befinden;
 - .5 erwäge, erst mal am Verunglückten vorbeizufahren, falls es die Zeit zulässt, um die Lage beurteilen zu können;
 - .6 erwäge, während der endgültigen Annäherung weit genug entfernt vom Verunglückten zu stoppen, um die Fahrt aus dem Schiff zu nehmen und die Auswirkungen von Wind, See und Dünung abzuschätzen, wenn man gestoppt ist oder bei langsamen Fahrtstufen fährt;
 - .7 gestalte die Annäherung so, dass das wesentliche Element (Wind, Seegang oder Dünung) gut auf dem Luvbug ist und dein Rettungsobjekt gut am Leebug; und
 - .8 wenn du dich dem Objekt näherst, drehe von der Wetterseite ab und stoppe auf, um ein Lee zu erzeugen, mit dem Rettungsobjekt dicht an deiner Leeseite.
- 7.6 Sei vorbereitet Fahrzeuge und/oder Personen längsseits zu empfangen, mit ausgebrachten Bootsfangleinen und anderer Ausrüstung klar zum Übergeben (einschließlich Sicherheitsleinen und schwimmfähiger Ausrüstung).
- 7.7 Das eigene Schiff bei langsamer Fahrt zu manövrieren, seine Bewegung und die des Rettungsobjekts einzuschätzen, ist ein fachliches Können. Angemessenes Training sollte von den Schiffsbetreibern gefördert werden.
- 8. Verbringen der Personen an die Seite des Schiffes – Bereitschaftsboot und Leinen**
- 8.1 Es kann unsicher – oder einfach unmöglich – sein, Überlebende direkt längsseits des eigenen Schiffes zu bringen. Man muss vielleicht einen anderen Weg finden sie zu erreichen.
- Ein Weg ist, ein Bereitschaftsboot auszusetzen, *falls dies sicher ausgeführt werden kann*. Ein anderer Weg, ist eine Leine zu übergeben.

- 8.2 Das Aussetzen eines Bereitschaftsbootes dient drei Zwecken:
- .1 Es wird die letzte Annäherung an das Rettungsobjekt einfacher machen;
 - .2 die erste Rettung (in das Bereitschaftsboot) wird einfacher sein, wegen des niedrigeren Freibords des Bereitschaftsbootes und einer Bewegung, die der des Rettungsobjekts ähnlich ist; und
 - .3 es sollte auch einfacher sein, die Rettung dadurch abzuschließen, dass man zum Schiff zurückkehrt und sich unter Benutzung des eigenen Einholsystems des Bereitschaftsbootes zurück an Bord hieven lässt.
- 8.3 Für das Aussetzen und Einholen von Bereitschaftsbooten wird Lee wahrscheinlich am besten dadurch erreicht, dass bei langsamer Vorfahrt die See schräg von vorn genommen und die Arbeit mit dem Boot auf der entgegengesetzten Seite verrichtet wird.
- 8.4 Aber für die meisten Schiffe wird das Aussetzen von Bereitschaftsbooten wahrscheinlich nur eine Möglichkeit bei halbwegs guten Wetterverhältnissen sein. Der Einsatz des eigenen Bereitschaftsbootes obliegt in Abhängigkeit von den besonderen Umständen des Vorfalles der Entscheidung des Kapitäns. Die zu berücksichtigenden Faktoren umfassen:
- .1 Die Schwere des Risikos für die Schiffbrüchigen: Kann man sie dort lassen, wo sie sich befinden bis besser geeignete Hilfe eintrifft (anderweitig unterstützt durch das zwischenzeitlich Hilfe leistende Schiff – siehe Abschnitt 11) oder sind alternative Mittel für die Rettung verfügbar?
 - .2 die Wetterverhältnisse vor Ort: vor allem Seegang, aber auch Windstärke und Windrichtung, Umgebungstemperaturen und Sichtweite;
 - .3 die Tauglichkeit des Bereitschaftsbootes:
 - .1 Die Leistungsfähigkeit seiner Aussetz- und Einholvorrichtungen;
 - .2 das Können und die Erfahrung seiner Besatzung;
 - .3 die Verfügbarkeit von persönlicher Schutzausrüstung für seine Besatzung;
 - .4 die Leistungsfähigkeit der Nachrichtenübermittlung zwischen dem Bereitschaftsboot und dem Schiff;
 - .5 die Nähe von Schifffahrtsgefahren; und
 - .6 die Navigationsfähigkeit des Bereitschaftsbootes, ob unabhängig oder vom Schiff gesteuert, um Gefahren zu vermeiden und die Schiffbrüchigen aufzufinden;
 - .4 die Manövrierfähigkeit des Schiffes: Kann man in eine Position kommen, um das Bereitschaftsboot sicher auszusetzen und wieder einzuholen?
 - .5 die Nähe von Schifffahrtsgefahren, welche die Fähigkeit zum Manövrieren des eigenen Schiffes zur Unterstützung des Bereitschaftsbootes oder zum Bereitstellen alternativer Hilfe für die Schiffbrüchigen begrenzen.
- 8.5 Eine Alternative zum Entsenden eines Bereitschaftsbootes ist, den zu rettenden Personen Leinen zu übergeben, sodass sie längsseits des Schiffes gezogen werden können. Leinen des Leinenwurfgeräts, Rettungsleinen und Wurfleinen können für diesen Zweck verwendet werden und sind für eine Verwendung klar zu halten.
- 8.6 Schwimmende Mittel wie beispielsweise Rettungsringe oder ein aufgeblasenes Rettungsfloß können zu den Schiffbrüchigen an Sicherungsleinen gefiert und danach wieder zum Schiff gezogen werden.
- 8.7 Achteraus durchs Wasser gezogene Leinen sind eine andere Möglichkeit, möglichst mit Auftrieb und an ihnen angebrachten auffälligen Gegenständen – beispielsweise Rettungsringe mit Leuchten in der Nacht. Das Schiff ist dann um die Schiffbrüchigen herum zu manövrieren, sodass sie die geschleppten Leinen ergreifen können. Sobald dieses ausgeführt ist, kann das Schiff stoppen und die zu rettenden Personen können längsseits gezogen werden.
- 9 Anbordnahme von Personen an Bord des Schiffes – zu berücksichtigende Faktoren**
- 9.1 Sobald die Personen in einer Position sind, von der aus sie gerettet werden können, besteht der nächste Teil der Aufgabe darin, die Personen an Bord des Schiffes zu holen. Dieses hängt ab von:
- .1 Den vorherrschenden Wetter- und Seegangsverhältnissen;
 - .2 dem Zustand der zu rettenden Personen;
 - .3 der Größe des eigenen Schiffes;
 - .4 der Bauart des eigenen Schiffes;
 - .5 der verfügbaren Ausrüstung; und
 - .6 dem Können derjenigen, die sie benutzen.
- 9.2 Die Wetter- und Seegangsverhältnisse vor Ort sind entscheidend, insbesondere der Seegang.
- .1 Wie bewegt sich das Rettungsobjekt im Verhältnis zum eigenen Schiff?
 - .1 Seegang und Dünung beeinflussen das eigene Schiff und ein kleines Fahrzeug (oder eine Person im Wasser) unterschiedlich. Das Schiff und das Rettungsobjekt bewegen sich vielleicht senkrecht in Beziehung zueinander.
 - .2 Das eigene Schiff und das Objekt unterliegen der Abdrift auf unterschiedliche Art und Weise. Sie können zueinander oder auseinander geblasen werden. Auch Wasserströmungen können unterschiedliche Auswirkungen auf das eigene Schiff und das Objekt haben.
 - .3 Während die Personen hochklettern oder hochgezogen werden, kann das Fahrzeug, das sie gerade verlassen haben, durch eine Welle angehoben werden, und sie werden gegen die Schiffswand geschlagen oder eingeklemmt.

- .2 Die Bewegungen des eigenen Schiffes sind auch ein Faktor:
 - .1 Wenn sich das Schiff im Seegang und in der Dünung bewegt, können die Personen gegen die Schiffswand geworfen werden, während sie hochklettern oder zu einem Einschiffungspunkt hochgezogen werden.
 - .2 Die Personen können von der Schiffsseite wegschwingen und mit einer anderen Gefahr, einschließlich des Fahrzeugs, das sie gerade verlassen haben, kollidieren.
- 9.3 Man muss versuchen, die durch raue See verursachten Schwierigkeiten zu minimieren. Wenn Rettungsarbeiten geplant werden, muss man das Folgende in Betracht ziehen:
 - .1 Man muss versuchen, vom Wind ausreichend abzuhalten, um das Rollen und Stampfen des Schiffes zu verringern und um ein Lee zu schaffen. Man muss durch Versuch (sofern die Zeit es zulässt) die Position herausfinden, bei der das Rettungsobjekt am problemlosesten längsseits liegt.
 - .2 Eine langsame Vorausfahrt mit dem zu rettenden Objekt längsseits gesichert und dem Wetter auf dem entgegen gesetzten Viertel sollte unterschiedliche Bewegungen verringern, obwohl es andere Risiken herbeiführt. Fahrzeuge können beschädigt werden, Leinen können brechen oder Personen können während der Rettungsarbeiten ins Wasser fallen und achteraus treiben.
 - .3 Falls möglich, muss man versuchen, die Rettungsobjekte längsseits zu sichern, um zu verhindern, dass sie fortgeblasen oder zurückgelassen werden.
 - .4 Wenn Personen hochgezogen werden, sind an der Aufholvorrichtung Beiholer festzumachen, mit denen der Versuch zu unternehmen ist, das Schwingen zu minimieren.
 - .5 Es müssen immer Sicherheitsleinen verwendet werden, um die Schiffbrüchigen zu sichern, für den Fall, dass er/sie fällt oder während der Rettung verletzt wird.
- 9.4 Falls die unterschiedliche Bewegung zu heftig ist, muss man andere Möglichkeiten erwägen.
 - .1 Es kann möglich sein, die zu rettenden Personen auf eine Zwischenplattform wie ein Rettungsfloß, das zu ihnen herabgelassen wird oder als Fender an der Schiffsseite dient, zu übergeben.
 - .2 Es kann notwendig sein, dass sie ins Wasser gehen müssen, geeignet ausgerüstet mit Schwimmhilfen und Sicherheitsleinen vom Schiff, um durch eine Sicherheitslücke zwischen dem Schiff und dem Fahrzeug, das sie verlassen, gezogen zu werden.
 - .3 Letztendlich kann die einzige Möglichkeit jedoch darin bestehen, den Rettungsversuch aufzugeben und auf Warteposition zu bleiben und jede einem mögliche Unterstützung zu leisten, bis eine leistungsfähigere Rettungseinheit eintrifft, oder sich die Verhältnisse entspannen (siehe Abschnitt 11).
- 9.5 Der Zustand der zu rettenden Personen ist ein weiterer entscheidender Faktor. Wenn man auf einen Notfall reagiert, kennt man bis zum Eintreffen häufig nicht die Verfassung der zu rettenden Personen.
 - .1 Die Verfassung der Personen kann von körperlich guter Verfassung und gesund bis zur vollkommenen Hilflosigkeit reichen, bei der sie durch ihr Alter, Verletzung, Gebrechlichkeit, Unterkühlung, Seekrankheit oder Angst nichts zu ihrer eigenen Rettung beitragen können.
 - .2 Dieser weite Bereich von Fähigkeiten kann quer durch eine Gruppe von zu rettenden Personen gefunden werden, sodass einige der Gruppe in der Lage sein werden, ohne Hilfe in das rettende Schiff zu klettern, während andere Hilfe benötigen. Sogar die Fähigkeit von tauglichen und erfahrenen Seeleuten wird mit der Zeit aufgezehrt, und kann schnell aufgezehrt werden. Die Wetterverhältnisse – besonders die Umgebungstemperaturen – und der vorhandene Schutzgrad vor der Rettung sind entscheidend.
 - .3 Man kann feststellen, dass Schiffbrüchige in der Lage sind, sich selbst zu helfen (und anderen). Man kann feststellen, dass man alle Arbeiten selbst verrichten muss. Man wird wahrscheinlich eine Mischung dieser Gegebenheiten finden.
 - .4 Es müssen vielleicht Kinder gerettet werden. Ältere Kinder können vielleicht bei ihrer Rettung helfen, obwohl die benutzte Ausrüstung vielleicht auf ihre Körpergröße angepasst werden muss (und vergiss nicht, auch Erwachsene können sehr unterschiedliche Körpergrößen haben). Andere Kinder benötigen vielleicht, und Kleinkinder mit Sicherheit, die Hilfe von Erwachsenen. Man braucht vielleicht Mittel, um ein kleines Kind während der Rettung an einem Erwachsenen zu sichern. Alternativ muss man vielleicht eine Hebevorrichtung bereithalten, in der oder an der ein Kind sicher befestigt werden kann.
 - .5 Angst ist ein Faktor, der Aufmerksamkeit verdient. Einige Überlebende können vielleicht versuchen, als Erste gerettet zu werden, oder (wenn sie beispielsweise Angst davor haben, Freunde oder Familienangehörige zu verlieren, oder wenn sie einfach Angst vor dem Rettungsvorgang selbst haben – Kinder zum Beispiel) können sie sich einer Rettung *widersetzen*. In beiden Fällen können sie gefährlich handeln. Man muss auf solches unberechenbare Verhalten vorbereitet sein, einschließlich griffbereiter zusätzlicher Rettungsmittel für den Fall, dass jemand im Wasser landet. Das Ziel ist, die Kontrolle über den gesamten Rettungsvorgang zu behalten: Der Kontrollverlust bei Einzelpersonen kann toleriert werden, soweit nicht die Sicherheit anderer unmittelbar beeinträchtigt ist.

- 9.6 Man muss darauf vorbereitet sein, sich mit jeder dieser Möglichkeiten zu befassen. Man muss im Voraus planen, so weit wie es praktisch durchführbar ist.
- .1 Personen im Wasser müssen Vorrang vor Personen in Überlebensfahrzeugen haben, usw.
 - .2 Es kann das Beste sein, wenigstens einige der fähigeren Überlebenden zuerst an Bord zu bringen. Man wird wahrscheinlich fähigere Personen schneller retten können, als man die Unfähigen retten kann, und sobald sie an Bord sind, können sie vielleicht helfen, indem sie sich beispielsweise um andere Überlebende kümmern.
 - .3 Andererseits sollten sich einige der fähigsten Überlebenden auch zwischen den zuletzt zu rettenden Personen befinden, da man sie benötigt, dabei zu helfen, die Unfähigen für die Rettung vorzubereiten.
 - .4 Kommunikation mit denjenigen, die auf die Rettung warten, ist deshalb sehr wichtig. Ein kontrollierter und richtig priorisierter Rettungsablauf ist deshalb einzurichten und einzubehalten.
- 9.7 Die Größe des eigenen Schiffs im Verhältnis zum Rettungsobjekt wird unterschiedliche Bewegungen bewirken, wie vorstehend behandelt. Sie wird auch bestimmen, wie weit die Personen, die gerettet werden, klettern oder hochgezogen werden müssen, was wiederum beeinflussen kann:
- .1 Wie lange die Rettung dauert;
 - .2 wie viele Personen gerettet werden können;
 - .3 ob sie zusätzlichen Risiken ausgesetzt sind wie beispielsweise dem Schwingen gegen die Schiffsseite; und
 - .4 wie ängstlich sie gegenüber dem Rettungseinsatz sind.
- 9.8 Die Bauart des Schiffes kann die Rettung einfacher machen. Bei einem Schiff mit hohen Seiten können vielleicht Bereiche mit niedrigem Freibord oder Öffnungen im Schiffskörper wie beispielsweise Lotsen-, Bunker- oder Ladungspforten benutzt werden.
- 9.9 Die Eingangsorte, die im Rettungsplan des Schiffes festgelegt worden sind, sind unter Beachtung der vorherrschenden Verhältnisse erneut zu bewerten. Die zu erörternden Fragen umfassen:
- .1 Wo können Leitern oder andere Klettervorrichtungen festgemacht werden?
 - .2 Wo können Hebevorrichtungen eingesetzt werden? Welche Stromquellen und elektrische Zuleitungen sind für derartige Vorrichtungen vorgesehen?
 - .3 Gibt es irgendwelche Bereiche mit niedrigem Freibord oder Öffnungen in der Außenhaut? Können sie bei schlechten Wetterverhältnissen oder schwierigen Seegangsverhältnissen sicher betreten werden? Können die Rettungsvorrichtungen dort ausgebracht werden? Können die geretteten Personen von dort aus sicher zu einem Schutzraum gebracht werden?
- .4 Falls daran gedacht wird, achtern angeordnete Fallreepstreppen zu verwenden, gibt es eine Gefahr, dass Überlebende oder Fahrzeuge in der Nähe des unteren Endes der Leiter unter dem Schiffskörper, der sich zum Heck verjüngt, eingeklemmt werden?
- .5 Gibt es entlang der Schiffsseiten eine Scheuerleiste? Falls vorhanden, ist diese eine besondere Gefahr für kleine Fahrzeuge, mit einer erheblichen Gefahr, dass die Fahrzeuge darunter eingeklemmt werden. Die Stellen für die Rettung müssen an den Unterbrechungen in der Scheuerleiste angeordnet sein.
- .6 Kann in dem Rettungsbereich ausreichende Beleuchtung angebracht werden?
- 9.10 Die verfügbare Ausrüstung und die Anzahl der Personen, die befähigt sind, diese zu bedienen, sind ebenfalls Schlüsselfaktoren. Wenn es nicht genügend Personen gibt, die ausgebildet sind, um die verfügbaren Rettungsmittel zu bedienen, oder wenn keine geeignete Rettungs-ausrüstung vorbereitet worden ist, wird die Wirksamkeit der Rettung offensichtlich beeinträchtigt sein.
- .1 Es ist die eigene Ausrüstung festzulegen.
 - .2 Es ist ihr Einsatz zu planen.
 - .3 Es sind die Personen zu bestimmen, die sie bedienen.
 - .4 Es ist sicherzustellen, dass sie wissen, wie sie bedient wird.
- 10 Anbordnahme von Personen an Bord des Schiffes – Klettern und Hochziehen**
- 10.1 Die Rettungsmethoden, die in diesem Leitfaden behandelt werden, gelten zusätzlich zu den speziell angefertigten Rettungsmitteln, die an Bord des Schiffes mitgeführt werden. Es sind Verfahrensweisen, die Seeleute in der Vergangenheit erfolgreich angewendet haben. Es ist zu überlegen, welche von ihnen an Bord des eigenen Schiffes angewendet werden können, oder ob man andere ausarbeiten kann.
- 10.2 Die folgenden Klettervorrichtungen sind in Betracht zu ziehen:
- .1 Lotsenleitern und -aufzüge,
 - .2 Fallreepstreppen,
 - .3 die Einbootungsleitern der eigenen Überlebensfahrzeuge, und
 - .4 sonstige Leitern und Netze.
- 10.3 Einige oder alle von ihnen können in den meisten Fällen ausgebracht werden, egal wie die Verhältnisse sind. Dabei sind die folgenden Punkte zu beachten:
- .1 Das Hochziehen von Schiffbrüchigen ist dem Hochklettern auf einer Leiter oder an einem Netz vorzuziehen – siehe Abschnitt 10.4.5.
 - .2 Leitern und Netze sind so auszubringen, dass der Aufstieg minimiert ist, das bedeutet, dort wo der Freibord am geringsten ist oder an geeigneten Öffnungen in der Bordwand des Schiffes.

- .3 Sie sind an den senkrechten Bordwänden des Schiffes anzubringen, entfernt von Bug und Heck.
 - .4 Ihre unteren Enden sind zu beschweren, so dass sie etwa zwei Meter unter der Wasseroberfläche hängen, um den Personen im Wasser ihr Besteigen zu ermöglichen.
 - .5 Falls möglich, sind Netze und Jakobsleitern so auszubringen, dass sie frei von der Bordwand des Schiffes hängen, um den Personen das Ergreifen der Sprossen oder Quertäue leichter zu ermöglichen.
 - .6 Lotsenleitern – oder Fallreepstreppen, wenn sie unter den vorherrschenden Verhältnissen sicher klargemacht werden können – sind Netzen und Jakobsleitern vorzuziehen.
 - .7 Alle Leitern und Netze sind zu beaufsichtigen.
 - .8 Neben ihnen sind Sicherheitsleinen mit Rettungsstropfs oder Schlaufen am Ende für die Benutzung durch die Schiffbrüchigen auszubringen. Diese Sicherheitsleinen sind sachgemäß zu befestigen und zu beaufsichtigen.
 - .9 Am unteren Ende der Leiter oder des Netzes kann ein Rettungsfloß ausgebracht werden, um als Transferplattform zu dienen.
 - .10 Die Personen können vielleicht den Aufstieg nicht schaffen. Unter diesen Umständen muss möglicherweise ein Besatzungsmitglied des rettenden Schiffes, das persönliche Schutzausrüstung trägt und eine Sicherheitsleine angelegt hat, hinunter steigen, um zu helfen. Beachte jedoch, dass dies *geplant* werden muss. In einer ungeplanten Weise nach außenbords zu gehen, kann tödlich sein.
 - .11 Wenn Personen unfähig sind, den Aufstieg vorzunehmen, muss die Leiter oder das Netz möglicherweise mit ihnen daran gesichert eingeholt werden. Bei einem einzelnen Überlebenden kann dieses manuell möglich sein- siehe Abschnitt 10.9. Andernfalls muss eine Winde oder sonstige Kraftquelle eingesetzt werden.
- 10.4 Im Allgemeinen ist das Hochziehen von Überlebenden dem Versuch, eine Leiter oder ein Netz hochzuklettern, vorzuziehen. Die folgenden Hebevorrichtungen sind in Betracht zu ziehen:
- .1 Kräne (einschließlich Proviantkräne usw.), Portalkräne, Ladebäume,
 - .2 Davits,
 - .3 Ankerwinde, Winden, und
 - .4 eigens gebaute Einholvorrichtungen, einschließlich manueller Hebevorrichtungen.
- 10.5 Die folgenden Punkte sind zu beachten:
- .1 Die Aufholvorrichtungen sind derart festzumachen, dass die zu rettenden Personen entfernt von Gefahren hochgezogen und an Deck in einem sicheren Bereich abgesetzt werden können.
 - .2 Soweit möglich sind von der Ankerwinde oder von Winden ausgehende Leinen derart auszubringen, dass der Schiffbrüchige über die Decks-kante gehoben werden kann.
- .3 Am unteren Ende der Hebevorrichtung sind Beiholer festzumachen, mit denen das Schwingen gegen die Bordwand des Schiffes begrenzt werden kann.
 - .4 Das untere Ende der Vorrichtung ist mindestens mit einem Rettungsstropf oder einer Rettungsschleife auszurüsten.
 - .5 Ein speziell angefertigter oder improvisierter Rettungskorb oder eine eigens gebaute Rettungsvorrichtung ist besser als Stropfs und Schlingen.
 - .6 Wenn möglich, sind die Personen, die im Wasser gewesen sind, die Verletzten und die Unfähigen in einer waagerechten oder nahezu waagerechten Lage hochzuziehen (beispielsweise in einem Korb oder in zwei Stropfs, der eine unter den Armen und der andere unter den Knien). Dieses minimiert das Risiko des Herzstillstands.
 - .7 Falls jedoch die Atmung des Überlebenden gefährdet ist – was auch bei ruhigen Bedingungen durch das Platschen des Schiffes auftreten kann, wenn sich der Schiffbrüchige längsseits befindet – muss er mit der schnellstmöglichen Methode gerettet werden.
 - .8 Ein Besatzungsmitglied des rettenden Schiffes, das persönliche Schutzausrüstung trägt und eine Sicherheitsleine angelegt hat, kann vielleicht mit der Hebevorrichtung hinunter gelassen werden, um denjenigen zu helfen, die unfähig sind, sich selbst zu helfen, in die Stropfs, Schlingen, Körbe oder sonstige Mittel zu gelangen. Vergiss jedoch nicht, dass dies *geplant* werden muss.
- 10.6 Der vorstehend genannte Rettungskorb ist ein besonders zweckmäßiges Rettungsmittel. Es kann möglich sein, einen solchen Korb zu improvisieren, aber es wird empfohlen, dass ein speziell angefertigter Korb an Bord mitgeführt wird.
- 10.7 Der Rettungskorb hat normalerweise die Form eines Metallrahmens mit Schwimmkörpern/Fendern rund um seinen Umfang, und der Heißhaken ist oben am Rahmen frei von den Personen im Inneren festgemacht. Der Korb schwimmt teilweise untergetaucht, sodass Personen leicht in ihn hinein kommen oder in ihn hinein gezogen werden können. Die Schwimmkörper dienen auch als Fender während des Aufwinschens, sollte der Korb gegen die Bordwand des Schiffes schwingen. Einige Körbe sind so gebaut, dass sie für eine leichte Verstauung zusammengeklappt werden können. Die Größe des Korbes und wie viele Personen mit ihm auf einmal aufgewinscht werden können, hängt größtenteils von der Aufwisch-Leistungsfähigkeit des Schiffes ab.
- 10.8 Die vorstehend genannten Beiholer – normalerweise vorn und achtern längs der Bordwand des Schiffes ausgebracht und während des Aufwinschens geführt, um Schwingungen zu minimieren – können durch eine Leine zum Fahrzeug, von dem Personen

- gerettet werden, ergänzt werden. Diese Leine dient zwei Funktionen. Sie kann durch diejenigen, die noch an Bord des Überlebensfahrzeugs sind, als zusätzliches Mittel für die Kontrolle der seitlichen Bewegungen der Hebevorrichtung geführt werden. Sie dient auch dazu, die Verbindung mit dem Überlebensfahrzeug durchgehend aufrechtzuerhalten, sodass die Vorrichtung einfacher zum Überlebensfahrzeug für den nächsten Aufwindschvorgang zurückgebracht werden kann.
- 10.9 Es mag nicht möglich sein, Maschinen zum Hochziehen von Personen zu benutzen. Wenn das so ist, müssen die Eingangsorte ins Schiff so ausgewählt werden, dass mindestens zwei Besatzungsmitglieder (vorzugsweise mehr) jeden Überlebenden manuell hochziehen können, ohne Risiko für sie selbst. Benutze eine Leiter mit geringem Gewicht oder ein Netz oder Taue mit Knoten. Die Knoten müssen etwa 50 cm voneinander entfernt sein, sie helfen denjenigen, die das Hochziehen erledigen, das Tau zu fassen. Bring eine separate beaufsichtigte Sicherheitsleine aus. Für den Zweck gebaute manuelle Hebevorrichtungen sind verfügbar.
- 10.10 Man darf von den Überlebenden nicht erwarten, dass sie sich einfach an einer Leine festhalten, die hochgezogen wird. Wenn keine anderen Hebevorrichtungen verfügbar sind, muss eine Schlaufe im Ende der Leine ausreichen, um darin zu stehen, mit einer zweiten Schlaufe etwa 1,5 m vom Ende, um sie über den Kopf und unter die Arme zu legen und sich daran fest zu halten
- 10.11 Die Rettungsmittel des eigenen Schiffes können für Rettungszwecke eingesetzt werden.
- .1 Rettungsflöße und Rettungsboote, die in den Läufern hängen bleiben, können bei verhältnismäßig guten Verhältnissen als Aufzüge eingesetzt werden. Das Fieren dieser Einheiten zur Wasseroberfläche ermöglicht den Personen, dass sie an sie übergeben werden und zum Einbootungsdeck hochgezogen werden.
 - .1 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass der Betrieb jedes Auslösemechanismus bei Belastung oder jedes automatischen Auslösehakens verhindert wird.
 - .2 Es ist sorgfältig darauf zu achten, die Davitwinden nicht zu überlasten, die dafür ausgelegt sind, das Fahrzeug nur mit seiner eigenen Besatzung an Bord wieder einzuholen.
 - .3 Schiffe, die mit Schiffsevakuationssystemen des Rutschentyps ausgerüstet sind, können diese einsetzen und Personen retten, indem diese auf der Rutsche hochgezogen werden, und/oder leichte Leitern können mitgeführt werden, um diese auf der Rutsche aufliegend einzusetzen, um Personen das Hochklettern auf ihr ohne Hilfe zu ermöglichen.
- 10.12 Eine weitere in Betracht zu ziehende Alternative ist, wenn mit Winden ausgerüstete Hubschrauber vor Ort sind, diese als Transferaufzüge einzusetzen. Die Personen können direkt auf das Schiff abgewünscht werden – was ein schnellerer Vorgang ist, als sie erst in die Kabine des Hubschraubers zu übernehmen. Der Hubschrauber wird praktisch als Kran eingesetzt.
- 11 Bereithalten, wenn Personen nicht gerettet werden können**
- 11.1 Es wird Zeiten geben, wenn ohne eine übermäßige Gefährdung des Schiffes, seiner Besatzung oder der Rettungsbedürftigen das Retten nicht versucht oder abgeschlossen werden kann. Nur der Kapitän des Hilfe leistenden Schiffes kann darüber entscheiden, wann dieser Fall eintritt.
- 11.2 Hilfeleistung kann den Schiffbrüchigen auch dann noch gegeben werden, wenn man sie nicht retten kann. Ein Bereithalten bis andere Hilfe eintrifft oder sich die Verhältnisse bessern:
- .1 Den Überlebenden Trost geben, besonders wenn Kommunikation hergestellt werden kann;
 - .2 das Rescue Coordination Centre (RCC) unterstützen, da man in der Lage ist, aktuelle und ausführliche Berichte über die Situation abzugeben; und
 - .3 andere SAR-Einrichtungen unterstützen:
 - .1 Das eigene Schiff ist leichter zu lokalisieren als ein Überlebensfahrzeug;
 - .2 man kann aktuelle und ausführliche Berichte abgeben; und
 - .3 Einheiten wie beispielsweise Hubschrauber sind in der Lage, Schiffbrüchige zum eigenen Schiff zu transportieren, selbst wenn man sie nicht direkt retten kann.
- 10.3 Wie vorstehend erläutert, kann aber auch direktere Hilfe gegeben werden:
- .1 Die Rettungsmittel des eigenen Schiffes – einschließlich der Rettungsflöße – können für die Schiffbrüchigen ausgesetzt werden, besonders die Personen im Wasser.
 - .2 Wenn den Fahrzeugen der Überlebenden Leinen übergeben werden können, so können sie vielleicht aus unmittelbarer Gefahr herausgehalten werden, an eine Position geschleppt werden, wo die Verhältnisse ruhiger sind und eine Rettung versucht werden kann oder sogar zu einem in der Nähe liegenden sicheren Ort geschleppt werden.
 - .3 Man kann für kleine Fahrzeuge Lee machen, um sie vor den ungünstigsten Verhältnissen zu schützen: erwäge, sie falls durchführbar, zu umkreisen.
 - .4 Man ist vielleicht in der Lage, mehr unmittelbare Hilfe zur Verfügung zu stellen, indem man Versorgungsmittel beispielsweise an Leinen, die an einem Rettungsring befestigt sind, auf sie zutreiben lässt.
- 12 Die sofortige Behandlung der geretteten Personen**
- 12.1 Das Retten endet nicht, wenn der Überlebende das Deck des eigenen Schiffes betritt. Er oder sie benötigt noch unverzügliche Hilfe – und unterliegt im-

- mer noch einem gewissen Risiko, in einer fremden Umgebung und nachdem er unter großer Belastung gewesen ist.
- 12.2 Gerettete Personen benötigen einfache Anweisungen, und möglichst einen Begleiter zu einem Schutzraum. Man muss vorher entscheiden, wohin die Schiffbrüchigen an Bord des eigenen Schiffes gehen sollen, wie sie dorthin kommen, wer sie hinbringt und wer sie betreut, sobald sie ankommen. Dieses muss Vorkehrungen für Personen enthalten, die verwirrt sind und vielleicht unfähig, Anweisungen zu verstehen. Es müssen auch Vorkehrungen für diejenigen enthalten sein, die körperlich unfähig sind, sich über das Schiff zu bewegen.
- 12.3 Der Zustand der Überlebenden kann unterschiedlich sein und muss beurteilt werden. Diejenigen, die als am meisten gefährdet eingestuft wurden, benötigen vielleicht eine sofortige vorrangige Behandlung. Man muss medizinischen Rat über das Rescue Coordination Centre einholen.
- 12.4 Man muss besonders an die Risiken der Unterkühlung und des Herzstillstands denken, der durch abruptes Herausheben aus dem Wasser hervorgerufen wird. Wenn möglich, sind die Personen, die im Wasser gewesen sind, die Verletzten und die Unfähigen waagerecht hochzuheben und in einer waagerechten oder nahezu waagerechten Lage zu transportieren. Es wird auf entsprechende Anleitungen, einschließlich derjenigen im IMO *Pocket Guide to Cold Water Survival*, verwiesen.
- 12.5 Man muss auch entscheiden, was man mit den Toten machen wird. Es können Leichen geborgen werden, oder lebend gerettete Personen können an Bord des eigenen Schiffes versterben. Man muss sofort handeln, wenn es nur darum geht, sie von dem Ort zu entfernen, an dem man die Lebenden untergebracht hat. Auf die Anleitung im IMO *Pocket Guide to Cold Water Survival* wird aufmerksam gemacht, und besonders auf den Hinweis, dass Personen, die unter Unterkühlung leiden, tot erscheinen können, jedoch noch wiederbelebt werden können. Man muss ärztlichen Rat einholen.
- 12.6 Weitere Anleitungen für die Versorgung von geretteten Personen können im IAMSAR Volume III (Mobile Facilities) gefunden werden. Da diese weitere Versorgung nach der Rettung stattfindet, geht sie über den Zweck dieses Leitfadens hinaus. Es wird empfohlen, sich für Hilfe bei der nächsten Stufe des Rettungseinsatzes auf das IAMSAR Manual zu beziehen.
- 13 Schlussfolgerungen**
- 13.1 Wenn man sich in der Situation befindet, einen Notfall zu beantworten und man mit der Aussicht auf die Rettung von Personen auf See konfrontiert ist, hilft es, die Möglichkeiten vorher zu erörtern: mögliche Probleme und mögliche Lösungen. Es hilft zu planen und vorzubereiten – und Vorbereitung bedeutet die Beurteilung der Rettungsmöglichkeiten an Bord des eigenen Schiffes und Übung in ihrer Anwendung.
- 13.2 Es könnte ein Leben retten (selbst das Deinige!). Es könnte viele Leben retten.

- .1 Bewerte die Rettungsmöglichkeiten an Bord des eigenen Schiffes,
- .2 Übe ihre Anwendung, und
- .3 Bereite dich vor, Leben zu retten.

Anhang

Rettung: Kapitäns-Checkliste

Während der Fahrt zum Unfallort

- Stell Kommunikation mit dem Rescue Coordination Centre (RCC) her
- Stell Kommunikation mit dem On Scene Coordinator (OSC) her, falls einer bestimmt wurde
- Lies den schiffsspezifischen Rettungsplan nochmals
- Lies diese Anleitung nochmals, besonders die Abschnitte 3 bis 12
- Überprüfe die relevanten Abschnitte des IAMSAR Manuals
- Überprüfe die relevanten Abschnitte der IMO Guidance on cold water survival
- Erwäge die Bedingungen vor Ort
- Erwäge die Anzahl und Art der Personen, die man vielleicht zu retten hat, und den Zustand, in dem sie vielleicht sind – Abschnitt 9.5
- Erwäge, ob das Bereitschaftsboot ausgesetzt werden soll – Abschnitte 8.2 bis 8.4
- Lege die besten Eingangsorte in das Schiff fest unter Berücksichtigung der vorherrschenden Bedingungen – Abschnitt 9.9
- Informiere RCC und/oder OSC über deine erwartete Leistungsfähigkeit für die Rettung
- Instruiere die Besatzung, und etwaige Fahrgäste an Bord
- Bereite die Rettungsausrüstung vor, einschließlich der Kontroll- und Sicherheitsmaßnahmen – Abschnitt 10
- Bereite zusätzliche Rettungsmittel-Ausrüstung vor, für den Fall von Unfällen während der Rettung
- Bereite Aufnahme-Einrichtungen für die Geretteten vor – Abschnitt 12
- Bereite dich darauf vor, Hilfe vor oder statt der Rettung zu leisten – Abschnitte 5 & 11
- Teile Besatzung ein für
 - das Steuern des Schiffes
 - Ausguckspflichten – Abschnitt 7.2.2
 - die Rettung – Abschnitte 8, 9.2 bis 9.6, 9.9 & 10
 - die Fürsorge für die Überlebenden – Abschnitt 12 (Fahrgäste können vielleicht dabei helfen)

Ansteuerung des Unfallortes

- Postiere Ausgucksleute, gut instruiert und mit Kommunikation zur Brücke – Abschnitt 7.2.2
- Halte ein Rettungsteam oder Rettungsteams in Bereitschaft, gut instruiert, ausgerüstet mit persönlicher Schutzausrüstung und mit Kommunikation zur Brücke – Abschnitte 8, 9.2 bis 9.6, 9.9 & 10

- Beurteile die Manövrierfähigkeit des eigenen Schiffes und die Leistungsfähigkeit für die Rettung unter den vorherrschenden Bedingungen – Abschnitte 7 & 9.3.1 bis 9.3.3
- Bereite dich darauf vor das Bereitschaftsboot auszusetzen, falls die Bedingungen es erlauben – Abschnitte 8.2 bis 8.4
- Bereite dich darauf vor, Fahrzeuge und/oder Personen längsseits in Empfang zu nehmen – Abschnitte 7.6 & 8.5 bis 8.7
- Überlege die beste Annäherung des eigenen Schiffes – Abschnitt 7.5
- Lege die Prioritäten fest – Abschnitte 3.2.2, 3.3.5.2 & 9.6
- Informiere RCC und/oder OSC über deine Ankunft und Leistungsfähigkeit

Während des Rettungseinsatzes

- Fahre fort, die Prioritäten festzulegen
- Setze deine Risikobeurteilung fort, einschließlich der eigenen weiteren Leistungsfähigkeit hinsichtlich der Rettung, die Überlebenschancen der noch nicht Geretteten, und die Verfügbarkeit von anderen Rettungsmitteln
- Halte RCC und/oder OSC weiter auf dem Laufenden über deine Fortschritte und weitere Leistungsfähigkeit

- 2 Seeleute haben sich zu überlegen, wie Überlebende unter den verschiedenen Umgebungsverhältnissen auf ihr eigenes Schiff zu retten sind. Die Rettungsmethoden umfassen:

- .1 Die Verwendung von Leinen des Leinenwurfgeräts oder Wurfleinen, um Rettungsringe und/oder Leinen zu den Überlebenden auszubringen;
- .2 das Durchs-Wasser-Ziehen einer Leine Seils mit angebrachten Rettungsringen oder anderen Schwimmkörpern;
- .3 das Ausbringen von Lotsenleitern, Jakobsleitern oder Netzen, die möglichst frei von der Bordwand des Schiffes hängen, mit Sicherheitsleinen. Sind Überlebende nicht in der Lage hochzuklettern, müssten die Leitern oder Netze eventuell mit den darauf gesicherten Überlebenden eingeholt werden. Wo durchführbar:
 - .1 Sind Leitern und Netze von Lotsenpforten oder anderen niedrig liegenden Öffnungen aus auszubringen;
 - .2 sind Sicherheitsleinen mit Rettungsstropfs oder -schlingen einzusetzen;
 - .3 sind entsprechend ausgerüstete Besatzungsmitglieder einzusetzen, um den Überlebenden unmittelbar zu helfen; und
 - .4 ist ein Rettungsfloß mit Leiter oder Netz, das als Transferplattform dient, einzusetzen.
- .4 das Hochziehen von Überlebenden auf geeigneten Schiffsevakuierungssystemen;

- .5 der Einsatz von Rettungsflößen oder Rettungsbooten für Überlebende, um sich an ihnen festzuhalten oder in sie hineinzuklettern;
 - .6 der Einsatz von Flößen oder Booten, die in den Läufern hängen bleiben, als Aufzüge, wenn die Verhältnisse es zulassen;
 - .7 das Hochziehen von Überlebenden unter Verwendung von Portalkränen, Kränen, Davits oder Ladebäumen mit festgemachten Leinen, um das Schwingen gegen die Bordwand des Schiffes zu minimieren;
 - .8 der Einsatz von speziell angefertigten oder improvisierten Rettungskörben;
 - .9 das Ausbringen einer Bootsleine für Boote und Überlebensfahrzeuge, um sie längsseits zu sichern; und
 - .10 das Herablassen von Einbootungsleitern.
- 3 Alle eingesetzten Leuchten dürfen nicht auf die Hubschrauber gerichtet werden, die in dem Gebiet eingesetzt sind.
- 4 Wenn möglich, sind Überlebende im Wasser in einer waagerechten oder nahezu waagerechten Lage hochzuziehen (beispielsweise in zwei Stropps, der eine unter den Armen und der andere unter den Knien), um das Schockrisiko, hervorgerufen durch abruptes Herausheben aus dem Wasser und mögliche Unterkühlung, zu minimieren.
- 5 Hilfe leistende Schiffe müssen auch darauf vorbereitet sein, Überlebende von Hubschraubern* zu übernehmen.
- 6 Wenn das mit den Arbeiten zur Rettung verbundene Risiko das Risiko, die Überlebenden in den Rettungsmitteln zu belassen, überwiegt, hat man das Folgende zu erwägen:
 - .1 Einsatz des Schiffes zum Leemachen für die Überlebenden;
 - .2 Ausbringen von Rettungsmitteln durch das Hilfe leistende Schiff;
 - .3 Aufrechterhalten von Sichtkontakt und Kommunikation mit den Überlebenden;
 - .4 Unterrichtung der Co-Ordinierungsstelle über den aktuellen Stand; und
 - .5 Übergabe notwendiger Mittel zum Überleben und medizinischer Mittel.

(VkB.I. 2015 S. 723)

* Siehe IAMSAR-Manual, Volume III, Section 2: „Helicopter Operations“