



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

Dienstgebäude
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 83 11
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40
posteingang-bsu@bsh.de
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
20/20

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

E-Mail: posteingang-bsu@bsh.de

Datum

01.02.2021

PRESSEMITTEILUNG 01/21

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 20/20 am 1. Februar 2021 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Überbordgehen und Tod eines Besatzungsmitgliedes des Fischereifahrzeuges HELEN MARY. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen>

einzusehen und herunterzuladen.

Überbordgehen und Tod eines Besatzungsmitgliedes des Fischereifahrzeuges HELEN MARY auf dem Nordatlantik am 30. Januar 2020

Das unter deutscher Flagge fahrende Fischereifahrzeug HELEN MARY befand sich zum Unfallzeitpunkt in der Nacht vom 29. Januar 2020 auf den 30. Januar 2020 in internationalen Gewässern nordnordwestlich der Isle of Lewis (Hebriden).

Die Besatzung hatte gerade am 30. Januar 2020 um 02:43 Uhr das Schleppnetz ausgebracht und mit der Fischerei begonnen, als auf der Brücke mit Hilfe der Sensoren ein großer Schwarm vor dem Netz ausgemacht wurde. Um das Fanggeschirr nicht zu zerstören, wurde von der Brücke aus sofort mit dem Hieven des Netzes begonnen. So sollte ein handhabbarer Teil des Schwarms erfasst werden. Zeitgleich wurden die Fischer durch ein akustisches Signal wieder an Deck gerufen. Da das Signal ungewöhnlich kurz nach dem Ausbringen des Fanggeschirrs ertönte, nahmen die sechs an Deck arbeitenden Fischer an, dass sie eine andere Arbeit ausführen sollten. Daher legten sie keine Arbeitssicherheitsweste an. Obwohl die tatsächliche Situation an Deck erkannt wurde, kehrte keiner der Fischer in die Aufbauten zurück, um dort

seine Arbeitssicherheitsweste zu holen bzw. anzulegen, bevor mit dem Einholen des Fanggeschirrs begonnen wurde.

Während der Arbeiten zum Einholen des Fanggeschirrs kletterte einer der Fischer halb auf das Schanzkleid, um von dort, kniend und sich hinausbeugend, eine Hilfsleine zu erreichen. Dabei verlor er das Gleichgewicht und stürzte in das Wasser. Die anderen Fischer verloren schnell den Sichtkontakt zu ihm.

Unmittelbar nach dem Sturz wurde die Brücke über das Ereignis informiert. Von dort wurden die notwendigen Maßnahmen eingeleitet. Dazu gehörten auch das Besetzen der Ausguckpositionen und das Aussetzen des Arbeitsbootes. Die beginnende Suche nach dem Verunglückten wurde von sieben anderen Fischereifahrzeugen unterstützt. Später kam auch ein Hubschrauber der britischen Coast Guard hinzu.

Die Suche blieb zunächst erfolglos. Da die Arbeitssicherheitsweste nicht angelegt worden war, konnte die an der Weste befestigte Notfunkbake die Suche nicht unterstützen. Der Verunglückte konnte erst drei Stunden später geborgen werden. Ein zum Schiff geflogener Notarzt bestätigte den Tod.

Die Untersuchung hat Anhaltspunkte für mögliche Verbesserungen bei der Kommunikation zwischen der Brücke und dem Fangdeck sowie bei der Regelung der Verantwortlichkeiten auf dem Fangdeck ergeben und schließt nicht entsprechenden Sicherheitsempfehlungen. Darüber hinaus wurde eine weitere Empfehlung zur Ratifizierung des bereits völkerrechtlich in Kraft getretenen Übereinkommens über die Mindeststandards für die Ausbildung, Zeugniserteilung und Wachdurchführung auf Fischereifahrzeugen erarbeitet.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen>.

Ulf Kaspera
Direktor