

## **Untersuchungsbericht 20/20**

**Datum: 01.02.2021**

**Sehr Schwerer Seeunfall**

**Überbordgehen und Tod eines Besatzungsmitgliedes des Fischereifahrzeuges HELEN MARY auf dem Nordatlantik am 30.01.2020**

### **1 Zusammenfassung des Seeunfalls**

Das unter deutscher Flagge fahrende Fischereifahrzeug HELEN MARY befand sich zum Unfallzeitpunkt in der Nacht vom 29.1.2020 auf den 30.01.2020 in internationalen Gewässern nordnordwestlich der Isle of Lewis (Hebriden).

Die Besatzung hatte gerade 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. Zu diesem Zeitpunkt wehte der Wind mit ca. 4 Bft aus südwestlicher Richtung.

Während der Arbeiten im Zusammenhang mit dem 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. Einer der Fischer brachte zwei mit Signallicht ausgestattete Rettungsringe zum Einsatz.

Unmittelbar nach dem Sturz wurde die Brücke über das Ereignis informiert. Von dort wurden die notwendigen Maßnahmen eingeleitet. Dazu gehörten auch das Besetzen der Ausguckspeditionen und das Aussetzen des Arbeitsbootes. Die beginnende Suche 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 des Unfalls durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung begann im niederländischen IJmuiden, wohin die HELEN MARY zurückgekehrt war.

Die Untersuchung hat Anhaltspunkte für mögliche Verbesserungen bei der Kommunikation zwischen der Brücke und dem Fangdeck sowie bei der Verantwortlichkeit auf dem Fangdeck

gefunden. Darüber hinaus wurde eine Empfehlung zur Ratifizierung des bereits völkerrechtlich in Kraft getretenen Übereinkommens über die Mindeststandards für die Ausbildung, Zeugniserteilung und Wachdurchführung auf Fischereifahrzeugen erarbeitet.

## **2 Sicherheitsempfehlungen**

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

### **2.1 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Umsetzung des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst der Besatzungen von Fischereifahrzeugen sowie die Umsetzung der damit verbundenen Resolution 4 –Training von Decksleuten an Bord von Fischereifahrzeugen von 24 m Länge und mehr. Darüber hinaus empfiehlt die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung die Überarbeitung des Musters des Schiffsbesatzungszeugnisses, um für die Besatzungen von Fischereifahrzeugen eine rechtlich einwandfreie Grundlage zu schaffen.

### **2.2 Schiffsführung**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Schiffsführung der HELEN MARY, die Abläufe in der Kommunikation zwischen der Brücke und dem Bootsmann zu verbessern, um der Besatzung des Fangdecks auch ohne Sicht auf den Arbeitsplatz ein Verständnis über die Vorgänge an Deck zu geben, wenn sich diese in Bereitschaft befindet.

### **2.3 Schiffsführung**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Schiffsführung der HELEN MARY dafür Sorge zu tragen, dass bei einem Notfall oder einem anderen besonderen Ereignis die Notfallspeicherung des Schiffdatenschreibers ausgelöst wird.

### **2.4 Reederei**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei die Einstufung der Arbeit auf dem Fangdeck als eine gefährliche Arbeit. Die dort praktizierte Koordinierung der Arbeitsabläufe, die vorhandenen Gefährdungen und die Tatsache, dass nur eine Person der Fangdeckbesatzung mit der Brücke kommuniziert, sprechen nach Ansicht der BSU für eine Einstufung als gefährliche Arbeit und damit für die Benennung eines Aufsichtsführenden.

Darüber hinaus wird der Reederei empfohlen, die intern bestehenden Regelungen für den Arbeitsschutz dahingehend zu überprüfen, dass zum einen neben dem Kapitän ggf. weitere Besatzungsmitglieder in die (Mit-)Verantwortung genommen werden und zum anderen und die Aufgaben und Befugnisse im Arbeitsschutz klar geregelt sind.