

Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

* **DE. Nordsee. Deutsche Bucht. Elbe. Mindertiefen**

Im Zuge der Fahrrinnenanpassung der Elbe kann es im Hauptfahrwasser, außerhalb des Solltiefenbereichs und in den Nebenfahrwassern, zu umfangreichen Sedimentumlagerungen und daraus resultierenden Mindertiefen kommen.

Aktuelle Wassertiefeninformationen erteilen die zuständigen Verkehrszentralen.

* **DE. North Sea. German Bight. River Elbe. Less water**

Extensive sediment movements and consequently less water may occur in the main fairway outside the maintained depth area and in the adjacent fairways due to the fairway adjustment work of river Elbe.

Up-to-date water depths information will be provided by the responsible Vessel Traffic Service.

(BSH N2/19) 41/19

* **DE. Nordsee. Deutsche Bucht. Durchführung fischereibiologischer Untersuchungen**
(Siehe zuletzt NfS 39/2019)

Area 1 (01.10. – 20.10. 2019)

- a) 54° 04,44' N 007° 08,59' E
- b) 54° 04,87' N 007° 12,36' E
- c) 54° 02,26' N 007° 13,24' E

* **DE. North Sea. German Bight. Exercise of fishery-biological investigations**
(See last NfS issue 39/2019)

Area 1 (01.10. – 20.10. 2019)

- d) 54° 01,83' N 007° 09,47' E
- e) 54° 04,44' N 007° 08,59' E

Area 2 (01.10. – 20.10. 2019)

- a) 54° 04,46' N 006° 40,75' E
- b) 54° 04,52' N 006° 44,13' E
- c) 54° 01,50' N 006° 44,29' E

Area 2 (01.10. – 20.10. 2019)

- d) 54° 01,43' N 006° 40,91' E
- e) 54° 04,46' N 006° 40,75' E

Area 3 (11.10. – 04.11. 2019)

- a) 54° 04,19' N 006° 44,69' E
- b) 54° 00,05' N 006° 44,68' E
- c) 54° 00,04' N 006° 42,56' E

Area 3 (11.10. – 04.11. 2019)

- d) 54° 00,86' N 006° 41,54' E
- e) 54° 04,09' N 006° 39,52' E
- f) 54° 04,19' N 006° 44,69' E

Area 4 (11.10. – 04.11. 2019)

- a) 54° 16,27' N 006° 19,29' E
- b) 54° 14,73' N 006° 19,46' E
- c) 54° 13,54' N 006° 15,90' E

Area 4 (11.10. – 04.11. 2019)

- d) 54° 13,24' N 006° 07,66' E
- e) 54° 15,36' N 006° 07,57' E
- f) 54° 16,27' N 006° 19,29' E

In den oben genannten Gebieten und Zeiträumen werden fischereibiologische Untersuchungen mit Baumkurren durch den FK „Heimdall“, Rufzeichen „DKBJ2“, durchgeführt.

Die Schifffahrt, besonders die Fischerei, wird um besondere Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme gebeten.

Fishing vessel „Heimdall“, callsign „DKBJ2“, will be carrying out fishery-biological investigations by a beam trawl in the aforementioned areas and periods of time.

The shipping, fishery in particular, should keep sharp look out and wide berth is requested.

(IfAÖ/19) 41/19

*** DE. BSU. Veröffentlichung von Untersuchungsbericht Nr. 71/17**

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 18/2019)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hat am 20. September 2019 den Untersuchungsbericht Nr. 71/17 veröffentlicht. Der Bericht befasst sich mit der Kollision des Fischereifahrzeuges JAN MARIA mit einem Fischerboot vor Mauretanien mit anschließendem Untergang des Fischerbootes und dem Verlust von drei Menschenleben.

Am 21. März 2017 gegen 01:13 Uhr Ortszeit überfuhr das deutsche Fischfang- und Verarbeitungsschiff JAN MARIA in der mauretanischen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) während der Suche nach Fisch die Ankerleine eines kleinen, mit sechs Personen besetzten einheimischen Fischerbootes.

Die Ankerleine des Bootes verfang sich am Unterwasserschiff der JAN MARIA. Das Fischerboot wurde dadurch von der JAN MARIA erfasst, an deren Rumpf herangezogen und dort gefesselt.

Aus mindestens einer der beiden über dem Kontaktbereich der beiden Fahrzeuge befindlichen Öffnungen in der Außenhaut der JAN MARIA ergoss sich anschließend kontinuierlich ein dort regulär permanent austretender Kühlwasserstrahl in das offene Fischerboot. Die im Verhältnis zu den Abmessungen des Fischerbootes große Wassermenge ließ das Boot sehr schnell volllaufen. Dessen im Schlaf überraschter Besatzung gelang es in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht, die Ankerleine zu kappen und sich von der JAN MARIA bzw. dem Wasserstrahl wegzubewegen. Das Boot versank daher unweigerlich innerhalb kürzester Zeit im Meer.

An Bord der JAN MARIA wurde man erst durch die beim Kontakt mit dem Fischerboot entstehenden Schleifgeräusche und die kurz darauf einsetzenden Hilferufe der Fischer auf den Unfall aufmerksam. Im Zuge der sofort ausgelösten Rettungsaktivitäten konnten drei Fischer lebend geborgen werden. Die drei weiteren Besatzungsmitglieder des Fischerbootes blieben auch mit Hilfe des ausgesetzten Rettungsbootes der JAN MARIA nicht auffindbar.

Die JAN MARIA stellte die Suchaktivitäten gegen 10:30 Uhr ein und brachte die geretteten Fischer im mauretanischen Hafen Nouadhibou an Land. Die sehr atypische Unfallkonstellation (= Sinken eines Bootes als Folge der Flutung mit dem aus einem anderen Fahrzeug austretenden Kühlwasser), der Fakt, dass die JAN MARIA zwischenzeitlich nicht mehr unter deutscher Flagge fährt und vor allem die Tatsache, dass die dem Unfallgeschehen zu Grunde liegenden grundsätzlichen, die traditionelle Fischerei in den Küstengewässern der Entwicklungsländer betreffenden Sicherheitsdefizite hinlänglich bekannt sowie globaler Natur sind, lässt Sicherheitsempfehlungen mangels bestimmbarer Adressatenkreises als nicht zielführend erscheinen. Daher verzichtet die BSU auf deren Herausgabe.

*** DE. BSU. Investigation Report No. 71/17**

(Last report see NfS 18/2019)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) published the Investigation Report 71/17 on 20 September 2019. The report deals with the collision involving the fishing vessel JAN MARIA and a fishing boat off Mauretania with subsequent foundering of the fishing boat and the loss of three lives.

At about 01:13 LT on 21 March 2017, the German flagged fishing- and processing vessel JAN MARIA sailed over the anchor line of a small local fishing boat manned by six people in the Mauritanian Exclusive Economic Zone while searching for fish.

The anchor line got entangled on the underwater hull of the JAN MARIA. Thus, the fishing boat was caught by the JAN MARIA, dragged to her hull and trapped there.

A continuous jet of cooling water, which was discharged permanently, from at least one of the two outlets in the JAN MARIA's shell plating above the area in which the two vessels collided, poured into the fishing boat. The large quantity of water in relation to the fishing boat's dimension caused her to fill up quickly. The crew awoken suddenly was unable to cut the anchor line within the short period of time available and move away from the JAN MARIA and her water jet, respectively. Therefore, the boat inevitably foundered in no time at all.

The accident was only noticed on board the JAN MARIA due to the grinding noises caused by the collision and the ensuing calls for help from the fishermen. Three fishermen could be rescued alive in the course of the immediately initiated rescue operation. It was not possible to locate the boat's other three crew members even after the JAN MARIA's life boat was deployed.

At about 1030, the JAN MARIA discontinued the search operation and took the rescued fishermen to the Mauritanian port of Nouadhibou.

The BSU dispenses with the publication of safety recommendations, since the very atypical accident constellation (= foundering of a boat as a consequence of the flooding with cooling water pouring out of another vessel), the fact that the JAN MARIA did not sail under German flag in the meantime and predominantly the fact, that the fundamental safety deficits with respect to the traditional fishery in the coastal waters of developing countries underlying this accident event, are of a global nature and are sufficiently known, safety recommendations are not deemed to be constructive, since the group of addressees could not be determined.

Die Lektüre des Untersuchungsberichtes sollte ausreichen, um sich die großen Gefahren, die Fischer auf kleinen Booten überall auf der Welt tagtäglich auf sich nehmen, ins Gedächtnis zu rufen und sich der besonderen Verantwortung, die den übrigen Verkehrsteilnehmern auf See zukommt, um Kollisionen mit ihren Kollegen zu vermeiden, bewusst zu werden.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter <https://www.bsu-bund.de/DE/Publicationen>.

Reading the investigation report should be sufficient to recall the great risks fisher on small boats expose themselves to all over the world, and to be aware of the special responsibility other vessels participating in maritime shipping do have in order to prevent collisions with their colleagues.

All investigation reports, safety recommendations and other information published by the BSU are available on <https://www.bsu-bund.de/EN/Publications>.

(BSU 71/17) 41/19