



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Untersuchungszwischenbericht

zu dem Untersuchungsbericht 168/16

Sehr schwerer Seeunfall

**Überbordgehen und Tod eines
Besatzungsmitgliedes des Fischereifahrzeuges
PESORSA CUATRO
am 17. Mai 2016
200 sm westlich Irlands**

11. Mai 2017

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungsgesetz, SUG) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

Herausgeber:
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg



Tel.: +49 40 3190 8300
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 3190 8340
www.bsu-bund.de

1 FAKTEN

1.1 Schiffsfoto PESORSA CUATRO



Abbildung 1: Schiffsfoto PESORSA CUATRO

1.2 Schiffsdaten PESORSA CUATRO

Schiffsname:	PESORSA CUATRO
Schiffstyp:	Fischereifahrzeug
Nationalität/Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Bremerhaven
IMO-Nummer:	5364932
Unterscheidungssignal:	DEOJ
Eigner und Betreiber:	Seamar GmbH
Baujahr:	1962
Bauwerft/Nummer:	VEB Enst-Thälmann-Werft Brandenburg/131-12
Klassifikationsgesellschaft:	DNV GL
Länge ü.a.:	30,87 m
Breite ü.a.:	6,68 m
Bruttoraumzahl:	199
Verdrängung:	276 t
Tragfähigkeit:	52 t
Tiefgang (max.):	3,3 m
Maschinenleistung:	441 kW
Hauptmaschine:	Nydqvist & Holm AB, 1 x SF16RS-B
Geschwindigkeit (max.):	12 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Besatzung:	5

1.3 Reisedaten

Abfahrtshafen:	Killybegs/Irland
Anlaufhafen:	A Coruña/Spanien
Art der Fahrt:	Berufsschifffahrt / International
Angaben zur Ladung:	Krebse
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	2,5 m
Besatzung:	17
Lotse an Bord:	nein
Anzahl der Passagiere:	keine

1.4 Angaben zum Unfall

Art des Unfalls:	Sehr schwerer Seeunfall; Überbordgehen und Tod eines Besatzungsmitgliedes
Datum/Uhrzeit:	17. Mai 2016/19:30 Uhr ¹
Ort:	Atlantik, 200 sm westlich Irlands
Breite/Länge:	ϕ 52° 32,7'N λ 014° 34,5'W
Fahrtabschnitt:	Fang von Meerestieren
Folgen:	Tod des Besatzungsmitgliedes

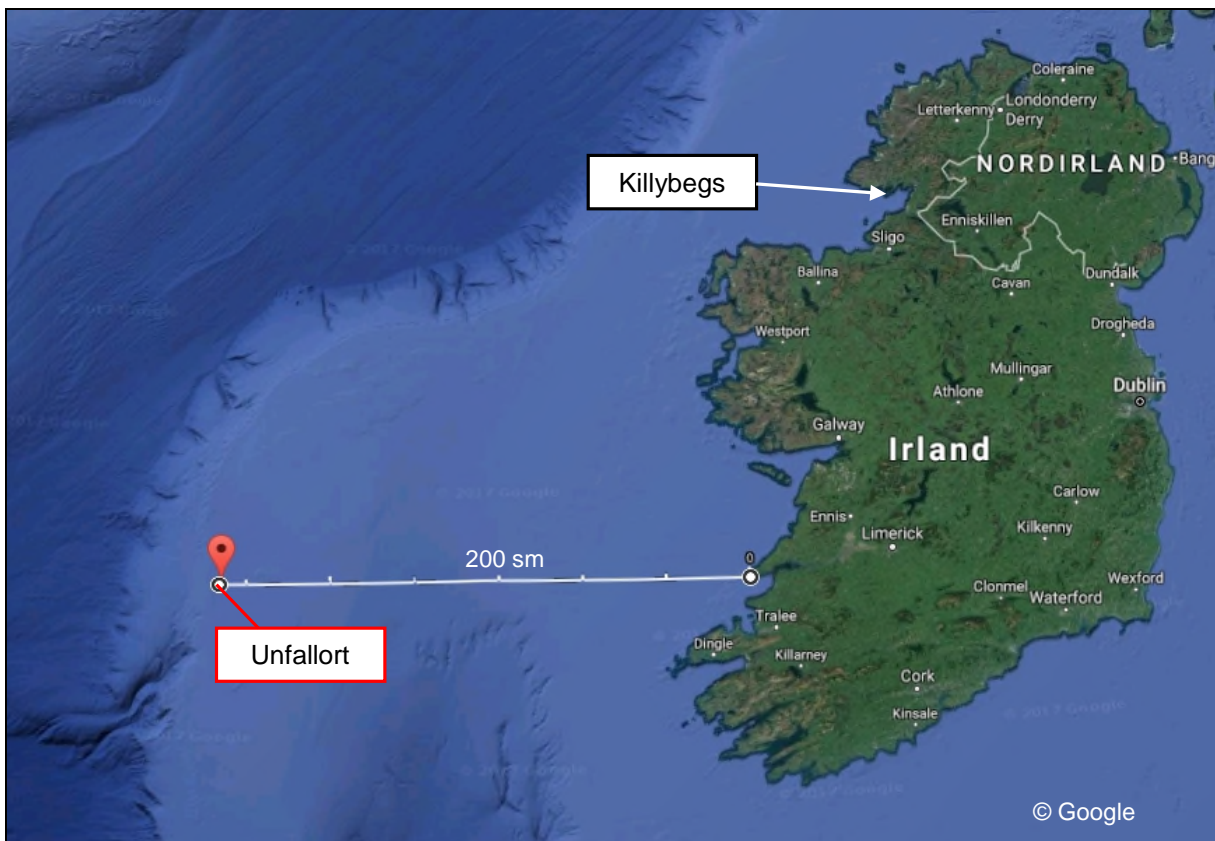


Abbildung 2: Unfallort

¹ Alle Zeiten im Bericht beziehen sich auf UTC.

1.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	In Spanien: Dirección General de la Guardia Civil, Policía Judicial; Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses
Ergriffene Maßnahmen:	Notfallmaßnahmen nur durch die Besatzung des Schiffes: Rückführmanöver des Schiffes, Aufnahme der verunfallten Person, Reanimationsmaßnahmen, nach Abbruch der Reanimation Rückkehr des Schiffes nach A Coruña.
Ergebnisse:	Das Besatzungsmitglied konnte nicht wiederbelebt werden.

2 Zusammenfassung

Das unter deutscher Flagge fahrende Fischereifahrzeug PESORSA CUATRO hatte am 21. März 2016 A Coruña verlassen und bis zum Unfalltag nur einmal den Hafen von Killybegs angelaufen. Dort war das Fahrzeug am 9. Mai 2016 ausgelaufen. Am 17. Mai 2016, dem Unfalltag, war die Besatzung wie zuvor mit dem Fang von Krebsen beschäftigt.

Der Fang der Krebse erfolgte mit Körben, die an mehreren je 3,5 m langen Leinen in einer Reihe auf dem Meeresboden ausgelegt waren. Die Enden der Leinen wurden mit Bojen markiert. Die Leinen waren in Nord-Süd-Richtung ausgelegt worden.

Zum Unfallzeitpunkt wehte der Wind aus westlicher Richtung mit 4 bis 5 Windstärken. Die See hatte eine Höhe von ca. 4 Metern. Nach Angabe des Kapitäns betrug die Sicht ca. 4000 Meter. Es fiel ein leichter Regen.

Vor dem Unfall war durch die Besatzung die erste Reihe aufgenommen worden. Nun näherte sich das Fahrzeug der zweiten Reihe mit einem Kurs von 210°. Aufgrund der querkommenden See rollte das Schiff stärker.

Für das Sichten der nördlichen Boje wurde eine Gruppe von sieben Besatzungsmitgliedern auf das Peildeck des Fahrzeuges gesandt. Das verunfallte Besatzungsmitglied ging offensichtlich unmittelbar nach Erreichen des Peildecks auf der Steuerbordseite über Bord. Der Sturz selber wurde nicht beobachtet. Der Verunfallte wurde erst im Wasser bemerkt. Er trug zu diesem Zeitpunkt keine Rettungsweste oder Arbeitssicherheitsweste.

Nachdem der Kapitän auf den Verunfallten aufmerksam gemacht worden war, drehte er das Schiff über Steuerbord. Nach der Drehung war der Verunfallte etwa 300 m vom Schiff entfernt. Bei der Annäherung an den Verunfallten wurde ihm ein Rettungsring zugeworfen. Er reagierte nicht darauf. Vielmehr wurde er bereits auf dem Bauch liegend gesichtet. Der Verunfallte wurde dann mit Hilfe eines Wurfankers an das Schiff herangezogen. Nachdem der Verunfallte an Bord zurückgeholt worden war, begann die Besatzung mit Wiederbelebungsmaßnahmen. Diese führten nicht zum Erfolg. Das Schiff brach darauf die Fangreise ab und kehrte nach A Coruña zurück.

Der Verunglückte war seit acht Jahren an Bord beschäftigt. Er hat zuvor und von Beginn seiner Berufstätigkeit an auf anderen Fischereifahrzeugen gearbeitet. Die PESORSA CUATRO wurde am 20. Mai 2016, dem Tag des Einlaufens in A Coruña, durch die BSU besichtigt. Dabei wurde festgestellt, dass die Relling auf dem Peildeck im Bereich des dort gelagerten Rettungsfloßes konstruktiv nicht vollständig geschlossen war. Dies war möglicherweise hauptursächlich für das Überbordgehen des Besatzungsmitgliedes. Durch die Reederei wurden umgehend entsprechende Umbaumaßnahmen durchgeführt.



Abbildung 3: Fehlende Relling im Bereich des Peildecks



Abbildung 4: Ansicht der Relling nach dem Umbau

Die Untersuchung des Unfallhergangs durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung wurde inzwischen abgeschlossen. Die BSU ist derzeit dabei, den Untersuchungsbericht zu fertigen. Da die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik in nationales Recht überführte Jahresfrist zur Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes hierbei nicht eingehalten werden kann, wird die Öffentlichkeit durch die Herausgabe dieses Untersuchungszwischenberichtes über den Stand der Untersuchung informiert.