



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

Untersuchungszwischenbericht
zu dem Untersuchungsbericht 71/17

Sehr schwerer Seeunfall

**Kollision des FMS JAN MARIA mit einem
Fischerboot in der mauretanischen AWZ
am 21. März 2017**

29. März 2018

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz, SUG) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 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.

Der vorliegende Untersuchungszwischenbericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 34 Absatz 4 SUG wird hingewiesen.

Bei der Auslegung des Untersuchungszwischenberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

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

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



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

1 FAKTEN

1.1 Foto FMS JAN MARIA



Abbildung 1: FMS JAN MARIA

1.2 Schiffsdaten FMS JAN MARIA

Schiffsname:	JAN MARIA
Schiffstyp:	Fischereifahrzeug/Hecktrawler
Nationalität/Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Bremerhaven
IMO Nummer:	8707446
Fischereizeichen:	BX 791
Unterscheidungssignal:	DFDJ
Eigentümer:	Doggerbank Seefischerei GmbH, Bremerhaven
Baujahr:	1988
Bauwerft:	Schichau Seebeckwerft AG Bremerhaven
Baunummer:	1066
Klassifikationsgesellschaft:	DNV GL
Länge ü.a.:	125,53 m
Breite ü.a.:	18,28 m
Tiefgang:	9,40 m
Maschinenleistung:	6.150 kW
Hauptmaschine:	Krupp Mak Maschinenbau GmbH 8 M 35
Geschwindigkeit (Unfallzeit):	3 kn
Besatzung:	47

1.3 Reisedaten FMS JAN MARIA

Abfahrtshafen:	IJmuiden (Niederlande)
Geplanter Anlaufhafen:	Nouadhibou (Mauretanien)
Art der Fahrt:	Hochseefischerei in der mauretanischen AWZ
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	k. A.
Besatzung:	47

1.4 Angaben zum Unfall

Art des Unfalls:	Sehr schwerer Seeunfall
Datum/Uhrzeit:	21.03.2017 / ca. 01:13 Uhr UTC
Ort:	Atlantik; mauretanische AWZ
Breite/Länge:	ca. φ 20°25,7'N λ 017°31,0'W
Fahrtabschnitt:	Vorbereitung auf Fischfang (Suche nach Fisch)
Folgen:	Untergang eines Fischerbootes; Tod von drei Besatzungsmitgliedern des Fischerbootes



Abbildung 2: Unfallort

1.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	keine
Eingesetzte Mittel:	Rettungsringe, Rettungsboot der JAN MARIA
Ergriffene Maßnahmen:	SAR-Maßnahmen durch die Mannschaft der JAN MARIA, Notrufe auf UKW-Kanal 16
Ergebnisse:	Keine Reaktionen auf die Notrufe trotz Anwesenheit diverser Fischereifahrzeuge in der Umgebung; Rettung von drei Besatzungsmitgliedern des Fischerbootes durch die Besatzung der JAN MARIA; drei weitere Besatzungsmitglieder bleiben vermisst

2 Zusammenfassung

Am 21. März 2017 gegen 01:13 Uhr UTC überfuhr das deutsche Fischfang- und Verarbeitungsschiff JAN MARIA in der mauretanischen AWZ während der Suche nach Fisch die Ankerleine eines unbeleuchteten und im Radar nicht auszumachenden mauretanischen Fischerbootes. Die Ankerleine des Bootes verfang sich am Unterwasserschiff der JAN MARIA. Das Fischerboot wurde dadurch von der JAN MARIA erfasst und an deren Rumpf herangezogen.

Bei dem Fischerboot, auf dem sich sechs Fischer befanden, handelte es sich um eine so genannte Piroge, d. h. ein aus Holz gefertigtes einfaches offenes Boot (vgl. unten die beispielhafte **Abbildung 3**). Boote dieser Art werden u. a. an der Küste Mauretaniens von Einheimischen zur erweiterten Küstenfischerei eingesetzt. Sie verfügen regelmäßig über keinerlei Sicherheitsausrüstung, keine Funkanlage, keinen Radarreflektor und sind – wenn überhaupt – in der Nacht in aller Regel nur sehr spärlich beleuchtet.



Abbildung 3: Fischerboote (Pirogen) im Einsatz vor der mauretanischen Küste¹

¹ Quelle: Das beispielhafte Foto wurde der BSU vom Kapitän der JAN MARIA anlässlich des Bordbesuchs am 27.03.2017 zur Verfügung gestellt.

Der Kontaktbereich der beiden Fahrzeuge befand sich im achteren Teil der JAN MARIA auf der Steuerbordseite des Schiffes (vgl. unten **Abb. 4**).

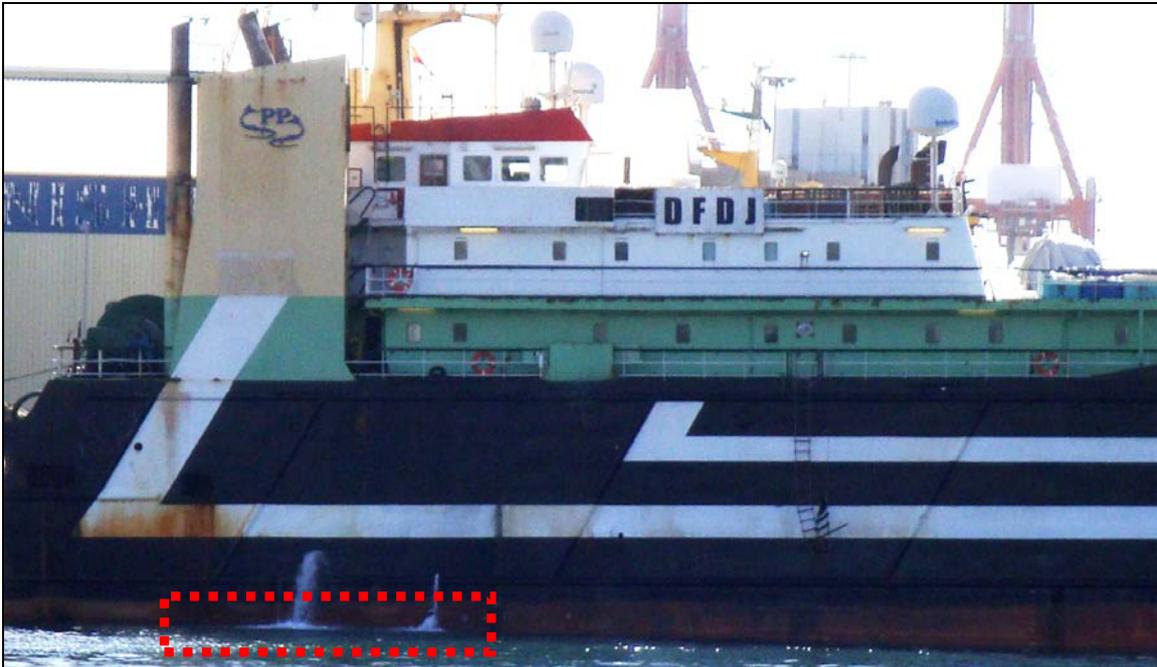


Abbildung 4: Kontaktbereich der beiden Fischereifahrzeuge

Oben in Abbildung 4 ist erkennbar, dass sich direkt über dem Kontaktbereich der beiden Fahrzeuge Kühlwasseraustrittsöffnungen im Rumpf der JAN MARIA befinden. Aus diesen Öffnungen ergoss sich auch zum Unfallzeitpunkt der in der Abbildung 3 und in der Detailaufnahme unten (Abb. 4) sichtbare kräftige Wasserstrahl nach außenbords.



Abbildung 5: Austritt Kühlwasser (in diesem Fall auf der Backbordseite der JAN MARIA)

Die Besatzung des Fischerbootes wurde von dem plötzlichen Kontakt mit der JAN MARIA im Schlaf überrascht. Das Boot, welches durch die verhakte Ankerleine an die JAN MARIA gefesselt war, wurde direkt von dem Kühlwasserstrahl getroffen und lief auf Grund der im Verhältnis zu den Abmessungen der Piroge sehr großen und stetig strömenden Wassermenge sehr schnell voll Wasser. Der Besatzung des Bootes gelang es in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht, die Ankerleine zu kappen und sich von der JAN MARIA wegzubewegen. Die Piroge versank daher unweigerlich innerhalb kürzester Zeit im Meer.

An Bord der JAN MARIA wurde man durch die beim Kontakt mit der Piroge 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. Notrufe der JAN MARIA wurden trotz offensichtlich in der Nähe befindlicher großer Fischereifahrzeuge von diesen nicht beantwortet.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) wurde über den Unfall zeitnah von der Reederei des Schiffes informiert. Die JAN MARIA lief nach dem Abbruch der erfolglosen Suchmaßnahmen zunächst den ca. 45 Seemeilen von der Unfallstelle entfernt gelegenen mauretischen Hafen Nouadhibou an, um die Überlebenden an Land zu bringen. Nach den über mehrere Tage andauernden Befragungen durch mauretische Behörden konnte das Schiff den Hafen wieder verlassen und erreichte am 26. März 2017 den Hafen von Las Palmas (Gran Canaria). Dort gingen zwei Untersucher der BSU am darauffolgenden Tag an Bord, um die Schiffsführung zu befragen und die baulichen Gegebenheiten in Augenschein zu nehmen.

Die Untersuchungen der BSU wurden zwischenzeitlich weitgehend abgeschlossen. Allerdings wartet die BSU noch auf die Beantwortung einer schriftlichen Anfrage an die EU-Kommission, in der es um die Verifizierung und Bewertung einer Information geht, nach der die Europäische Union die Fischereiwirtschaft in Ländern der Dritten Welt und insbesondere auch in Mauretanien mit Entwicklungshilfe unterstützt.

Da die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist zur Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes auf Grund der noch ausstehenden Antwort aus Brüssel nicht eingehalten werden kann, wird die Öffentlichkeit auf dem Wege der Herausgabe des vorstehenden Untersuchungszwischenberichtes über den Stand der Untersuchung informiert.