



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

Untersuchungsbericht 46/16

**Sehr schwerer Seeunfall**

**Tödlicher Personenunfall  
an Bord des FK PESORSA DOS  
am 8. Februar 2016 im  
Nordatlantik  
westlich von Irland**

2. Februar 2017

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit dem Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz-SUG) vom 16. Juni 2002, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. November 2011, BGBl. I S. 2279, durchgeführt.

Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen (§ 9 Abs. 2 SUG).

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

Bei der Auslegung des Untersuchungsberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

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



Direktor: Volker Schellhammer  
Tel.: +49 40 31908300  
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 31908340  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

## Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG .....	5
2	FAKTEN .....	6
2.1	Foto .....	6
2.2	Schiffsdaten.....	6
2.3	Reisedaten .....	7
2.4	Angaben zum Seeunfall oder Vorkommnis im Seeverkehr .....	8
2.5	Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen .....	9
3	UNFALLHERGANG UND UNTERSUCHUNG .....	10
3.1	Unfallhergang .....	10
3.2	Untersuchung .....	10
4	AUSWERTUNG .....	14
4.1	Wettergutachten .....	14
4.2	Unfallhergang nach den Zeugenaussagen.....	14
5	SCHLUSSFOLGERUNGEN.....	15
5.1	Unfallanalyse.....	15
5.2	Nach dem Unfall durchgeführte Maßnahmen.....	15
5.3	Fazit .....	15
6	QUELLENANGABEN.....	16
7	ANLAGEN.....	17
7.1	Generalplan INEZ-CHRISTIN 1974 bis 1999 .....	17
7.2	Generalplan PESORSA DOS.....	18

---

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schiffsfoto .....	6
Abbildung 2: Seekarte .....	8
Abbildung 3: Fanggebiet Nordatlantik.....	11
Abbildung 4: Heck mit Netzen .....	12
Abbildung 5: Position der Seeleute vor dem Unfall.....	12
Abbildung 6: Eingeschlagene Ruderhaustür.....	13
Abbildung 7: Türzarge .....	13

## **1 Zusammenfassung**

Am 8. Februar 2016 gegen 16:40 Uhr<sup>1</sup> wurde der Fischkutter PESORSA DOS während einer Fangreise im Nordatlantik von einer großen Welle getroffen. Zwei Mann der 17-köpfigen Besatzung wurden über Bord gespült. Bei der sofort eingeleiteten Rettungsaktion konnte ein Fischer wieder an Bord gelangen, während der andere Fischer in Sichtweite ertrank.

---

<sup>1</sup> Alle Zeiten im Bericht = UTC

## 2 FAKTEN

### 2.1 Foto



Abbildung 1: Schiffsfoto

### 2.2 Schiffsdaten

Schiffsname:	PESORSA DOS, ex INEZ-CHRISTIN
Schiffstyp:	Fischkutter
Nationalität/Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Hamburg- Finkenwerder
IMO-Nummer:	7360930
Unterscheidungssignal:	DIFC
Fischereizeichen:	HF 564
Reederei:	SEAMAR GmbH, Lübeck
Baujahr:	1974
Bauwerft/Baunummer:	Julius Diedrich, Oldersum, Neubau 124
Klassifikationsgesellschaft:	Germanischer Lloyd
Länge ü.a.:	27,77 m
Breite ü.a.:	6,62 m
Bruttoraumzahl:	196
Tragfähigkeit:	85 t
Tiefgang maximal:	2,80 m
Maschinenleistung:	KHD, 412 kW
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Mindestbesatzung:	6

Az.: 46/16

### 2.3 Reisedaten

Abfahrtshafen:	A Coruña / Spanien
Anlaufhafen:	Castletown / Irland
Art der Fahrt:	Berufsschiffahrt Fischerei International
Angaben zur Ladung:	Fisch
Besatzung:	17
Lotse an Bord:	Nein
Anzahl der Passagiere:	Keine

## 2.4 Angaben zum Seeunfall oder Vorkommnis im Seeverkehr

Art des Seeunfalls/Vorkommnis im Seeverkehr:	Sehr schwerer Seeunfall, ein toter Seemann
Datum/Uhrzeit:	8.2.2016 um ca. 16:40 Uhr
Ort:	Nordatlantik, westlich Irland
Breite/Länge:	$\varphi 52^{\circ} 56,7'N \quad \lambda 014^{\circ} 39,6'W$
Fahrtabschnitt:	Auf See
Platz an Bord:	An Deck
Menschlicher Faktor:	Ja, Verstoß
Folgen (für Mensch, Schiff, Ladung und Umwelt sowie sonstige Folgen):	1 toter Seemann

Ausschnitt aus Seekarte BA 4011 North Atlantic Ocean

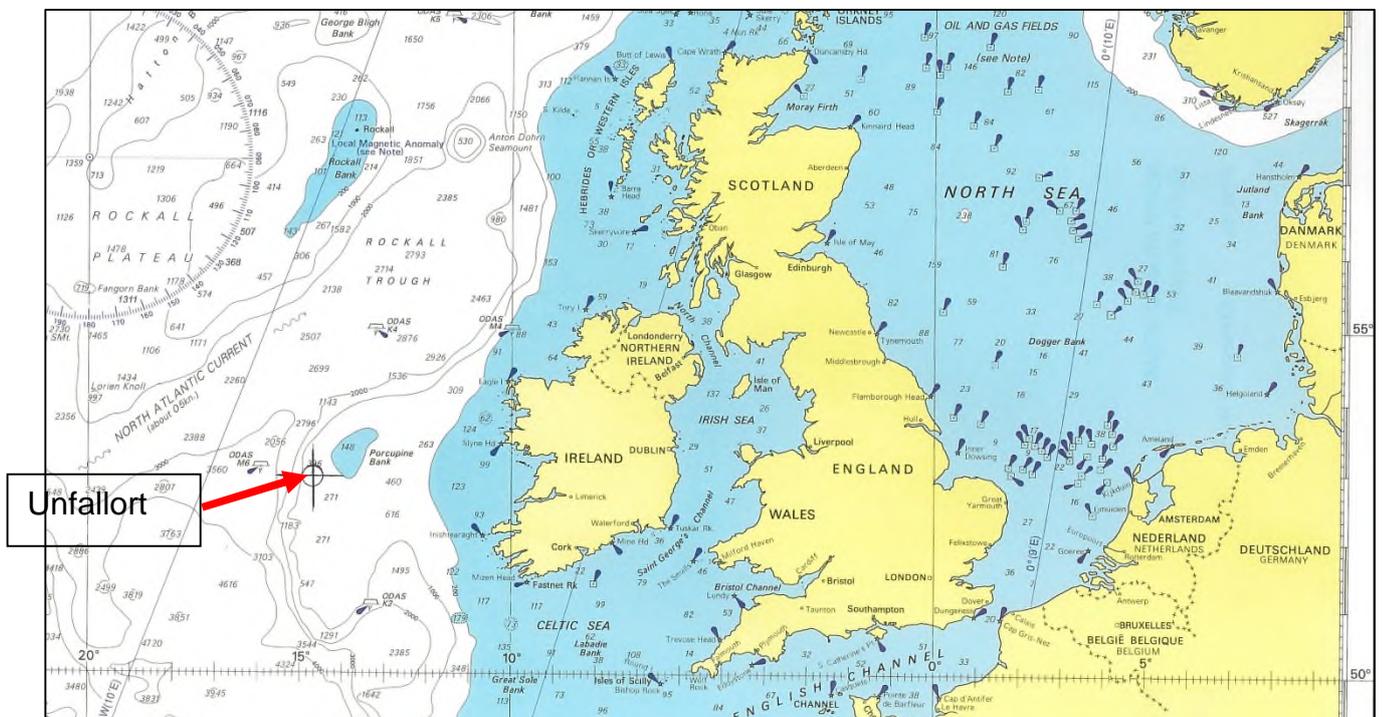


Abbildung 2: Seekarte

## 2.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	MRCC Valentia/ Irland
Eingesetzte Mittel:	Rettungsflugzeug
Ergriffene Maßnahmen:	Suche der Person
Ergebnisse:	Person konnte nicht geborgen werden und ist vermisst

### **3 UNFALLHERGANG UND UNTERSUCHUNG**

#### **3.1 Unfallhergang**

Am 8. Februar 2016 wurde im Fischfanggebiet VIIc2 aufgrund schlechten Wetters und Sturms nicht gefischt. Die See und der Wind in Sturmstärke kamen von Backbord achtern. Während der Freiwache am Nachmittag waren an Deck fünf Seeleute damit beschäftigt, nicht befestigte und Lärm verursachende Ausrüstung neu zu laschen. Zwei Personen hielten sich achtern, zwei Personen mittschiffs auf Steuerbordseite und eine Person auf dem Vordeck auf.

Gegen 16:40 brach sich eine nicht vorherzusehende Welle über das Schiff. Dabei holte die PESORSA DOS extrem weit nach Steuerbord über, so dass die Schanz und das Deck unter Wasser kamen. Die beiden mittschiffs im Bereich der Brückenzugangstür sich aufhaltenden Seeleute wurden dabei über Bord gewaschen.

Die Rettung der beiden über Bord gegangenen Seeleute wurde sofort eingeleitet.

Der über Bord gegangene 24-jährige Seemann schwamm zum Schiff zurück. Er war innerhalb von 6 bis 7 min an der Bordwand und konnte aus eigener Kraft wieder zurück an Deck klettern.

Der zweite, 46-jährige Seemann befand sich ca. 50 Meter vom Schiff entfernt und hörte plötzlich auf zu rufen. Von Deck aus konnte wenig später beobachtet werden, dass er regungslos mit dem Mund nach unten auf dem Wasser trieb und nach kurzer Zeit von der Wasseroberfläche verschwand.

#### **3.2 Untersuchung**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung wurde am 9. Februar gegen 08:30 Uhr (Ortszeit) von der in Lübeck ansässigen Reederei über den Unfall informiert. Das Schiff wurde wegen des Unfalls von der Reederei nach A Coruña zurück beordert.

Die Untersuchung an Bord durch die BSU fand am 4. August 2016 in A Coruña statt. Der Kapitän der PESORSA DOS und die anwaltliche Vertretung der Reederei nahmen an dieser Besichtigung teil und gaben uneingeschränkt Auskunft zu den Sachverhalten.

Der Kapitän hatte reichlich Fischereierfahrung und war vor seiner Tätigkeit bei der Reederei längere Zeit als Kapitän auf einem Rettungskreuzer beschäftigt.

Nach dem Tagebuch und der Befragung lief der Fischkutter PESORSA DOS am 4. Januar aus A Coruña mit 17 Besatzungsmitgliedern an Bord zu einer Fangreise in den Nordatlantik aus. Die Fischfanggründe liegen im Fanggebiet Nr. VIIc2 westlich von Irland.



Abbildung 3: Fanggebiet Nordatlantik

Bis zum 30. Januar 2016 wurde dort mit Stellnetzen gefischt, und gegen 22 Uhr wurde der Hafen Castletown/ Irland angelaufen, um den Fang zu löschen. Am 31. Januar gegen 12:30 Uhr lief die PESORSA DOS wieder zu den Fischfanggründen aus und setzte dort die Stellnetze erneut aus.

Nach Auskunft des Kapitäns trugen alle Seeleute, die sich an Deck aufhielten, keine Rettungswesten. Die beiden über Bord gegangenen Seeleute waren mit Regenhose und Gummistiefel bekleidet. Von Deck aus wurde beobachtet, dass beide Hose und Gummistiefel auszogen, als sie im Wasser schwammen.

Die Reling auf dem Brückendeck wurde durch die Welle beschädigt, die hölzerne Zugangstür zur Brücke inklusive der Zarge zerschlagen sowie die EPIRB über Bord gespült. Da das Wasser am Steuerrad ca. 60 cm hoch stand, fielen einige elektronische Geräte aus. Der Kapitän gab umgehend Generalalarm, und der Notruf Mayday wurde über Grenzwelle an Valentia-MRCC /Irland sowie über UKW Kanal 16 an alle Schiffe gesendet.

Der Kapitän begann sofort nach dem Unfall mit den Such- und Rettungsmaßnahmen. Die Kommunikation mit Valentia-MRCC wurde über Grenzwelle geführt. Von dort wurde mitgeteilt, dass aufgrund der Entfernung zur Küste kein Hubschrauber geschickt werden könne. Ein Rettungsflugzeug, Typ Cessna C252, wurde zur Unterstützung dorthin beordert. Dieses Flugzeug ortete die Position der EPIRB Boje und gab die Anweisung, die Boje zu bergen. Die Suche nach dem untergegangenen Seemann wurde daraufhin gegen 22:15 Uhr abgebrochen.

Aufgrund der schlechten Sicht sowie elektrischer Probleme durch Überflutung der Brücke gelang es trotz etlicher Manövern nicht, die Boje zu bergen, so dass gegen 23:55 Uhr die Bergung beendet wurde.

Örtlichkeit an Bord:



Abbildung 4: Heck mit Netzen

Die obige Abbildung 4 zeigt die PESORSA DOS mit den aufgenommenen Netzen und den zum Fischfang benutzten Markierungsbojen. Bei dem Unfall waren auf dem Oberdeck nur wenige der Bojen gestaut, da fast alle Netze ausgebracht waren.

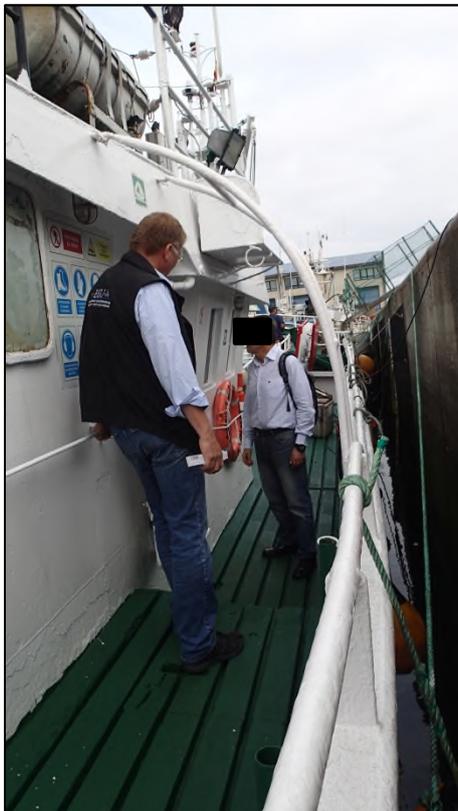


Abbildung 5: Position der Seeleute vor dem Unfall

Az.: 46/16

Die Abbildung 5 zeigt die ungefähre Position der beiden über Bord gegangenen Seeleute. Die Höhe der Reling von der Oberkante Holzbelag beträgt 92 bis 94 cm, vom Stahldeck aus sind es ca. 100 cm.



Abbildung 6: Eingeschlagene Ruderhaustür

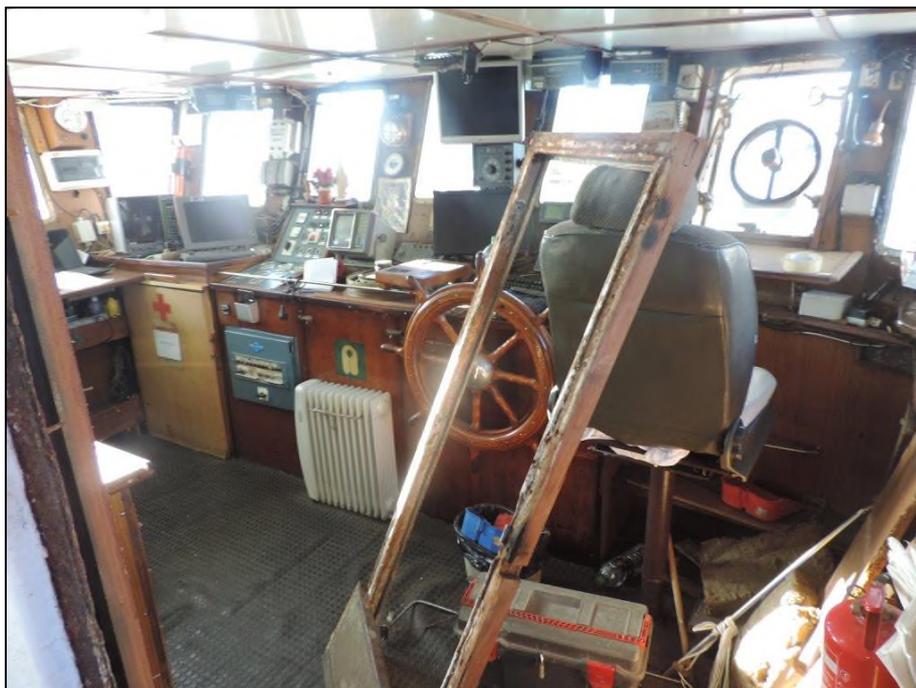


Abbildung 7: Tüorzarge

Bei dem Unfall ist die Ruderhaustür in der Mitte durchgebrochen und die Tüorzarge der Tür aus dem Stahlrahmen herausgebrochen und in den Brückenaufbau gespült worden.

## **4 AUSWERTUNG**

Die nachfolgende Auswertung beschäftigt sich mit den Umständen, die zu dem Unfall geführt haben, und den Maßnahmen, die durchgeführt wurden, um in Zukunft solche Unfälle zu verhindern.

### **4.1 Wettergutachten**

Beim Deutschen Wetterdienst (DWD), Abteilung Seeschifffahrt, wurde ein amtliches Gutachten über die Wetter- und Seegangverhältnisse im Seegebiet für den Unfallzeitraum in Auftrag gegeben.

#### Wetterlage:

Am 8. Februar 2016 lag das Unfallgebiet im Einflussbereich einer zonalen, westlichen Strömung. Dabei erstreckte sich die Frontalzone vom mittleren Nordatlantik bis nach Mitteleuropa. Hierin eingebettet zog ein umfangreiches Orkantief (965 hPa) mit kräftigen Sturmfeldern über die Shetlands in die Norwegische See.

Für den Nord Atlantik gab es eine amtliche Warnung des Britischen Wetterdienstes.

#### Wind:

Es war eine feucht-instabile Schichtung der bodennahen Atmosphäre mit westlichen Winden der Stärke 7 bis 8 Bft.

#### Signifikanter Seegang:

Der Seegang lag bei 10 m mit einer Periode von 15 bis 17 Sekunden und wurde hauptsächlich durch den Windanteil geprägt. Eine signifikante Dünung kam dabei nicht zum Tragen.

#### Temperatur:

Die Wassertemperaturen lagen bei 8 bis 10 °C, die Lufttemperaturen in 2 m Höhe über der Wasseroberfläche waren um 8 °C.

### **4.2 Unfallhergang nach den Zeugenaussagen**

Die 17 Mann starke Besatzung bestand aus spanischen, portugiesischen und ukrainischen Seeleuten. Der Verunglückte war portugiesischer Staatsbürger. Für den untergegangenen erfahrenen 46-jährigen Seemann war es die erste Reise an Bord der PESORSA DOS. Sein Bruder, der ebenfalls an Bord war, war einer der beiden Seeleute, die sich auf dem Achterschiff aufhielten und denen nichts passiert ist.

Die fünf Besatzungsmitglieder hielten sich während ihrer Freiwache ohne Anweisung des Kapitäns an Deck auf, um Lärm verursachende Ausrüstungsgegenstände zu laschen. Bei dieser Arbeit trugen sie keine Rettungswesten und waren auch nicht durch Leinen gesichert. Ohne Vorwarnung brach sich eine einzelne, nicht vorhersehbare Welle über das Schiff. Durch die Dynamik und plötzliche Schlagseite wurden zwei Besatzungsmitglieder, die sich an der Ruderhaustür aufhielten, über Bord gespült. Der eine über Bord gegangene Seemann blieb dicht beim Schiff und konnte aus eigener Kraft wieder an Deck gelangen. Der andere Seemann war anfangs noch ansprechbar, jedoch weiter abgetrieben und wenig später in Sichtweite ertrunken.

## **5 SCHLUSSFOLGERUNGEN**

### **5.1 Unfallanalyse**

Der tödliche Unfall ist darauf zurückzuführen, dass eine einzelne, nicht vorhersehbare Welle das Schiff auf die Seite geworfen hat. Dabei sind die beiden Besatzungsmitglieder über Bord gespült worden.

Das Ertrinken des Seemanns wäre wahrscheinlich zu verhindern gewesen, wenn er eine Rettungsweste (Arbeitssicherheitsweste) getragen hätte und mit einem Sicherheitsgurt und einer Sicherheitsleine gesichert gewesen wäre.

Dies ist im Handbuch See der BG Verkehr, Kap. F 1.2, ausdrücklich bei schwerem Wetter vorgeschrieben, und zwar unabhängig davon, ob ein Seemann während seiner Freiwache oder seiner regulären Arbeitszeit tätig wird.

Laut Anweisungen des Kapitäns sollten bei Aufenthalt an Deck immer Arbeitssicherheitswesten getragen werden. Diese Westen und auch die Sicherheitshelme hängen für jeden zugänglich im Quergang des Aufbaus.

### **5.2 Nach dem Unfall durchgeführte Maßnahmen**

Die nach dem Unfall durchgeführten Rettungs- und Bergungsmaßnahmen sind nicht zu beanstanden.

### **5.3 Fazit**

Der Unfall ist ohne Fremdverschulden geschehen und das Ertrinken des Seemanns hätte durch das Tragen einer Rettungsweste verhindert werden können.

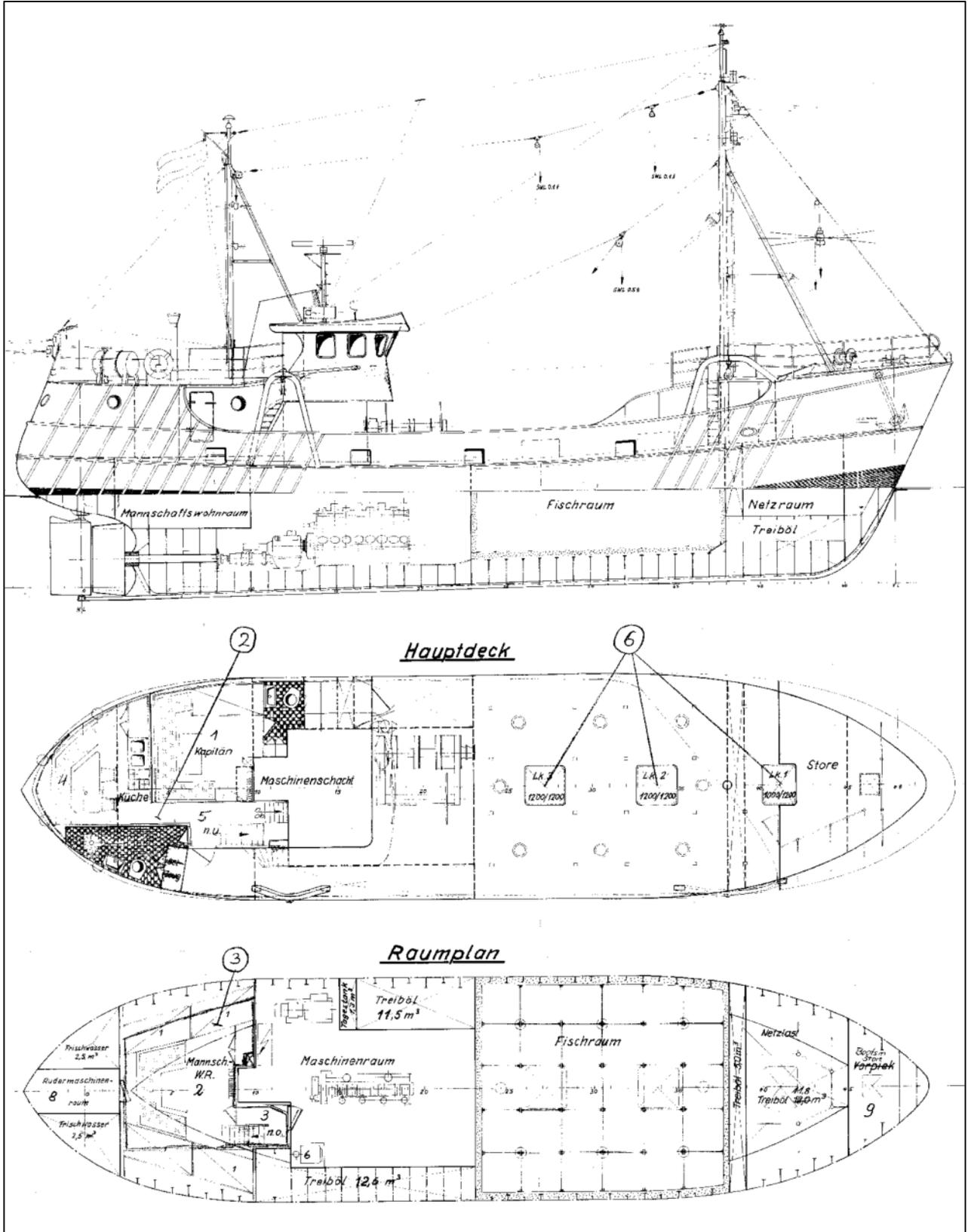
Auf die Herausgabe von Sicherheitsempfehlungen wird im Hinblick auf die bereits bestehenden Regelungen verzichtet.

## **6 QUELLENANGABEN**

- Ermittlungen der BSU
- Schriftliche Erklärungen/Stellungnahmen
  - Schiffsführung
  - Reederei
- Zeugenaussagen
- Amtliches Wettergutachten Deutscher Wetterdienst (DWD)
- Unterlagen Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr)
  - Handbuch See der BG Verkehr (Unfallverhütungsvorschriften)
  - Richtlinien und Merkblätter
  - Schiffsakten

## 7 Anlagen

### 7.1 Generalplan INEZ-CHRISTIN 1974 bis 1999



## 7.2 Generalplan PESORSA DOS

