

Untersuchungsbericht 300/21

Datum: 15. März 2023

Sehr Schwerer Seeunfall

Brand im Maschinenraum des Fischkutters FREYJA mit anschließendem Untergang im Schleswig-Holsteinischen Wattenmeer in der Nacht vom 17. auf den 18. September 2021

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am Abend des 17. September 2021 brach auf dem mit zwei Fischern besetzten deutschen Fischkutter FREYJA ein Brand im Maschinenraum aus. Der Kutter ankerte zum Unfallzeitpunkt im Schleswig-Holsteinischen Wattenmeer südöstlich der Insel Amrum. Die mit starker Rauchentwicklung einhergehende schnelle Ausbreitung des Feuers ließ den beiden Fischern keine Zeit mehr für eine wirksame Brandbekämpfung, sondern zwang sie dazu, die Rettungsinsel zu aktivieren und den Kutter zu verlassen.

Die Besatzung eines zufällig in der Nähe befindlichen Rettungshubschraubers wurde durch eine vom Schiffsführer des Kutters abgeschossene Leuchtrakete auf das Unfallereignis und die Rettungsinsel aufmerksam. Die beiden leicht verletzten Schiffbrüchigen konnten zügig geborgen und in das Krankenhaus Heide transportiert werden.

Nach der Rettung der beiden Besatzungsmitglieder wurde für die zwischenzeitlich aktivierten Einsatzkräfte sehr schnell deutlich, dass weitergehende Notfallmaßnahmen nicht in Betracht kamen. Zwangsläufig brannte das hölzerne Fahrzeug vollständig aus und versank gegen 02:45 Uhr¹ im Wasser.

Die Einsatzkräfte beobachteten am nächsten Tag einen sich ausbreitenden Ölteppich, der allerdings stark zerrissen war und sich bereits im Verlauf des Tages aufzulösen begann. Die Art und das Ausmaß der vom Wrack des Kutters ausgehenden Gewässerverunreinigung machten daher eine umfangreiche Schadstoffbekämpfung entbehrlich.

Drei Wochen nach dem Unfall wurden die Überreste des Kutters mit Hilfe eines Schwimmkrans geborgen, auf zwei Arbeitsschiffen nach Husum transportiert und dort von der Wasserschutzpolizei (WSP) und vom Untersucherteam der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) inspiziert.

Wegen der brand- und untergangsbedingten schweren Beschädigungen des Kutters und auf Grund der Tatsache, dass diese Fahrzeugkategorie über keinen Schiffsdatenschreiber verfügt, war es nicht möglich, die Ursache für die Entstehung des Brandes zu ermitteln.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht sind MESZ = UTC + 2 Stunden.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) – Dienststelle Schiffssicherheit –

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt der BG Verkehr (DS) Folgendes:

2.1.1 Schiffsbesatzungszeugnis für Fischereifahrzeuge (formale Erfordernisse)

Die im Schiffsbesatzungszeugnis enthaltene tabellarische Übersicht des für den Schiffsbetrieb vorgeschriebenen Personals sollte für jede einzelne Dienststellung unter Bezugnahme auf die jeweils maßgeblichen Vorschriften konkrete Angaben zu den erforderlichen Befähigungszeugnissen und/oder –nachweisen beinhalten.

2.1.2 Schiffsbesatzungszeugnis für Fischereifahrzeuge (inhaltliche Vorgaben)

Bei der Ausstellung des Schiffsbesatzungszeugnisses sollte sorgfältig bedacht werden, dass die vorgeschriebene Mindestbesatzung und deren geforderte Qualifikationen tatsächlich ausreichen, um insbesondere die Schiffssicherheit und die Einhaltung der Vorschriften des Arbeitsschutzes sowie des Gesundheitsschutzes zu Gunsten aller Personen an Bord zu gewährleisten. Ausnahmslos jedes Besatzungsmitglied sollte vor seinem Einsatz an Bord an einer Sicherheitsgrundausbildung teilgenommen haben. In diesem Zusammenhang wird außerdem empfohlen, auf gedeckten Fischereifahrzeugen außerhalb der eingeschränkten passiven Küstenfischerei² für mindestens ein Besatzungsmitglied auf der Unterstützungsebene die berufliche Qualifikation als Fischwirtin bzw. Fischwirt vorzuschreiben. Sollte die BG Verkehr (DS) an ihrer Auffassung festhalten, dass die maßgeblichen Vorschriften nicht ausreichen, um die entsprechenden Vorgaben zu machen, wird angeregt, hierüber dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zu berichten, damit dort die Rechtslage geprüft und gegebenenfalls angepasst werden kann.

2.1.3 Besichtigungen und Erteilung von Sicherheitszeugnissen für Fischereifahrzeugen in der Küstenfischerei mit einer Länge unter 24 Metern

Anlässlich der (Wiederholungs-)Besichtigungen der Schiffssicherheitseinrichtungen und –ausrüstungen sollten die Besichtigter der BG Verkehr (DS) den von technischen Anlagen ausgehenden Brandgefahren besondere Aufmerksamkeit schenken. Gleiches gilt für das Vorhandensein und den ordnungsgemäßen Betriebs- und Wartungszustand von mobilen und fest installierten Feuerlöscheinrichtungen. Soweit hierbei Defizite erkannt werden, sollte die Ausstellung des Sicherheitszeugnisses zunächst allenfalls vorläufig und befristet erfolgen. Erst wenn alle sicherheitsrelevanten Mängel innerhalb der Frist nachweislich (festgestellt durch Nachbesichtigung oder durch Beibringung sonstiger Belege) behoben worden sind, sollte das Sicherheitszeugnis seine amtliche Wirkung bis zum regulären Ablaufdatum entfalten dürfen.

2.2 Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem BMDV, die in Nr. 10 Teil 5 der Anlage 1a zu § 6 Abs. 1 Nr. 5 der Schiffssicherheitsverordnung für Fischereifahrzeuge unter 24 Metern Länge enthaltene Vorschrift über die erforderliche Funkausrüstung zu modifizieren. Für in der Küstenfischerei bis zu einem Abstand von 35 Seemeilen zur Küstenlinie eingesetzte gedeckte Fischereifahrzeuge mit einer Länge ab 15 Metern sollte im Hinblick auf die Ausrüstungspflicht mit

² Vgl. § 9b SchBesV.

einer Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB) mit integriertem GPS-Empfänger die Vorgabe einer Dopplung erwogen werden.³

³ Erneuerung der Sicherheitsempfehlung Nr. 7.4 aus dem Untersuchungsbericht 44/16 der BSU vom 5. Oktober 2017.