



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

Dienstgebäude

Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 83 11
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40
posteingang-bsu@bsh.de
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
Az.: 44/16

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 5. Oktober 2017

PRESSEMITTEILUNG 19/17

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 5. Oktober 2017 der Untersuchungsbericht Nr. 44/16 über die Untersuchung des Untergangs des Fischkutters CONDOR, bei dem am 6. Februar 2016 beide Besatzungsmitglieder ums Leben kamen, veröffentlicht wurde. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

Sehr schwerer Seeunfall – Untergang des FK CONDOR östlich von Fehmarn

Am 6. Februar 2016 sank ca. 3,5 Seemeilen östlich der Insel Fehmarn der deutsche Fischkutter CONDOR. Die beiden an Bord befindlichen Fischer ertranken in der Ostsee. Im Auftrag der BSU wurde der Kutter am 7. März 2016 gehoben, zum Tonnenhof Rostock / Hohe Düne transportiert und dort auf der Pier abgesetzt. In den folgenden Monaten führte die BSU mit Unterstützung externer Sach-

verständiger umfangreiche Untersuchungen an dem Kutter durch.

Neben der Klärung der komplexen Frage, warum der Kutter ohne äußere Einwirkung gesunken ist, wurde die Ursache für das Versagen des Rettungsfloßes, das nach dem Unfall nicht aufgeschwommen war und daher den beiden Besatzungsmitgliedern nicht als Rettungsmittel zur Verfügung gestanden hatte, ermittelt.

Der heute veröffentlichte Untersuchungsbericht der BSU schließt mit an die BG Verkehr, an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und an den Hersteller des Rettungsfloßes gerichteten Sicherheitsempfehlungen ab.

Der Bericht kann auf der Internetseite www.bsu-bund.de abgerufen werden.

Langfassung:

Sehr schwerer Seeunfall - Untergang des FK CONDOR östlich von Fehmarn am 6. Februar 2016

Der Kutter CONDOR war am Unfalltag um 06:47 Uhr aus seinem Heimathafen Burgstaaken (Insel Fehmarn) zu einer Tagesfangreise ausgelaufen. Gegen 11:30 Uhr trat die CONDOR nach mehreren sehr ergiebigen so gen. Hols, in deren Ergebnis schätzungsweise 3000 kg Fisch auf das Deck des Kutters gelangten, die Heimreise an. Wenige Minuten später kenterte der Kutter und versank in der am Unfallort ca. 20 Meter tiefen Ostsee. Die an Bord befindliche selbstaufblasende Rettungsinsel, die nach dem Untergang des Kutters hätte aufschwimmen müssen, wurde mit in die Tiefe gezogen. Sie stand somit den beiden Besatzungsmitgliedern der CONDOR, die im Zuge einer großangelegten Rettungsaktion am Abend des Unfalltages nur noch tot aus der Ostsee geborgen werden konnten, nicht als Rettungsmittel zur Verfügung. Auch die automatische Notfunkbake (EPIRB) schwamm nicht auf. Der Kutter wurde erst am 9. Februar 2016 von dem mit der Wrackortung beauftragten BSH-Schiff DENEK auf dem sandigen Grund der Ostsee entdeckt.

Die anschließenden Tauchgänge durch Taucher der Polizei und des BSH lieferten keinerlei Anhaltspunkte für die Ursache des Untergangs des Kutters. Dieser lag weitestgehend unbeschädigt mit seiner Steuerbordseite auf dem Meeresboden. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) beauftragte das Unternehmen Baltic Taucherei- und Bergungsbetrieb Rostock GmbH mit der Bergung der CONDOR. Diese wurde mit der Hebung des Wracks am Abend des 7. März 2016 und dessen anschließender Verbringung zum Gelände des Tonnenhofes Rostock / Hohe Düne (Außenbezirk des WSA Stralsund) erfolgreich realisiert. Die ersten dortigen Untersuchungen der BSU bestätigten die Vermutung, dass für den Untergang des äußerlich unbeschädigten Kutters ausschließlich Stabilitätsprobleme, ggf. in Kombination mit technischen Schwierigkeiten aus den Bereichen Ruderanlage, Maschine oder Winden ursächlich gewesen sein konnten. Mit der Betrachtung der diesbezüglich zu klärenden hydrostatischen bzw. technischen Aspekte beauftragte die BSU zwei externe Sachverständige. Außerdem wurde vom Landeskriminalamt Hamburg in Amtshilfe für die BSU zum Zwecke der detaillierten Vermessung des Kutters ein so gen. 3-D-Laserscanning durchgeführt. Einen weiteren wesentlichen Raum innerhalb der Untersuchung nahm die Klärung der Gründe für das Versagen des Rettungsfloßes und der EPIRB ein.

Ursächlich für das Kentern der Kutters waren im Ergebnis der sachverständigen Begutachtung die nicht den Vorschriften genügenden Stabilitätseigenschaften des Fahrzeugs. Der im Jahr 2005/2006 von der See-BG auf Basis der einschlägigen Bestimmungen genehmigte Stabilitätsnachweis beruhte offenbar auf einer fehlerhaften Auswertung der anlässlich des kombinierten Rollzeit- und Krängungsversuches ermittelten Kennwerte durch den Germanischen Lloyd. Es wurde insoweit nicht die exakte Form des Kutters CONDOR zu Grunde gelegt, sondern, wie bislang üblich, diejenige eines so gen. skalierten Vergleichs-Kutters. Am Unfalltag wurde das konstruktionsbedingt ohnehin unzureichende Aufrichtvermögen durch weitere Faktoren (Lagerung des kompletten Fangs an Deck und nicht im Laderaum, Hart-Ruderlage, wenig Treibstoff als „Gegengewicht“ in den Tanks) unfallursächlich verschlechtert.

Bezüglich des Versagens der Rettungsinsel konnte zweifelsfrei ein Wartungsfehler als Ursache identifiziert werden. Ein konkreter Grund dafür, warum die EPIRB nicht aufgeschwommen war, konnte demgegenüber nicht gefunden werden. Diese wurde offenbar durch ein Hindernis aus der Sphäre des Kutters daran gehindert, an die Wasseroberfläche zu gelangen.

Als Konsequenz aus dem Unfallgeschehen hält es die BSU für dringend geboten, die Stabilitätsnachweise aller deutschen Fischkutter einer außerplanmäßigen Überprüfung zu unterziehen und die diesbezüglich anzuwendenden Verfahren auf ihre Verlässlichkeit hin zu kontrollieren. Auch die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Feststellung und Überwachung der Stabilitätseigenschaften dieser Fahrzeuge müssen aus Sicht der BSU auf Praktikabilität und Rechtssicherheit hin überprüft werden. Darüber hinaus regt die BSU an, für kleine Fischereifahrzeuge eine Dopplung des EPIRB-Systems vorzuschreiben, um trotz Ausfalls einer EPIRB eine automatische Aktivierung der Rettungskette durch eine Reserve-EPIRB zu gewährleisten. Zu den vorstehenden Aspekten hat die BSU Sicherheitsempfehlungen an die insoweit zuständigen Stellen, also an die BG Verkehr und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gerichtet. Im Übrigen wird dem Hersteller der betroffenen Rettungsinsel empfohlen, die Möglichkeit konstruktiver Änderungen zu prüfen, um das Risiko verhängnisvoller Wartungsfehler zu reduzieren.

Ulf Kaspera
Direktor der Bundesstelle