

Untersuchungsbericht 564/06

15. März 2008

Sehr schwerer Seeunfall:

Untergang des FK HOHEWEG mit vier Besatzungsmitgliedern am 08.11.2006 im Bereich Alte Weser, westliche Nordergründe

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Der Fischkutter HOHEWEG befand sich mit vier Besatzungsmitgliedern an Bord auf der Fahrt von der Weser zur Elbmündung, als am 8. November 2006 gegen 20:44 Uhr¹, ca 1,5 sm nördlich der Alte Weser Fahrwassertonne "A 6", das Radarecho und auch die AIS-Positionsanzeige² der HOHEWEG vom Bildschirm verschwanden. Die erste Notmeldung der HOHEWEG wurde von der EPIRB³ um 20:44:45 Uhr ohne Positionsangabe gesendet, woraufhin Such- und Rettungsmaßnahmen eingeleitet wurden.

Das Wrack des FK HOHEWEG wurde nach gezielter Suche durch das Wracksuchschiff ATAIR am 15. November 2006 auf der Position 53°55,46'N und 008°02,47'E in ca. 8 m Wassertiefe auf den Nordergründen geortet und erstmalig am 17. November 2006 durch BSH-Taucher betaucht.

Am 7. Dezember 2006 wurde im Vorflutgelände vor Pellworm die Leiche des 38-jährigen Decksmanns und am 8. Dezember 2006 beim Kaiser-Wilhelm-Koog die Leiche des 47-jährigen Steuermanns angetrieben. Der 18-jährige Auszubildende wurde erst am 10. Juni 2007 bei Helgoland entdeckt, der 27 Jahre alte Kapitän wird weiterhin vermisst.

Das Wrack der HOHEWEG wurde am 23. Juli 2007 gehoben und nach Bremerhaven verbracht, wo der Fischkutter nach Abschluss der BSU Untersuchungen abgewrackt wurde.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Eigentümer, Betreiber und Schiffsführer

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Eigentümern, Betreibern und Schiffsführern von Fischereifahrzeugen:

¹ Alle Zeitangaben beziehen sich auf die Mitteleuropäische Zeit (MEZ) = Weltzeit (UTC) + 1 Stunde

² AIS = Automatic Identification System, Automatisches Schiffsidentifizierungs-System

³ EPIRB = Emergency Position Indicating Radio Beacon = Funkbake zur Kennzeichnung der Seenotposition

1. Bei der Veränderung des Fischereigeschirrs und sonstigen Umbauten der Fahrzeuge müssen die Konsequenzen für die Stabilität beachtet werden, und bei Unsicherheiten sollten Sachverständige zur Berechnung der Stabilitätsunterlagen hinzugezogen werden. Umbauten und Veränderungen sind der See-BG zu melden.
2. Der Verschluss- und seefeste Zustand muss technisch unter Einhaltung der gültigen Freibordvorschriften und Unfallverhütungsvorschriften herstellbar sein. Besatzungen müssen vor Auslaufen und auch während der Fahrt den seefesten Verschlusszustand überprüfen.
3. Bei Umbauten von Ankereinrichtungen und sonstigen technischen Anlagen sind die gängigen Vorschriften zu beachten.
4. Rettungsringe sind nach der Unfallverhütungsvorschrift mit Nachtsignalen und Leinen zu bestücken und griffbereit zu lagern. Die Rettungsringe müssen nach der UVV See mit Schiffsnamen und Heimathafen beschriftet sein.
Die Überlebensanzüge, Rettungswesten sowie Radartransponder sollten ebenfalls beschriftet sein, um die Suche bei Auffinden von Ausrüstungsteilen zu erleichtern.
Seenot- und Rettungsmittel sind einsatzbereit und griffbereit zu lagern.
5. Fahrzeuge, die mit einer Seenotfunktaste (EPIRB) ausgerüstet werden müssen, sollten, über die Vorschrift hinausgehend, mit einer EPIRB ausgerüstet werden, die neben Notfrequenz und Homingsignal noch zusätzlich die aktuelle GPS-Position aussendet.

2.2 See-Berufsgenossenschaft

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der See-Berufsgenossenschaft:

1. Ihre Besichtigter noch eingehender auf die Überprüfung und Beachtung der obigen Sicherheitsempfehlungen zu schulen und hinzuweisen.
2. Ihre Besichtigter darauf hinzuweisen, noch intensiver auf bauliche und technische Veränderungen an Bord zu achten. Bei Unsicherheiten sind insbesondere die an Bord vorhandenen Generalpläne und Stabilitätsunterlagen zu Rate zu ziehen, und der Schiffszustand ist ggf. durch Fotos zu dokumentieren, um Veränderungen leichter zu bemerken.

2.3 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,

1. in entsprechenden internationalen Gremien prüfen zu lassen, ob EPIRB's nicht grundsätzlich zur Kennzeichnung der Seenotposition zusätzlich mit einem GPS-Empfänger ausgestattet werden sollten, um im Notfall die Such- und Bergungsaktionen, und damit auch die Sicherheit im Schiffsverkehr, zu verbessern.