

Untersuchungsbericht 44/16

Datum: 5. Oktober 2017

Sehr Schwerer Seeunfall

Untergang des Fischkutters CONDOR am 6. Februar 2016 ca. 3,5 sm östlich der Ostseeinsel Fehmarn

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 6. Februar 2016 sank ca. 3,5 Seemeilen östlich der Ostseeinsel Fehmarn der deutsche Fischkutter CONDOR. Die beiden an Bord befindlichen Fischer ertranken in der Ostsee.

Der Kutter war am Unfalltag um 06:47 Uhr¹ aus seinem Heimathafen Burgstaaken (Insel Fehmarn) zu einer Tagesfangreise östlich der Insel Fehmarn ausgelaufen. Gegen 11:30 Uhr trat die CONDOR nach mehreren sehr ergiebigen so gen. Hols², in deren Ergebnis schätzungsweise 3000 kg Fisch auf das Deck des Kutters gelangten, die Heimreise an. Wenige Minuten später kenterte der Kutter und versank gegen 11:36 Uhr bei Windstärke 5 Bft. und einer kurzweiligen Windsee von etwa einem Meter in der am Unfallort ca. 20 Meter tiefen, ca. 3 °C kalten Ostsee.

Nachdem der Kutter auch einige Stunden nach seiner erwarteten Heimkehr nach Burgstaaken immer noch nicht dort eingetroffen war, wurde von der Fischer-genossenschaft Fehmarn die Wasserschutzpolizei (WSP) informiert. Diese initiierte anschließend umgehend eine großangelegte Suche nach dem vermissten Fahrzeug und seiner Besatzung.

Gegen 20:00 Uhr wurden in der Nähe der letzten bekannten Position der CONDOR vom WSP-Boot FEHMARN im Wasser treibende und vermutlich dem vermissten Kutter zuzuordnende Gegenstände (Fischkisten und Tauwerk) entdeckt. Kurz darauf sichtete die Besatzung eines an den Suchmaßnahmen beteiligten Hubschraubers in unmittelbarer Umgebung zwei leblos im Wasser treibende Personen. Diese wurden nach ihrer Bergung und Verbringung nach Burgstaaken zweifelsfrei als die beiden Besatzungsmitglieder des Kutters CONDOR identifiziert. Der Kutter selbst konnte nicht aufgefunden werden, so dass von dessen Untergang ausgegangen werden musste.

Am 9. Februar 2016 wurde das Wrack der CONDOR von dem mit der Suche nach dem untergegangenen Kutter beauftragten BSH³-Schiff DENEK auf dem sandigen Grund der Ostsee geortet.

Die anschließenden Tauchgänge durch Taucher der Polizei und des BSH lieferten keinerlei Anhaltspunkte für die Ursache des Untergangs des Kutters. Dieser lag – soweit ersichtlich – weitestgehend unbeschädigt mit seiner Steuerbordseite auf dem Meeresboden.

¹ Sämtliche Uhrzeitangaben im Bericht sind, soweit nicht anders angegeben, MEZ = UTC + 1 Stunde.

² Hol = Begriff aus der Fischerei = Vorgang des An-Bord-Nehmens des mit Fisch gefüllten Netzes.

³ BSH = Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

Da weder für die Zwecke der polizeilichen Unfallermittlungen noch aus umwelt-rechtlicher oder strom- und schiffahrtspolizeilicher Sicht eine Bergung des Kutters erforderlich war, entschied die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU), die CONDOR im Zuge der unmittelbar nach der Unfallmeldung eingeleiteten Seesicherheitsuntersuchung zu bergen.

Dem von der BSU beauftragten Unternehmen „Baltic Taucherei- und Bergungsbetrieb Rostock GmbH“ gelang es nach aufwändigen Vorarbeiten am Abend des 7. März 2016 den Kutter aus dem Wasser zu heben.

Am 8. März 2016 wurde der Kutter auf dem Gelände des Tonnenhofes Warnemünde / Hohe Düne (Außenbezirk des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Stralsund) an Land gestellt. Dank des behutsamen Umgangs des Bergungsunternehmens mit dem Kutter anlässlich des Hebens, Transportierens und Anlandens stand dieser der BSU in den folgenden Monaten in einem weitgehend unversehrten Zustand für die erforderlichen Untersuchungsmaßnahmen zur Verfügung.

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)

2.1.1 Überprüfung der Stabilitätsnachweise aller von der Fischerei-Richtlinie 2009 erfassten Fahrzeuge

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der BG Verkehr, bei sämtlichen unter die Richtlinie nach § 6 Abs. 1 Nr. 6 der Schiffssicherheitsverordnung über Sicherheitsanforderungen an Fischereifahrzeuge mit einer Länge unter 24 m fallenden Fahrzeugen eine sorgfältige außerplanmäßige Überprüfung der vorhandenen Stabilitätsnachweise vorzunehmen.

2.1.2 Überprüfung der Verfahrensabläufe zur Ermittlung der Stabilitätswerte

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der BG Verkehr, die Art und Weise der durch eigene Besichtigter bzw. im Auftrag der BG Verkehr von Dritten durchgeführten Krängungs- und Rollzeitversuche und insbesondere deren Auswertungsverfahren auf die Verlässlichkeit der erzielten Ergebnisse hin zu kontrollieren und die zur Erstellung von realitätsnahen Stabilitätsnachweisen erforderlichen Verfahrensabläufe für Fahrzeuge, die unter die Fischerei-Richtlinie 2009 fallen, insgesamt zu überprüfen.

2.2 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) – Überprüfung des für Fischereifahrzeuge geltenden nationalen Regelwerks

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem BMVI und der BG Verkehr, das bestehende Regelwerk für die Zulassung, Besichtigung und Zeugniserteilung von Fahrzeugen, die unter die Richtlinie nach § 6 Abs. 1 Nr. 6 der Schiffssicherheitsverordnung über Sicherheitsanforderungen an Fischereifahrzeuge mit einer Länge unter 24 m fallen und insbesondere die Richtlinie selbst auf Rechtssicherheit und Praktikabilität hin zu überprüfen.

Eine analoge Empfehlung betrifft die Frage, ob und inwieweit es ggf. zur Gewährleistung des Arbeitsschutzes auf den in Rede stehenden Fischereifahrzeugen erforderlich ist, den im Zuge der Novellierung der UVV See im Jahr 2011 weggefallenen speziellen Unfallverhütungsvorschriften und diesbezüglichen Hinweisen und Richtlinien neue Geltung zu verschaffen.

2.3 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) – Erneuerung des Stabilitätsnachweises / fotografische Dokumentation bei Besichtigungen von Fahrzeugen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem BMVI und der BG Verkehr im Hinblick auf eine Optimierung des bestehenden Regelwerks insbesondere sicherzustellen, dass Stabilitätsnachweise nicht nur in einem zeitlich definierten Intervall zu erneuern sind, sondern immer dann, wenn es auf dem jeweiligen Fahrzeug bauliche Veränderungen gegeben hat, bei denen die Möglichkeit besteht, dass diese die hydrostatische Stabilität des Fahrzeuges verändert haben könnten. In diesem Zusammenhang sollte bezüglich der Durchführung von Besichtigungen eine fotografische Dokumentationspflicht eingeführt werden, um bei nachfolgenden Besichtigungen schnell erkennen zu können, ob zwischenzeitlich bauliche Veränderungen durchgeführt worden sind.⁴

2.4 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) – Modifizierung der Ausrüstungspflicht mit Notfunkbaken (EPIRB)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem BMVI für Fahrzeuge, die unter Richtlinie nach § 6 Abs. 1 Nr. 6 der Schiffssicherheitsverordnung über Sicherheitsanforderungen an Fischereifahrzeuge mit einer Länge unter 24 m fallen, die Möglichkeit einer Modifizierung der Ausrüstungspflicht mit einer Notfunkbake (EPIRB) zu überprüfen. Gerade bei diesen Fahrzeugen würde es einen deutlichen Zugewinn an Sicherheit bedeuten, wenn sie nicht nur mit einer, sondern mit zwei Notfunkbaken ausgerüstet wären.

2.5 Survitec Group / Deutsche Schlauchboot

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Survitec Group Birkenhead, Merseyside England bzw. deren deutschem Tochterunternehmen Deutsche Schlauchboot (DSB) Eschershausen die konstruktive Gestaltung der Stauung der kombinierten Fang-/Reißleine bzw. des diesbezüglichen Leinenbeutels in den Containern der von ihr produzierten selbst aufblasenden Rettungsinseln zu überdenken. Wenn möglich sollte ein Konzept entwickelt werden, bei dem die Stauung der Leine in einer Art und Weise erfolgt, die verhängnisvolle menschliche Fehler beim Einpacken des Floßes nach einer Wartung weitestgehend ausschließt.

⁴ Vgl. insoweit die Sicherheitsempfehlung Nr. 7.2 der BSU im Untersuchungsbericht 564/06 vom 15. März 2008 über den sehr schweren Seeunfall des Fischkutters HOHEWEG am 8. November 2006 im Bereich Alte Weser, westlich Nordergründe.