



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

Untersuchungszwischenbericht
zu dem Untersuchungsbericht 44/16

Sehr schwerer Seeunfall

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

6. Februar 2017

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungsgesetz, SUG) vom 16. Juni 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2012 (BGBl. I S. 390), zuletzt geändert durch Art. 22 des Gesetzes v. 24.5.2016, BGBl. I S. 1217, i. V. m. Art. 14 Abs. 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

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

Direktor: Volker Schellhammer
Tel.: +49 40 3190 8300 Fax.: +49 40 3190 8340
posteingang-bsu@bsh.de www.bsu-bund.de

1 FAKTEN

1.1 Foto FK CONDOR



Abbildung 1: FK CONDOR

1.2 Schiffsdaten FK CONDOR

Schiffsname:	CONDOR
Schiffstyp:	Fischkutter
Nationalität/Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Burgstaaken / Fehmarn
Fischereizeichen:	SB 14
Unterscheidungssignal:	DKAV
Baujahr:	1943
Bauwerft:	Wendlandt Werft, Wollin (Westpommern)
Länge ü.a.:	16,10 m
Breite ü.a.:	5,10 m
Tiefgang (max.):	2,40 m
Bruttoraumzahl:	35
Maschinenleistung:	206 kW
Hauptmaschine:	MAN Dieselmotor; Typ D2876
Geschwindigkeit (max.):	8 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Holz (GFK-Überzug)
Besatzung (am Unfalltag):	2

1.3 Reisedaten FK CONDOR

Abfahrtshafen:	Burgstaaken (Deutschland; Insel Fehmarn)
Geplanter Anlaufhafen:	Burgstaaken (Deutschland; Insel Fehmarn)
Art der Fahrt:	Küstenfischerei östlich der Insel Fehmarn (Tagesreise)
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	k. A.
Besatzung	2

1.4 Angaben zum Unfall

Art des Unfalls: Sehr schwerer Seeunfall
 Datum/Uhrzeit: 06.02.2016 / ca. 11:36 Uhr MEZ
 Ort: Ostsee; 3,5 sm östlich Fehmarn-Staberhuk
 Breite/Länge: ca. ϕ 54°25,4'N λ 011°24,0'E
 Fahrtabschnitt: Heimreise nach Fischfang
 Folgen: Untergang des Kutters; Tod beider Besatzungsmitglieder

Ausschnitt aus Seekarte Nr. 36 (INT 1352; Travemünde bis Gedser Odde), BSH

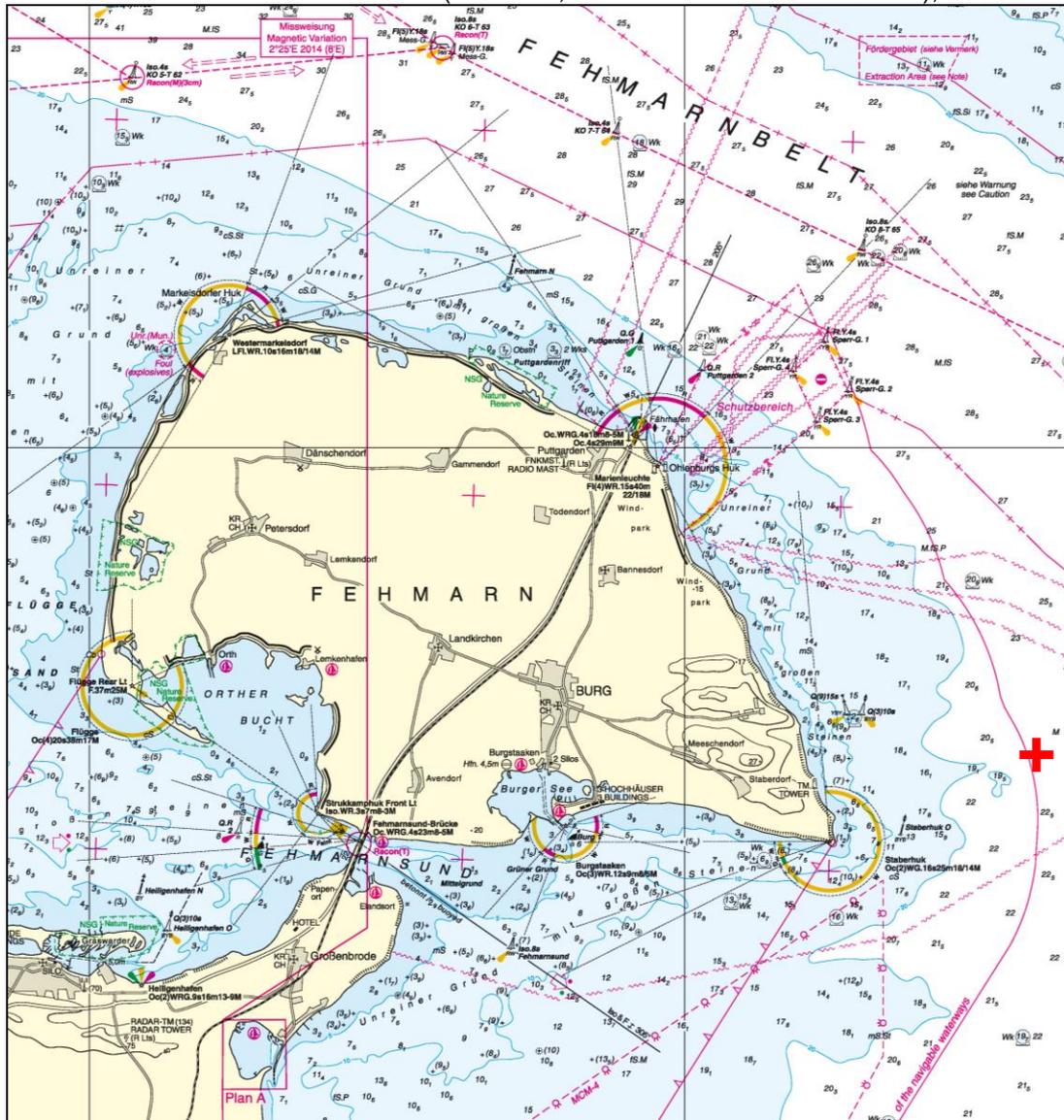


Abbildung 2: Unfallort

1.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	WSP Schleswig-Holstein, MRCC Bremen, DGzRS, Bundespolizei
Eingesetzte Mittel:	WSP-Boot FEHMARN; Bundespolizeiboot NEUSTRELITZ; Hubschrauber der Bundespolizei; Seenotkreuzer BREMEN und HANS HACKMACK; FK FALKLAND
Ergriffene Maßnahmen:	Nach Eingang der Vermisstenmeldung umgehende Einleitung von Suchmaßnahmen zu Wasser und per Hubschrauber; Funkbasierte Ortungsmaßnahmen (AIS; VMS ¹ ; Mobilfunk)
Ergebnisse:	Auffindung und anschließende Bergung der beiden tot im Wasser treibenden Besatzungsmitglieder

2 Zusammenfassung

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 Uhr² 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. Hols³, 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, 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 Fischergemeinschaft Fehmarn die Wasserschutzpolizei informiert. Diese initiierte anschließend umgehend eine großangelegte Suche nach dem vermissten Kutter 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.

¹ VMS = Vessel Monitoring System (VMS) = satellitengestütztes Überwachungssystem für Fischereifahrzeuge.

² Sämtliche Uhrzeitangaben im Bericht sind MEZ = UTC + 1 Stunde.

³ Hol = Begriff aus der Fischerei = Vorgang des An-Bord-Nehmens des mit Fisch gefüllten Netzes.

Am 9. Februar 2016 wurde das Wrack der CONDOR von dem mit der Suche nach dem untergegangenen Kutter beauftragten BSH-Fahrzeug 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.

Da weder für die Zwecke der polizeilichen Unfallermittlungen noch aus umweltrechtlicher 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.

Die erste Inaugenscheinnahme des Wracks durch das Untersuchungsteam der BSU am 8. März 2016 ergab, dass als Ursache für den Untergang des Kutters weder ein Kontakt mit einem anderen Fahrzeug oder Hindernis noch ein Brand oder eine Explosion in Betracht kamen. Aus der Unversehrtheit der Außenhülle der CONDOR konnte im Übrigen geschlossen werden, dass das Sinken des Kutters auch nicht durch einen Wassereinbruch, bspw. infolge Materialermüdung (Riss oder Bruch in der Außenhaut) hervorgerufen worden war.

Als Unfallursache waren daher zwangsläufig nur Stabilitätsprobleme des Kutters, ggf. in Kombination mit technischen Schwierigkeiten aus den Bereichen Maschine, Ruderanlage oder Winden denkbar.

Mit der Untersuchung der diesbezüglich zu klärenden hydrostatischen bzw. technischen Aspekte beauftragte die BSU zwei externe Sachverständige. Außerdem wurde vom LKA Hamburg in Amtshilfe für die BSU zum Zwecke der detaillierten Vermessung des Kutters ein so gen. Laserscanning durchgeführt.

Der im Zuge der Stabilitätsuntersuchung bereits geplante Krängungsversuch konnte nicht durchgeführt werden, da das örtlich zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stralsund gegenüber der BSU massive Sicherheitsbedenken gegen das für den Versuch erforderliche vorübergehende Verbringen des Kutters ins Wasser äußerte.

Bei seinen Stabilitätsbetrachtungen musste sich der von der BSU beauftragte Sachverständige daher auf Berechnungen beschränken. Hierbei konnte er neben den o. g. Ergebnissen aus der Laservermessung auf Massenangaben diverser Einzelteile des Kutters zurückgreifen. Diese waren anlässlich der Zerlegung des Kutters auf dem Gelände des Tonnenhofes mit Hilfe einer Kranwaage bestimmt worden.

Weitere Schwerpunkte der Untersuchung der BSU waren darauf gerichtet, zu klären, warum die an Bord des Kutters befindliche Rettungsinsel nach dem Untergang des Fahrzeuges nicht aufgeschwommen war und auch die auf dem Kutter installierte Notfunkbake (EPIRB), die nach dem Untergang des Fahrzeuges ein automatisches Notsignal hätte aussenden müssen, ihren Dienst versagt hatte.

Sowohl die Rettungsinsel als auch die EPIRB entsprachen den international verbindlichen Spezifikationen und waren vom Kapitän des Kutters vor dem Unfall ordnungsgemäß den turnusmäßigen Wartungen durch autorisierte Servicepartner der jeweiligen Hersteller unterzogen worden.

Die BSU kontaktierte die Hersteller beider Sicherheitseinrichtungen und wurde von diesen bei der Suche nach den Ursachen der Funktionsstörungen unterstützt.

Die Untersuchungen der BSU bzw. der von ihr beauftragten Sachverständigen wurden zwischenzeitlich abgeschlossen. Die BSU ist derzeit dabei, den Untersuchungsbericht über den sehr schweren Seeunfall zu fertigen. Da die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist zur Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes auf Grund der Komplexität der verschiedenen, oben lediglich kurz angedeuteten Untersuchungsaspekte hierbei nicht eingehalten werden kann, wird die Öffentlichkeit auf dem Wege der Herausgabe des vorstehenden Untersuchungszwischenberichtes über den Stand der Untersuchung informiert.