



# Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

## Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

### Dienstgebäude

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

Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen  
(bei Antwort angeben)  
149/05 - UF1

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 10

E-mail: [juergen.albers@bsh.de](mailto:juergen.albers@bsh.de)

Datum

1. April 2006

## PRESSEMITTEILUNG 04/06

### „Durch Tragen von Rettungswesten wird Ertrinkungstod vermieden und Lebenserwartung erhöht“

Hiermit teilt die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) Hamburg mit, dass der endgültige Untersuchungsbericht Nr. 149/05 bezüglich des Überbordgehens des Skippers von der SY INA 2 am 1. Mai 2005 nördlich von Wustrow am 1. April 2006 veröffentlicht wurde. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugeschickt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) einzusehen und herunterzuladen.

### Zusammenfassung des Seeunfalls:

Am 1. Mai 2005 gegen 15.00 Uhr fiel auf der Reise von Warnemünde nach Rerik bei spiegelglatter See der 69-jährige Skipper von der mit zwei Personen besetzten SY INA 2 auf der Höhe von Wustrow über Bord. Die SY fuhr zu diesem Zeitpunkt unter Motor und der Mitsegler war dabei, das Großsegel zu bergen. Der Skipper konnte noch durch einen Ruf auf den Unfall aufmerksam machen. Dem Mitsegler gelang es jedoch nicht, den sich außenbords an der Relling festhaltenden Skipper an Bord zu ziehen, und nach kurzer Zeit ließ der Skipper die Relling los und trieb achteraus.

Ein sofort durchgeführtes „Mensch über Bord“-Manöver gelang und der ohne Rettungsweste leblos im Wasser Treibende konnte achtern an die Bootsleiter geholt werden. Ohne die Unterstützung des Verunfallten war es dem Mitsegler nicht möglich, ihn achtern über die Bootsleiter hinweg an Bord zu ziehen. Deswegen sicherte er den leblosen, im Wasser treibende Skipper behelfsmäßig mit einem Bootshaken und einer Leine an der Bootsleiter. Danach setzte der Mitsegler einen Notruf über UKW-Sprechfunk ab, der von mehreren Funkstellen aufgefangen wurde und es begaben sich mehrere Fahrzeuge zur Unfallstelle. Gegen 15.33 Uhr ging als Erstes die ENFORCER 2 des Bundesgrenzschutzes (seit 1. Juli 2005 Bundespolizei (BPOL)) längsseits an die Segelyacht. Nach erfolglosem Bergungsversuch trieb der Verunglückte wieder von beiden Fahrzeugen ab und wurde schließlich um 15.47 Uhr vom Schlauchboot des Wasserschutzpolizeibootes WARNOW geborgen und auf die WARNOW gebracht. Der inzwischen mit dem SAR-Hubschrauber eingetroffene Notarzt setzte die vorher schon eingeleiteten Wiederbelebungsmaßnahmen fort und stellte gegen 16.20 Uhr den Tod des Verunglückten fest.

#### **In Auswertung des Seeunfalls hat die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung folgende Sicherheitsempfehlungen erarbeitet:**

Die BSU verweist zunächst auf die Sicherheitsempfehlung des Untersuchungsberichtes 145/04 – Überbordgehen des Skippers der SY ALENA am 20. Juni 2004 SW-lich von Gedser, die im folgenden Absatz verkürzt wiedergegeben wird:

„Alle Betreiber und Fahrzeugführer von Sportbooten haben darauf zu achten, dass je nach Fahrtgebiet (Hohe See, Küstengewässer, Geschützte Gewässer) ihr Boot so beschaffen ist, dass das Risiko, über Bord zu fallen, soweit wie möglich verringert und ein Wiedereinsteigen erleichtert wird. Auch erfahrene Sportbootfahrer sollten ihre Risikobereitschaft ständig überprüfen. Dabei sind die baulichen Anforderungen der Richtlinien 94/25/EG und 2003/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, die CE-Richtlinien für Sportboote sowie die Sicherheitsrichtlinien der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes e.V. und die Broschüre „Sicherheit im See- und Küstenbereich“ des BSH zu beachten.“

Die BSU empfiehlt Besatzungen in der Sportschifffahrt, während ihrer Reisen eine Rettungsweste und ggf. Lifebelts bei Arbeiten an Deck anzulegen. Den Eigentümern und Fahrzeugführern wird empfohlen, die Rettungsmittelausrüstung auf ihren Sportbooten zu überprüfen und ggf. im Hinblick auf ihre Eignung, insbesondere bei Fahrten mit geringer Besatzung, zu verbessern.

Die BSU erkennt an, dass Rettungseinsätze nicht zu den primären Aufgaben der Bundespolizei gehören. Gleichwohl sind Schiffe der Bundespolizei auf Grund ihrer Präsenz in den Küstengewässern häufig mit als Erstes vor Ort. Die BSU empfiehlt insoweit dem Bundespolizeiamt Rostock als Betreiber der ENFORCER 2 und dem Bundesministerium des Innern als Eigentümer der Schiffe der Bundespolizei, vorhandene Rettungsmittel auf ihre Zweckmäßigkeit zu überprüfen und ggf. geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die Rettungsmittelausrüstung zu verbessern, um die Bergung von außenbords gefallen Menschen zu erleichtern.

Im Zusammenhang mit dem Ertrinkungstod und der Rettung aus Seenot verweist die BSU auf das Projekt SARRRAH (Search and Rescue, Resuscitation and Rewarming in Accidental Hypothermia) der Klinik für Anästhesiologie der Universität Lübeck und das Buch: Handbook on Drowning.

J. Kaufmann  
Leiter