



# 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)  
Az.: 347/05

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

**Datum**

E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 1. August 2006

### PRESSEMITTEILUNG 11/06

#### **„Lieber das Schiff auf der richtigen Fahrwasserseite auf Grund setzen als in der Mitte oder auf der falschen Seite des Fahrwassers kollidieren!“**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) Hamburg hat die Kollision zweier Segelachten untersucht, bei denen nicht nach den Grundregeln für das Verhalten im Verkehr navigiert wurde.

Die Manöver zur Vermeidung von Zusammenstößen müssen entschlossen, rechtzeitig und so ausgeführt werden, wie es die gute Seemannschaft erfordert.

Um einen Zusammenstoß zu vermeiden oder mehr Zeit zur Beurteilung der Lage zu gewinnen, muss ein Fahrzeug erforderlichenfalls seine Fahrt mindern oder durch Aufstoppen oder Rückwärtsgehen jegliche Fahrt wegnehmen.

Ist ein Fahrzeug gezwungen, einem entgegenkommenden Fahrzeug auszuweichen, so ist es immer richtiger, sich auf der rechten Seite des Fahrwassers, an der Steuerbordseite, auf Grund drängen zu lassen, als nach der linken Seite des Fahrwassers herüberzuhalten. Ein Ausweichmanöver bei entgegengesetzten Kursen sollte grundsätzlich, auch im freien Seeraum, nach Steuerbord ausgeführt werden.

Der Untersuchungsbericht Nr. 347/05 wurde am 1. August 2006 veröffentlicht, und es 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 25. Juli 2005 kam es im Fahrwasser Rudkøbing Løb in Dänemark auf der Position 54°58,0'N und 010°42,5'E zu einer Kollision zwischen zwei deutschen Segelyachten. Die segelnde Yacht ALIADO fuhr mit Südkurs der unter Motor fahrenden SY KATTEGAT fast im rechten Winkel in die Steuerbordseite im Cockpitbereich. Der Klüverbaum der SY ALIADO verhakte sich dabei am hinteren Radargeräteträger und am Steuerrad der SY KATTEGAT, und nur mit Mühe waren beide Schiffe zu trennen.

Bei der Kollision wurden der Klüverbaum und die Klüverstage der SY ALIADO sowie die Steuerbordreling, Schanz und das Ruderrad der SY KATTEGAT erheblich beschädigt.

Die am Ruder stehende Schiffsführerin der SY KATTEGAT erlitt mehrere Verletzungen.

### **Als Schlussfolgerung aus diesem sehr schweren Seeunfall gibt die BSU die nachfolgenden Sicherheitsempfehlungen heraus:**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt, bei der Ausbildung von Wassersportlern noch intensiver auf die nationalen Vorschriften in ausländischen Gewässern und auf die Kollisionsverhütungsregeln (KVR) hinzuweisen.

Insbesondere sind die Ausweichregeln bei kreuzenden und entgegengesetzten Kursen zu beachten.

Um auf die Situation aufmerksam zu machen, ist bei der Gefahr eines Zusammenstoßes die rechtzeitige Benutzung der Schallsignalanlage bzw. Funkanlage zu empfehlen.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Herstellern von speziellen Karten für die Sportschiffahrt, noch mehr darauf zu achten, dass insbesondere der Flachwasserbereich von unter 4 m genau nach den Peildaten erstellt wird. Gerade die Sportschiffahrt ist auf eine detailgenaue Darstellung angewiesen, um z.B. beim Kreuzen das Fahrwasser zu verlassen oder um bei zu viel Wind die Landabdeckung aufzusuchen.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt, revierspezifische Angaben und die Tonnentypen mit den entsprechenden Toppzeichen sollten besonders in ausländischen Gewässern nach den Vorgaben eingezeichnet sein, da z.B. eine Tonnenbezeichnung mit Nummern oder Buchstaben, wie in deutschen Gewässern, nicht immer gegeben ist.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem BMVBS, den § 2 Abs. 6 - gewerbsmäßige Nutzung - der See-Sportbootverordnung dahin gehend zu ändern, dass eine gewerbsmäßige Nutzung eines Sportbootes für die Ausbildung schon allein bei der Gestellung eines nicht ehrenamtlichen Bootsführers, eines Ausbilders oder einer Besatzung vorliegt. Die jetzige Formulierung, dass eine gewerbsmäßige Nutzung von Sportbooten nur vorliegt, wenn der Einsatz für die Ausbildung auf Gewinnerzielung gerichtet ist, scheint nicht ausreichend, um eine gewerbsmäßige Nutzung zu definieren.

Jörg Kaufmann  
Leiter