



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
www.bsu-bund.de

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
Az.: 288/05

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 1. Dezember 2006

PRESSEMITTEILUNG 15/06

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der **Untersuchungsbericht Nr. 288/05**, bezüglich der **Kenterung der SY DE HOOP am 31. Juli 2005 im Fahrwasser Travemünde** am 1. Dezember 2006 veröffentlicht wurde. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter www.bsu-bund.de einzusehen und herunterzuladen.

Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 31. Juli 2005 kam es im Fahrwasser Travemünde auf der Position 53°58,9'N und 010°54,8'O um ca. 13:30 Uhr zur Kenterung der Segelyacht DE HOOP mit anschließendem Untergang.

Alle an Bord befindlichen sechs Personen, die ausnahmslos keine Rettungswesten trugen, wurden gerettet.

Der schwere Seeunfall, Kenterung und Untergang der Segelyacht DE HOOP, ist auf fehlerhafte Segelführung sowie auf konstruktiv bedingte fehlende Stabilitätsreserve des Schiffes zurückzuführen.

Untersuchung des Seeunfalls

Die Segelyacht wurde ursprünglich 1922 als segelndes Fischereifahrzeug mit geradem Steven in Ostende/Belgien gebaut. Das Schiff war bis 1963 als Fischereifahrzeug im Einsatz.

Nach Umbaumaßnahmen zu einem Zweimast-Segel-Schoner mit Klüverbaum und Innenausbau zur Personenbeförderung wurde das Schiff unter holländischer Flagge von 1966 bis 1980 als Charterschiff betrieben. Vom jetzigen Eigner wurde die DE HOOP als Zweimast-Gaffel-Schoner mit 178 m² Segelfläche im September 1980 angekauft und nach Lübeck überführt.

Im Laufe der Jahre wurden mehrere größere Instandsetzungen und Umbauten durchgeführt. Das komplette Rigg wurde 1998/1999 zu einem Wishbone-Schoner umgebaut und die Masten, inklusive dem stehenden und laufenden Gut, erneuert. Die gesamte Segelfläche am Wind betrug jetzt 236,4 m².

Auf der Grundlage eines Krängungsversuches vom 24. April 2003 wurde eine Stabilitätsgrenzkurve und Segelanweisung von der Werft berechnet. Als Grenzwinkel, bei dem die Segelfläche zu verkleinern sei, wurde ein Neigungswinkel von 15° angegeben. Kurz vor der Kenterung wurden Fotoaufnahmen von der SY DE HOOP gemacht. Auf der Grundlage dieser Fotos wurde der tatsächliche Krängungswinkel des Schiffes mit Hilfe der Photogrammetrie von ca. 25,5° ermittelt. Der vorgegebene Krängungswinkel von 15° wurde danach überschritten.

Sicherheitsempfehlungen

Die BSU empfiehlt den Eignern und Betreibern von nicht nach der CE-Richtlinie oder den Klassifikationsvorschriften gebauten Wassersportfahrzeugen, dass sie sich ausreichend mit den Stabilitätsverhalten ihrer Schiffe vertraut machen. Neben den Verhaltenspflichten aufgrund der Verkehrsvorschriften, hat jeder Führer eines Wassersportfahrzeuges die seemännischen Sorgfaltspflichten zu beachten, die der allgemeine Seemannsbrauch oder die Besonderheiten der Situation erfordern.

Diese seemännischen Sorgfaltspflichten erstrecken sich aber nicht nur auf das Verkehrsverhalten, sondern auch auf die Schiffsführung und die Schiffssicherheit. Eine der wichtigsten Regeln ist es, dass Wassersportfahrzeug vor Beginn der Seereise „seeklar“ zu machen, d.h.

- erforderliche Sicherheitsausrüstung einsatzfähig an Bord zu haben,
- die notwendige Stabilität zu überprüfen,
- den erforderlichen Auftrieb zu gewährleisten und,
- einen sicheren Verschlusszustand herzustellen.

Die BSU empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu prüfen, ob für Wassersportfahrzeuge verbindlich die Anwendung der Stabilitätsvorschriften des GL für Wassersportfahrzeuge über 10 m Länge vorgeschrieben werden kann, die nicht nach derzeitigen Regelungen, CE-Norm oder anderen Vorschriften, in Fahrt gebracht werden.

Jörg Kaufmann
Leiter