



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

Dienstgebäude
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 83 11
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40
posteingang@bsu-bund.de
<http://www.bsu-bund.de>

Leitweg ID 991-14090-76

**Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom**

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
276/21

+ 49 (0) 40 31 90 – 8311

Datum

E-Mail: posteingang@bsu-bund.de

08.12.2022

PRESSEMITTEILUNG 13/22

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 276/21 am 08. Dezember 2022 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Untergang des Segelbootes SILJA und dem Tod eines Crewmitgliedes. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen>

einzusehen und herunterzuladen.

Untergang des Segelbootes SILJA und Tod eines Crewmitgliedes im Seegat Accumer Ee am 26. August 2021

Am 26. August 2021 um 17:49 Uhr¹ kenterte das sieben Meter lange Segelboot SILJA auf der Fahrt von Juist nach Langeoog von See kommend im Bereich der Barre² südlich der Ansteuerung zum Seegat³ Accumer Ee. In Folge der Kenterung gingen drei Personen, eine Frau und zwei Männer, im Alter von jeweils Anfang 20 Jahren, über Bord. Etwa 30 Minuten später ging das Boot unter. Um 18:27 Uhr gelang es dem Bootsführer mit einem Smartphone einen Notruf abzusetzen, worauf ein umfangreicher Rettungseinsatz eingeleitet wurde.

Etwa drei Stunden nach der Kenterung wurde der erste Segler von einem Seenotrettungskreuzer leblos, mit einer Rettungsweste im Wasser treibend, gesichtet. Beim Versuch, den Segler von Bord eines Seenotrettungsbootes aus dem Wasser zu ziehen, riss der Auftriebskörper von der Weste ab und der Segler versank im Meer. Er

¹ Ortszeit, Mitteleuropäische Sommerzeit (UTC + 2 Stunden).

² Sand- oder Schlickbank mit Barrierewirkung für die Schifffahrt.

³ Seegat, auch Seegatt. Beide Schreibweisen sind gebräuchlich. Die Schreibweise im Bericht entspricht der, wie sie vom BSH in den amtlichen Seehandbüchern zu finden ist.

wurde bis zur Veröffentlichung dieses Berichtes nicht gefunden. Mit großer Wahrscheinlichkeit war der Segler bereits vor dem Bergungsversuch ertrunken.

Um 21:25 Uhr wurde die Frau von der Besatzung eines SAR-Hubschraubers⁴ im Wasser entdeckt und gerettet. Dieselbe Besatzung rettete etwa 30 Minuten später den Bootsführer. Beide Segler trugen Rettungswesten, deren Auftriebskörper sich zum Teil von der Schutzhülle gelöst hatten.

Die SILJA kenterte insbesondere aufgrund kurzer steiler Wellen. Im Bereich der Barre des Seegats Accumer Ee hatten sich bei ablaufendem Gezeitenstrom und einer durch den starken, in Böen stürmischen auflandigen Wind erzeugten gegenläufigen Windsee von bis zu 2,5 Meter Höhe mit sehr großer Wahrscheinlichkeit Grundseen und möglicherweise Brandungswellen gebildet.

Nach Auffassung der BSU hatten weder die Fahrmanöver noch die Bootsgröße einen maßgeblichen Einfluss auf die Kenterung.

Informationen aus nautischen Veröffentlichungen (Seehandbuch/Revierführern) und Seekarten (elektronisch/Papier) mit Warnungen vor dem Befahren von Seegaten bei bestimmten Bedingungen wurden nicht genutzt, beziehungsweise übersehen.

Grundseen sind bei den oben genannten Rahmenbedingungen typische Erscheinungen für Seegaten. Diese Gefahr ist auch typisch für alle Seegebiete mit vergleichbaren Naturverhältnissen. Hier sind insbesondere Flussmündungen und Hafeneinfahrten zu nennen, wenn dort von See kommende Wellen auf eine rasch abnehmende Wassertiefe treffen.

Der Untersuchungsbericht befasst sich ausführlich mit der Frage, warum der Bootsführer die Route⁵ nicht so geplant hatte, wie es für dieses Seegebiet erforderlich gewesen wäre. In diesem Zusammenhang wurde der Erwerb des Sportbootführerscheins für den Geltungsbereich der Seeschiffahrtsstraßen (SBF-See) näher betrachtet und eine Sicherheitsempfehlung hinsichtlich der Prüfungsanforderungen erarbeitet.

Es wurden weitere sicherheitsrelevante Aspekte auf Sportbooten untersucht, die den Seeunfall und die Rettungsmaßnahmen maßgeblich beeinflusst hatten. Hierzu zählten insbesondere

- der Gebrauch und die Bereitstellung von Seehandbüchern und anderen nautischen Veröffentlichungen sowie deren inhaltliche Aussagen,
- der Gebrauch von Rettungswesten,
- der Gebrauch von Smartphones als Navigations- und Notrufgerät,
- die Bereitstellung geeigneter Signalmittel,
- die Zusammensetzung der Crew.

Hieraus ergaben sich mehrere Sicherheitsempfehlungen. Zeitgleich mit der Herausgabe dieses Untersuchungsberichtes hat die BSU allgemeine Sicherheitsempfehlungen (Lessons Learned) auf www.bsu-bund.de (dort:

⁴ SAR: Search and Rescue (Suche und Rettung).

⁵ Im Untersuchungsbericht wird der Begriff „Route“ im Sinne einer geplanten Strecke verwendet. Der Begriff „Törn“ im Sinne einer Reise.

Lessons Learned 13) veröffentlicht, die sich insbesondere an die Bootsführungen von Sportbooten richten.⁶

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen>.

Ulf Kaspera
Direktor

⁶ Die Herausgabe von „Lessons Learned“ durch Untersuchungsbehörden basiert auf einem Beschluss der International Maritime Organization (IMO) von 2018.