

Untersuchungsbericht 149/05

1. April 2006

Sehr schwerer Seeunfall:

Überbordgehen des Skippers mit Todesfolge am 1. Mai 2005 auf der SY INA 2 N-lich von Wustrow

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 1. Mai 2005 gegen 15.00 Uhr MESZ fiel auf der Reise von Warnemünde nach Rerik der 69-jährige Skipper der SY INA 2 auf der Höhe von Wustrow über Bord. Bei spiegelglatter See war der Mitsegler gerade dabei, unter Motor das Großsegel einzuholen, als er durch einen Ruf auf den Unfall aufmerksam wurde. Er eilte sofort nach achtern und sah den Skipper, wie er sich mit einer Hand an Bb.-Seite in Höhe der Plicht von außen an der Reling festhielt. Als es dem Mitsegler nicht gelang, den Skipper an der Reling zu halten, trieb der Skipper vom Boot weg. Nach einem „Mensch über Bord“-Manöver gelang es dem Mitsegler, den Verunfallten achtern an die Bootsleiter zu holen. Zu diesem Zeitpunkt war der Verunfallte bereits leblos und konnte die Rettungsversuche nicht mehr unterstützen. In diesem Zustand war es nicht möglich, den Verunfallten achtern über die Bootsleiter hinweg an Bord zu ziehen. Deswegen wurde er behelfsmäßig mit einem Bootshaken und einer Leine an der Bootsleiter gesichert. Danach setzte der Mitsegler einen Notruf über UKW-Sprechfunk ab, der von mehreren Funkstellen aufgefangen wurde. Es begaben sich ein Beiboot des Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiffes DENEBO des BSH¹, das WSP¹-Boot WARNOW mit Schlauchboot, das Schnellboot ENFORCER 2 des BGS¹, das Seenotrettungsboot WOLTERA der DGzRS¹ sowie der SAR¹-Hubschrauber RESCUE 8956 zur Unfallstelle. Gegen 15.33 Uhr ging die ENFORCER 2 längsseits an die Segelyacht. Nach erfolglosem Bergungsversuch trieb der Verunglückte wieder ab und wurde schließlich um 15.47 Uhr vom Schlauchboot der 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.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die BSU verweist zunächst auf die Sicherheitsempfehlung des Untersuchungsberichtes 145/04, 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.“

¹ Abkürzungen: BSH (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie), WSP (Wasserschutzpolizei), BGS (Bundesgrenzschutz, seit 1. Juli 2005 in Bundespolizei (BPOL) umbenannt), SAR (Search and Rescue), DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger)

Die BSU empfiehlt Besatzungen in der Sportschiffahrt, 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.