

Untersuchungsbericht 166/05

01. Juni 2006

Sehr schwerer Seeunfall:

Tödlicher Segelunfall an Bord der SY SINFONIE SYLT am 05. Mai 2005 in der Flensburger Förde.

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 5. Mai 2005 kam es auf der Flensburger Förde zu einem tödlichen Segelunfall an Bord der Segelyacht SINFONIE SYLT. Die Yacht vom Typ Grand Soleil 70 hatte gegen 08.30 Uhr¹ mit drei segelerfahrenen und dem Boot vertrauten Personen an Bord ihren Ankerplatz vor dem dänischen Hafen Höruphav verlassen und befand sich auf einem General-Kurs von ca. 140° mit achterlichem Wind segelnd auf dem Weg nach Kiel. An Deck hielt sich zum Unfallzeitpunkt neben dem Steuermann eine weitere Seglerin auf. Nach deren Beobachtung fiel die Yacht, kurz nachdem der Steuermann die Selbststeueranlage - möglicherweise nur vermeintlich - eingeschaltet und den Backbord-Steuerstand in Richtung Cockpit verlassen hatte, gegen 09.05 Uhr stark nach Lee ab mit anschließender Patenthalse.² Dabei wurde der Steuermann von der Großschot erfasst und stürzte gegen die Innenkante der Plicht. Hierbei zog er sich schwere Kopfverletzungen zu.

Der Skipper der Yacht, der durch Hilferufe der Mitseglerin auf die Situation aufmerksam geworden war, eilte an Deck und wies die Mitseglerin an, das Vorsegel zu bergen, um das Boot zu stabilisieren und unter Kontrolle zu bringen. Nachdem er sich kurzzeitig wieder unter Deck begeben hatte, um über UKW einen Notruf abzusetzen, versuchte er in der Folgezeit, bis zum Eintreffen der Rettungskräfte den bewusstlosen Steuermann zu reanimieren. Gegen 09.28 Uhr erreichte ein Boot der Bundespolizei³ den Unfallort. Dessen Besatzung nahm den Schwerverletzten an Bord und setzte die Wiederbelebungsversuche bis zum Eintreffen des vom MRCC⁴ Bremen zum Unfallort beorderten Seenotrettungsbootes JENS FÜERSCHIPP fort. Durch einen Arzt, der den Rettern der DGzRS⁵ im Hafen Gelting Mole seine Hilfe angeboten und sie daraufhin zum Unfallort begleitet hatte, wurde um 10.01 Uhr der Tod des Steuermanns festgestellt.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht sind Ortszeiten = Mitteleuropäische Sommerzeit = UTC + 2h.

² Unkontrolliertes Umschlagen des Baumes mit dem Großsegel von einer Schiffsseite auf die andere, bei achterlichen Winden.

³ Anm.: Zwischenzeitlich erfolgte mit Wirkung vom 1. Juli 2005 die Umbenennung des Bundesgrenzschutzes in Bundespolizei.

⁴ Maritime Rescue Co-ordination Centre.

⁵ Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung spricht die folgenden Sicherheitsempfehlungen aus:

1. **Skippern und Besatzungen von Segelyachten** wird empfohlen, sich beim Einschalten eines Autopiloten sorgfältig davon zu überzeugen, dass dieser tatsächlich aktiviert ist. Auch nach dem Zuschalten des Automaten sollte das Steuerverhalten der Yacht noch einige Minuten beobachtet werden, bevor der Steuerstand verlassen wird. Der Einsatz des Autopiloten entbindet den Skipper und die Crew im Übrigen auch in der Folgezeit nicht von der Verpflichtung, das Kursverhalten der Yacht ständig zu kontrollieren. Beim Einsatz des Autopiloten ist zu beachten, dass dieser als Hilfsmittel für den Skipper in Situationen konzipiert ist, die keine besonderen Anforderungen an die Fähigkeiten und Fertigkeiten eines Rudergängers stellen. Demgegenüber sollte der Handsteuerung der Vorzug gegeben werden, wenn auf Grund der Windverhältnisse ein möglichst schnelles und professionelles Reagieren des Skippers auf Grenzsituationen erforderlich ist.
2. Beim Aufenthalt an Deck müssen alle **Besatzungsmitglieder auf Yachten unter Segel** stets vorsichtig agieren und sich der großen Gefahren durch wechselnde Winde und ein daraus resultierendes plötzliches Umschlagen des Großbaumes bewusst sein. Der Aufenthalt in Schwenkbereichen von Bäumen und Schoten ist auf ein Minimum zu reduzieren und nur unter Beachtung äußerster Umsicht zulässig.
3. **Skipper von Segelyachten** werden aufgefordert, insbesondere beim Segeln mit achterlichen Winden, die Verwendung eines so genannten Bullenstanders ernsthaft in Erwägung zu ziehen, um das plötzliche Umschlagen des Großsegels auf Grund von Winddrehungen (so genannte Patenthalse) zu verhindern.
4. **Segelschulen** und ausbildenden **Segelvereinen** wird empfohlen, im Rahmen der Ausbildung den Umgang mit Steuerautomaten zu erläutern und dabei über die technischen Grenzen der entsprechenden Systeme und das bestehende Gefahrenpotenzial zu informieren. Auch der Sinn und Zweck sowie der richtige Einsatz eines Bullenstanders sollte umfassend vermittelt werden.
5. **Herstellern von nautischen und technischen Geräten für den Bordbetrieb** wird empfohlen, die Bedieneinheiten der Geräte auf die Funktionalität der Kontrolleinrichtungen für den jeweiligen Betriebszustand hin zu überprüfen. Insbesondere beim Einsatz von LCD-Displays, Leuchtschaltern und akustischen Signalen ist zu berücksichtigen, dass deren Wahrnehmbarkeit beim Einsatz im ungeschützten Decksbereich durch äußere Einflüsse (beispielsweise Windgeräusche, Sonneneinstrahlung) stark eingeschränkt sein kann.