

# **Untersuchungsbericht 288/05**

01. Dezember 2006

Schwerer Seeunfall:

Kenterung der SY DE HOOP am 31. Juli 2005 im Fahrwasser Travemünde

## **1 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 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.

## **2 Sicherheitsempfehlungen**

### **2.1 Eigner, Betreiber und Schiffsführer**

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.

### **2.2 Normgeber**

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.