

Untersuchungsbericht 143/11

Datum: 30. April 2011

Sehr schwerer Seeunfall

Tod eines Besatzungsmitglieds der Segelyacht SPECIAL ONE am 30. April 2011 vor Fehmarn

mit Anhang:

Untersuchungsbericht 94/09

Tod eines Besatzungsmitglieds der Segelyacht KELBO am 29. März 2009 vor Mallorca

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 30. April 2011 gegen 10:24 Uhr wurde über UKW-Funk bei Bremen Rescue Radio gemeldet, dass eine Person auf der deutschen Segelyacht SPECIAL ONE über Bord gefallen sei. Der Unfall ereignete sich während einer Ausbildungsreise auf der Fahrt von Burgtiefe/Fehmarn zum dänischen Hafen Bagenkop auf Langeland.

Der Unfall geschah zu Beginn der Reise, zum Unfallzeitpunkt befand sich die Segelyacht in Landnähe, ca. 2 sm südlich des Hafens Burgstaaken auf Fehmarn.

Aufgrund einer Unaufmerksamkeit während eines Wendemanövers kam es zu Problemen mit dem Großsegel. Die Großschot war bis zum Mast hin ausgerauscht, und der Bootsführer ging daraufhin auf Steuerbordseite und der stellvertretende Bootsführer auf Backbordseite zum Mast nach vorne, um die Enden der Großschot zu klarieren.

Auf dem Rückweg von vorne stürzte der stellvertretende Bootsführer über Bord, wobei er noch das eine Ende der Schot in seinen Händen hielt und so den Kontakt mit der Segelyacht nicht verlor. Zwei bis drei Mitsegler konnten den über Bord Gefallenen an den Händen und an seiner ausgelösten Rettungsweste etwa mittschiffs an der Bordwand halten. Bei dem Versuch, ihn wieder an Bord zu ziehen, wurde die Rettungsweste dem im Wasser Schwimmenden nach oben über den Kopf gezogen. Als es nicht gelang, den Verunglückten mittschiffs an Deck zu holen, wurde er nach achtern gezogen. Dort wurde vergeblich versucht, eine klappbare, nicht am Schiffsrumpf befestigte Badeleiter zu montieren. Der Bootsführer, der sich am Achterstag mit einer Sicherungsleine/Lifebelt sicherte, versuchte von der nicht richtig befestigten Leiter den Verunfallten mittels Handkontakt zu bergen. Dabei brach ein Gelenk der Leiter und der Bootsführer ging bei diesem Bergungsversuch ebenfalls über Bord und konnte nur unter Schwierigkeiten wieder an Deck geholt werden. Während dieses Bergungsversuchs trieb der Verunfallte ab und trotz mehrerer Manöver der SPECIAL ONE konnte mit der im Wasser treibenden leblosen Person kein erneuter Kontakt hergestellt werden.

Nachdem der Bootsführer wieder an Deck war, begab er sich unter Deck und sendete einen Notalarm und führte den anschließenden Notverkehr über UKW Funk.

Der in der Nähe des Unfallortes befindliche Fischkutter TÜMMLER wurde um 10:27 Uhr durch den Funkverkehr auf die Notsituation aufmerksam, und der Besatzung gelang es, eine Leinenverbindung mit dem leblos im Wasser Treibenden herzustellen. Eine Bergung und Verbringen an Deck gelang aber auch der Fischkutterbesatzung nicht. Erst der Schlauchboot-Besatzung des Polizeibootes FEHMARN gelang es, gegen 10:53 Uhr unter erheblicher Mühe

die Person zu bergen und in den Hafen Burgstaaken auf Fehmarn zu verbringen. Im Hafen wurde durch den herbeigerufenen Notarzt der Tod des Verunfallten festgestellt.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die folgenden Sicherheitsempfehlungen stellen weder nach Art, Anzahl noch Reihenfolge eine Vermutung hinsichtlich Schuld oder Haftung dar.

2.1 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), dass die in der See-Sportbootverordnung in den Anhängen Bootszeugnis (See) und Abnahmeprotokoll für Sportboote erwähnten Bezeichnungen „Außenbordtreppe“ und „Sicherheitsleiter“, die offensichtlich für die Bergung von Personen eingesetzt werden sollen, näher beschrieben werden. Unbedingt notwendig ist, die in der See-Sportverordnung, in Verbindung mit den Sicherheitsrichtlinien der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes e.V. beschriebene Sicherheitsleiter als „geeignete Bergereinrichtung für Mann über Bord“ näher zu präzisieren und hierbei auf das Erfordernis der Bergung einer hilflosen bzw. entkräfteten Person einzugehen.

2.1.1 Praktische Prüfungen bei Sportbootführerscheinen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die praktische Ausbildung und Prüfung bei den Sportbootführerscheinen Binnen und See zu Mensch-über-Bord Manöver dahingehend anzupassen, dass die Manöver mit realistischen Puppen ausreichend geübt werden und dass auf die besondere Situation der Bergung von hilflosen Personen eingegangen wird.

2.2 Deutsches Institut für Normung e.V. (DIN)

2.2.1 Geeignete Bergemittel für Mann-über-Bord-Unfälle

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik (NMST) im Deutschen Institut für Normung e.V. (DIN) bei der nächsten Überarbeitung der Norm DIN EN ISO 15085 „Verhütung von Mann-über-Bord-Unfällen und Bergung“ darauf hinzuwirken, dass geeignete Bergemittel, die an Bord von Sportbooten mitgeführt werden müssen, auch für ein selbständiges Wiedereinsteigen sowie für die Bergung von hilflosen, im Wasser liegenden Personen geeignet sein müssen.

2.2.2 Mobile Badeleitern

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik (NMST) im Deutschen Institut für Normung e.V. (DIN) bei der nächsten Überarbeitung der Norm DIN EN ISO 15085 „Verhütung von Mann-über-Bord-Unfällen und Bergung“ darauf hinzuwirken, dass insbesondere mobile Badeleitern nicht als alleinige Wiedereinsteigevorrichtungen anerkannt werden. Werden trotzdem mobile Badeleitern mit verwendet, so sollte analog der Einsatzzeit von Rettungsinseln in der DIN EN ISO 15085 die Zeit für die Montage und Einsatzbereitschaft festgelegt sein. Darüber hinaus muss die dauerhafte Position des Stauorts der Badeleiter festgehalten werden.

Das Handbuch für den Schiffsführer muss zwingend die notwendige Beschreibung der Wiedereinsteigevorrichtung an Bord enthalten und griffbereit verwahrt werden.

2.3 Germanischer Lloyd

Die nachfolgenden Sicherheitsempfehlungen richten sich auch an alle anderen Zertifizierungsstellen und Besichtigter.

2.3.1 CE Zulassung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Germanischen Lloyd bei der Zertifizierung der Sportboote die DIN EN ISO 15085 in Bezug auf Wiedereinsteigevorrichtung zu beachten. Wenngleich eine Beschreibung der Wiedereinsteigevorrichtung in den Handbüchern für den Schiffsführer nach der Sportbootrichtlinie nicht vorgesehen ist und gemäß der See-Sportbootverordnung nicht gefordert wird, sollte sie aus Sicht der BSU gleichwohl enthalten sein.

2.3.2 Besichtigter nach der See-Sportbootverordnung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Germanischen Lloyd als Besichtigter von Sportbooten nach der See-Sportbootverordnung, die an Bord installierten Außenbordtreppen oder Sicherheitsleitern nach den Vorgaben der Sicherheitsrichtlinien der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes e.V. in Bezug auf geeignete Bergeeinrichtung für „Mann-über-Bord“ bei Abnahmen zu überprüfen. Weiterhin sollte überprüft werden, ob ein Handbuch für den Schiffsführer an Bord ist und ob in diesem die Wiedereinsteigevorrichtungen ausreichend beschrieben sind. (Siehe auch 7.3.1)

2.4 Bauwerft der SY SPECIAL ONE

Die nachfolgende Sicherheitsempfehlung richtet sich grundsätzlich auch an andere Yachtbau-Werften.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Bauwerft der SY SPECIAL ONE vom Type Salona 45 auf den Anbau von mobilen Badeleitern zu verzichten und die Wiedereinsteigevorrichtungen in den Handbüchern für den Schiffsführer genau zu beschreiben. Wiedereinsteigevorrichtungen nach DIN EN ISO 15085 sollen funktional, praktikabel, einfach und schnell zu bedienen sowie auch tauglich sein, hilflose Personen zu bergen.

2.5 Vercharterer der SY SPECIAL ONE

Die nachfolgenden Sicherheitsempfehlungen richten sich grundsätzlich auch an andere Firmen und Personen, die Charterschiffe vermieten.

2.5.1 Mensch-über-Bord Bergemittel

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Vercharterer der SPECIAL ONE dafür Sorge zu tragen, dass bei Übergabe der Schiffe besonders auf die an Bord vorhandenen Berge- und Rettungsmittel eingegangen wird. Dazu gehört, dass die Rettungssysteme sowie auch die Bedienung der Funkanlage gezeigt und die spezifischen schiffsbezogenen Manöver zur Bergung bei einem Mensch-über-Bord Manöver durchgesprochen werden.

2.5.2 Besonderheiten der Charterschiffe

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Vercharterer der SPECIAL ONE weiterhin auf Besonderheiten, wie z.B eine außergewöhnliche Schotführung, die von normalen Yachten abweicht, bei Schiffsübergaben hinzuweisen.

2.6 Charterer der SPECIAL ONE

Die nachfolgende Sicherheitsempfehlung richtet sich grundsätzlich auch an andere Wassersportverbände, Segelschulen und Sportbootfahrer.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Segelschule, die die SY SPECIAL ONE gechartert hatte, ihre Bootsführer darauf hinzuweisen, noch intensiver die Gefahren auf dem Wasser zu beachten. Dazu gehört, das Verhindern des Überbordfallens durch die Eigensicherung mit Sicherungsleinen, das Vermeiden des Ertrinkens durch Tragen von Rettungswesten und das Üben von Mensch-über-Bord Manövern einschließlich der Verfahren, um die über Bord gefallenen Personen wieder aus dem Wasser zu bergen.