

Untersuchungsbericht 86/13

Datum: 10. April 2013
Sehr schwerer Seeunfall

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 10. April 2013 um 08:30 Uhr lief das deutsche Ausbildungsboot, die Segelyacht MERI TUULI des Typs X-Yachts 442 mit 5 Besatzungsmitgliedern von Peniche/Portugal mit dem Ziel Figueira da Foz aus. Die Reise wurde mit einer Distanz von 55 sm und einer Geschwindigkeit von 8 kn berechnet, so dass die Ankunftszeit bei Hochwasser etwa nachmittags gegen 16:30 Uhr gewesen wäre. Die MERI TUULI erreichte ihren Liegeplatz im Zielhafen nicht. Nach dem Segeleinholen krängte sie SW-lich der N-lichen Mole etwa an der 10 m Linie um 16:41 Uhr schlagartig durch eine Grundsee wahrscheinlich nach Bb. auf die Wasserlinie über, als sie durch eine steile, achterliche 5-6 m hohe Welle querschlug und ihre Steuerfähigkeit verlor. Dabei brach der Mast und 4 Besatzungsmitglieder fielen außenbords. Bei der Rettungsaktion verstarben ein Polizist und ein Besatzungsmitglied in einem halbstarren Schlauchboot, das gekentert war, nachdem zwei Besatzungsmitglieder der MERI TUULI bereits abgeborgen waren.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Eigner und Betreiber MERI TUULI

Die BSU empfiehlt der Segelschule, die Rettungsmittelausrüstung auf ihren Sportbooten zu überprüfen und ggf. im Hinblick auf ihre Eignung, insbesondere bei Auslandsfahrten auf dem Atlantik, zu verbessern. Es ist darauf zu achten, dass je nach Fahrtgebiet (Hohe See, Küstengewässer, Geschützte Gewässer) die Ausrüstung so beschaffen ist, dass das Risiko über Bord zu fallen soweit wie möglich verringert und ein Wiedereinsteigen erleichtert wird. In diesem Zusammenhang ist zu bewerten, ob kleinere Rettungswesten auf Segelbooten geeigneter sind als Multifunktionswesten mit größerem Auftrieb. Bei den Sicherungsleinen ist je nach Herausforderung des Fahrtgebietes zu prüfen, ob ein von der Rettungsweste getrenntes Fallgurtsystem mit Schrittgurt und Falldämpfung vorzuhalten ist und geeignete Anschlagmöglichkeiten am Boot vorhanden sind, die das Verletzungsrisiko bei hohen Rollmomenten, reduzieren.

Für die Reise müssen aktuelle und berichtigte Seekarten an Bord sein.

2.2 Bootsführer (Skipper) MERI TUULI

Der Bootsführer (Skipper) ist neben der Eigenverantwortlichkeit jedes Besatzungsmitglieds verpflichtet, das sachgerechte Anlegen von persönlicher Sicherheitsausrüstung zu überprüfen und auf Risiken hinzuweisen. Dabei ist es hilfreich, Situationen gemeinsam zu besprechen und eine Strategie festzulegen. Steile, hohe und brechende querlaufende Wellen sind hohe Risiken, um Sportboot-yachten zum Kentern zu bringen. Insofern müssen brechende Wellen vermieden und das Wellenbild ständig beobachtet werden.

Für die Reiseplanung in fremden und unbekanntem Gewässern sollten mehrere Quellen an Seebüchern benutzt werden. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hält dafür eine Vielzahl von maritimer Literatur in ihrer Bibliothek vor.

Der Navtex-Empfänger sollte so eingestellt werden, dass die Übersichtlichkeit nicht verloren geht, und relevante Nachrichten sortiert werden.

Im Sprechfunkverkehr kann es hilfreich sein, um an Hafeninformationen zu kommen, die Anrufe allgemeiner zu halten, z.B. an alle Stationen oder u.U. sich an die Hafenlotsen zu wenden und dabei die Absicht des Anrufs hervorzuheben.

Es ist darauf zu achten, dass neben der elektronischen Seekarte auch die Papierseekarten auf dem aktuellen Stand sind.

Vor Anfang der Reise ist die Schiffsausrüstung, insbesondere die Navigations- und Funkausrüstung und das laufende und stehende Gut (Wanten) sowie die Maschine und Segel zu überprüfen.

Vor Hafeneinfahrten, die durch hohe Dünungswellen beeinträchtigt werden und je nach Wetterlage ist zu bewerten, ob eine direkte Ansteuerung in den durch Molen geschützten Bereich mit Besegelung günstiger wäre, als sich der rauen See auszusetzen und zunächst die Segel zu bergen.