

## **Untersuchungsbericht 258/18**

**Datum: 2. Mai 2019**

**Sehr Schwerer Seeunfall**

**Kenterung des Vermessungsboots GEO PROFILER im Wattenmeer vor Büsum am 17. Juli 2018**

### **1 Zusammenfassung des Seeunfalls**

Am 17.07.18 geriet das 7 m lange Vermessungsboot GEO PROFILER im Wattenmeer vor Büsum in stürmische See. Dies führte gegen 19:40 Uhr zum Kentern des Bootes über die Querachse und dem Heck, als nach Aussage der Besatzung eine ca. 2 m hohe Welle achtern einschlug. Ursächlich dafür war die plötzliche Zunahme der Windstärke von 4 Bft auf 7 Bft. Da zu diesem Zeitpunkt das Wasser seit ca. 2,5 Stunden abließ, baute sich schnell eine steile See auf. Dabei fiel zunächst ein Außenbordmotor aus. Mit nur einem Motor gelang es nicht, das Boot kontrolliert zu steuern, so dass es quer schlug und noch mehr Wasser eindrang bis der zweite Motor und die Bordelektronik ausfielen. Somit konnte kein Notruf mehr abgesetzt und lediglich eine Rettungsweste und ein Rettungsring angelegt werden. Gegen 13:00 Uhr des nächsten Tages konnte der Seenotkreuzer THEODOR STORM bei einer großen Rettungsaktion von mehreren Stellen die beiden Besatzungsmitglieder auf dem Tertiusstrand sichten und retten, den sie kurz vorher treibend bei einer Wassertemperatur von 20° geschwächt erreicht hatten.

### **2 Sicherheitsempfehlungen**

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

#### **2.1 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem BMVI die Schiffssicherheitsverordnung und Schiffsbesatzungsverordnung so anzupassen, dass auch gewerbliche Arbeitsboote unter 8 m Länge erfasst werden. Der Begriff „küstennahe Fahrt“ sollte hinsichtlich der nationalen Fahrt in der Seeleute-Befähigungsverordnung unter Berücksichtigung der Regel II/3 der Anlage zum STCW-Übereinkommen genauer spezifiziert werden, damit Arbeitsboote und weitere Kleinfahrzeuge mit Befähigungszeugnissen besetzt werden dürfen. Dabei sollten auch Befähigungen von bestehenden Bootsführern beachtet werden.

## **2.2 Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG-Verkehr)**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der BG-Verkehr Regelungen für gewerblich genutzte Arbeitsboote unter 8 m Länge zu schaffen, damit für diese Fahrzeuge Schiffsicherheits- und Schiffsbesatzungszeugnisse ausgestellt werden können.

## **2.3 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem BSH zusammen mit der Ständigen Arbeitsgemeinschaft für das Seefahrtbildungswesen der Bundesländer einen Ausbildungsweg ausschließlich zum „Schiffsführer Kleinfahrzeuge“ (NSF) in der nationalen Fahrt sowie Standards zur Anerkennung von bestehenden Schiffs/Bootsführern zu entwickeln, die nicht im Besitz eines nautischen Befähigungszeugnisses sind.

## **2.4 Eigner und Betreiber der GEO PROFILER**

2.4.1 Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Eigner bzw. Betreiber ihre gewerblichen Kleinfahrzeuge, solange es keine sicherheitsrelevanten behördlichen Vorgaben gibt und keine offiziellen Zeugnisse von der BG-Verkehr ausgestellt werden, ihre Besatzungen für die küstennahen Gewässer mindestens für den amtlichen Sportküstenschifferschein (SKS) ausbilden zu lassen.

2.4.2 Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Eigner bzw. Betreiber für das Benutzen ihrer Sprechfunkanlagen an Bord den Erwerb von Funkbetriebszeugnissen.

2.4.3 Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Eigner bzw. Betreiber für den Bootstyp Coenenboat CKB700 sich eine Konformitätserklärung von der Bauwerft nach dem zertifizierten Modul Aa, in dem eine Stabilitätsrechnung gefordert wird, ausstellen zu lassen.