

## **Untersuchungsbericht 138/22**

**Datum: 1. Juni 2023**

**Sehr schwerer Seeunfall**

**Person über Bord mit Todesfolge an Bord der Segelyacht SPEEDY GO auf der Flensburger Förde am 8. April 2022**

### **1 Zusammenfassung des Seeunfalls**

Der Bootsführer<sup>1</sup> der 13,50 m langen, gewerblich genutzten Segelyacht SPEEDY GO stürzte am 8. April 2022 um 12:19 Uhr (MESZ) nach einem misslungenen Segelmanöver über Bord und ertrank. Der Verunfallte war auf das Vorschiff gegangen, da sich dort bei einer Halse die Schoten des Vorsegels verfangen hatten. Nach der Klarierung der Leinen richtete er sich in dem Moment auf, als wieder Wind ins Segel kam, die Yacht krängte und Fahrt aufnahm. Der Skipper fiel rücklings über die Reling ins Wasser. Den Mitsegelnden gelang es nicht, den Verunfallten zurück an Bord der Yacht zu bringen, obwohl er sich kurz darauf wieder am Heck der Yacht befand. Einer der Mitsegler begab sich selbst zur Unterstützung ins Wasser, verlor den Kontakt zur Yacht und konnte von den übrigen Mitsegelern unterkühlt gerettet werden. Ein Rettungshubschrauber barg den Skipper, jedoch blieben alle Wiederbelebungsversuche erfolglos.

Die Ursache für das Überbordgehen des Skippers war eine fehlende Eigensicherung mittels Lifeline gegen das Überbordfallen beim Gang auf das Vorschiff in Verbindung mit dem Einnehmen eines unsicheren Stands auf der Leeseite der Yacht. Ursächlich für das Ertrinken des Skippers war insbesondere das Nicht-Tragen einer Rettungsweste. Mehrere weitere Aspekte wurden als begünstigende Faktoren für das Unfallgeschehen erkannt.

Es wurde Optimierungspotential festgestellt in Bezug auf das Sicherheits- und Qualitätsmanagement des Schiffsbetreibers, die Törn Vorbereitung und (Sicherheits-)Einweisung, Crew Management, ein sicheres Verhalten an Deck, Schiffsausrüstung, Notfallmanagement sowie die Inhalte der Prüfungen in der gewerblichen Sportschiffahrt. Sicherheitsempfehlungen wurden adressiert an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger sowie den Schiffsbetreiber und die Bauwerft der SPEEDY GO.

---

<sup>1</sup> Im Folgenden „Skipper“ genannt.

## **2 Sicherheitsempfehlungen**

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

### **2.1 Bundesministerium für Digitales und Verkehr**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr,

- .1 die in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Segler-Verband e. V. und dem Deutschen Motoryachtverband e. V. die Richtlinien zur Durchführung der Aufgaben nach § 2 der SportSeeSchiffV bezüglich des Inhalts sowie der Durchführung der Prüfungen zum SKS und SSS zu überarbeiten (siehe Kapitel 5.6).
- .2 für gewerbsmäßig zu Ausbildungs- oder ähnlichen Sport- und Freizeitwecken genutzte Yachten mit der DIN EN ISO 15085:2018 konforme und nach Richtlinie 2013/53/EU vorgeschriebene Wiedereinstiegsmittel verbindlich als Teil der Sicherheitsausrüstung vorzuschreiben und im Rahmen von Besichtigungen überprüfen zu lassen.<sup>2</sup>
- .3 für gewerbsmäßig zu Ausbildungs- oder ähnlichen Sport- und Freizeitwecken genutzte Yachten verbindlich vorzuschreiben, dass ein für das jeweilige Fahrzeug praktikables Verfahren für die Bergung/Rettung (hilfloser) Personen aus dem Wasser implementiert sein muss und dies im Rahmen von Besichtigungen überprüfen zu lassen.<sup>2</sup>

### **2.2 Bundesministerium für Digitales und Verkehr und Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger,

- .1 die Inhalte ihrer Publikationen (Broschüren, Internetauftritt, etc.) abzustimmen und bei Bedarf anzupassen, um unterschiedliche Informationen zu vermeiden und gegenseitig in ihren Publikationen auf die Informationen und Tipps der Publikationen des jeweils anderen zu verweisen, um die Reichweite zu erhöhen und möglichst viele Adressaten für das Thema Sicherheit zu sensibilisieren.
- .2 ergänzend zur Sicherheitsempfehlung 7.2.1 aus dem Untersuchungsbericht 276/21 der BSU zum Untergang der SILJA für die Sicherheitseinweisung der Personen an Bord vor dem Beginn eines Törns eine einheitliche und umfassende Checkliste zu entwickeln (als Anhaltspunkt siehe z. B. Tabelle 2) und Wassersportlern auf eine geeignete Art und Weise zur Verfügung zu stellen.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> In einer Stellungnahme vom 30.03.2023 im Rahmen der Anhörungsphase gem. § 27 SUG erklärte das BMDV, dass die in den Sicherheitsempfehlungen 7.1.2 und 7.1.3 genannten Themen bereits aufgegriffen wurden und entsprechende Verordnungsvorhaben derzeit in Arbeit sind.

<sup>3</sup> Siehe auch Sicherheitsempfehlung 7.2.1 aus dem Untersuchungsbericht 276/21 der BSU – Untergang des Segelbootes SILJA und Tod eines Crewmitglieds im Seegat Accumer Ee am 26. August 2021.

## **2.3 Schiffsbetreiber**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Schiffsbetreiber der SPEEDY GO, der Jochen Schoenicke SKIPPERTEAM Ges.m.b.H.,

- .1 ihr Sicherheitsmanagementsystem zu überarbeiten, um Sicherheitsmängel zu beseitigen, insbesondere in Bezug auf
  - .1 die Checkliste „Creweinweisung und Sicherheitseinweisung“ (siehe Kapitel 5.3.1 und 5.5.3, vgl. Tabelle 2),
  - .2 die Umsetzung der Kontroll- und Schutzmaßnahmen aus der Gefährdungsbeurteilung und die Verschriftlichung wichtiger Vorgaben sowie die regelmäßige Auffrischung angebotener Fortbildungen für Skipper und Skipperinnen (siehe Kapitel 4.3.2.1).
- .2 Rettungsmittel, falls überhaupt erforderlich, nur mit geeigneten Schnüren oder Gummiexpandern zusätzlich zu befestigen, um eine schnelle Einsatzbereitschaft sicherzustellen.
- .3 die Umsetzung von Sicherheits- und Verfahrensvorgaben durch Skipper und Skipperinnen, auch im Rahmen des Qualitätsmanagements, zu kontrollieren (z. B. mithilfe eines automatisierten Feedback-Tools für Mitsegelnde),
- .4 ihre Schiffsführungen regelmäßig anzuweisen, die folgende Prinzipien guter Seemannschaft zu befolgen:
  1. konsequente Nutzung von Lifelines und sicheres Bewegen an Deck,
  2. konsequentes Tragen von Rettungswesten,
  3. umfassende (Sicherheits-)Einweisung vor Törnbeginn,
  4. Einteilung von Notrollen vor Törnbeginn,
  5. Durchführung von Übungsmanövern bei Törnbeginn,
  6. Tragen angemessener Segelkleidung,
  7. Umsetzung der Prinzipien des Crew Managements,
  8. richtiges Verhalten nach einem Sturz ins kalte Wasser.

## **2.4 Bauwerft**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Bauwerft der SPEEDY GO, der AD-BOATS Ltd. (Salona Yachts),

- .1 ihre Yachten zukünftig nicht mehr mit mobilen Badeleitern auszurüsten, da solche keine geeigneten Wiedereinstiegsmittel nach Richtlinie 2013/53/EU sind (siehe Kapitel 5.4.1).<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Siehe auch Sicherheitsempfehlung 7.4 aus dem Untersuchungsbericht 143/11 der BSU – Tod eines Besatzungsmitglieds der Segelyacht SPECIAL ONE am 30. April 2011 vor Fehmarn.

- .2 im Falle der Ausrüstung von Yachten mit mobilen Badeleitern aus Sicherheitsgründen einen praktikableren Befestigungsmechanismus mit automatischer Sicherung zu wählen, der auf Rändelschrauben o. ä. verzichtet (siehe Abbildung 22 und Kapitel 5.4.1).
- .3 ihre Yachten zukünftig nicht mehr mit Notleitern auszurüsten, die die Vorgaben der DIN EN ISO 15085:2018 nicht erfüllen (z. B. Rohrstrickleitern, siehe Kapitel 4.3.3.1 und 5.4.1).
- .4 im Eignerhandbuch („Owner’s / skippers Manual“) Wiedereinstiegsmittel gemäß DIN EN ISO 15085:2018 Kapitel 17 zu beschreiben und zu empfehlen, dass diese jederzeit bereit zum Entfalten und verfügbar gehalten werden müssen.<sup>4</sup>