



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Untersuchungszwischenbericht
zu dem Untersuchungsbericht 265/13

Sehr Schwerer Seeunfall

Untergang der Brigantine
FALADO VON RHODOS
am 9. August 2013 vor Island

10. Juli 2014

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungsgesetz, SUG) vom 16. Juni 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2012 (BGBl. I S. 390), zuletzt geändert durch Artikel 16 Absatz 22 des Gesetzes vom 19. Oktober 2013 (BGBl. I S. 3836) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

Herausgeber:
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg

Direktor: Volker Schellhammer
Tel.: +49 40 3190 8300 Fax.: +49 40 3190 8340
posteingang-bsu@bsh.de www.bsu-bund.de

Zusammenfassung

Die 1968 als Forschungsschiff nach historischen Vorbildern in Griechenland gebaute FALADO VON RHODOS hatte am 8. August 2013 gegen 10:00 Uhr den Hafen von Rif auf Island mit Kurs auf Keflavik verlassen. Geplant war, in Keflavik am 10. August 2013 gegen Mittag einzutreffen. Die Besatzung bestand aus 12 Personen, davon waren sieben Kinder im Alter von 11 bis 14 Jahren. Geführt wurde das Schiff von einem 44-jährigen Schiffsführer, der im Besitz eines Sport-Küstenschifferscheines ist. Als Bootsmann war ein 27 Jahre alter Sportbootführerschein-See-Inhaber eingeteilt. Eine weitere Person an Bord hatte ebenfalls einen Sportbootführerschein-See.

Das Kap Snaellsjökull wurde gegen 15:00 Uhr gerundet und wegen der vorherrschenden Windrichtung Südost mit der Stärke von 5 Bft wurde mit Motorunterstützung gesegelt. Durch die vorhandene Kreuzsee mit Wellenhöhen von ca. 2 Metern geriet das Schiff erheblich ins Stampfen und einige Wellen gingen über das Vorschiff. Das Schiff machte bei dem Seegang erheblich mehr Wasser als bei glatter See, was für die Besatzung nichts Ungewöhnliches war und regelmäßig mit Bilgenpumpen ausgepumpt wurde.

Gegen 22:00 Uhr stellte der Schiffsführer einen erhöhten Wasserstand in den Bilgen fest. Das Schiff befand sich zu diesem Zeitpunkt südlich vor Island. Gegen 23:30 Uhr wurde ein Notruf abgesetzt, woraufhin sich ein Fischkutter in der Nähe auf Standby hielt, und gegen 02:00 Uhr erreichte der Seenotrettungskreuzer das Schiff. Eine übergebene Dieselpumpe konnte nicht in Betrieb gesetzt werden und der Wasserstand stieg weiter, so dass gegen 04:00 Uhr das Schiff evakuiert wurde. Am 9. August 2013 gegen 05:00 Uhr versank die FALADO VON RHODOS.

Der sehr schwere Seeunfall wurde der Bundesstelle (BSU) nicht vom Schiffsführer oder Verein gemeldet, sondern die BSU hat von dem Vorfall aus der Presse erfahren.

Eine Ursache für den Untergang der FALADO VON RHODOS konnte von der BSU bisher nicht ermittelt werden. Das Schiff liegt vor Island in ca. 80 m Tiefe. Naheliegend sind konstruktive, bauliche Fehler. Aufgrund des Alters könnte auch ein mangelnder Pflegezustand des Schiffes ursächlich für den Wassereinbruch sein. Eine Kollision mit Treibgut oder Seeschlag von oben sind nicht berichtet worden und daher weniger wahrscheinlich. Die Untersuchungen und Befragungen in verschiedene Richtungen dauern noch an.

Da es sich bei der Untersuchung dieses Seeunfalls um einen zeitaufwendigen Prozess unter Befragung vieler Beteiligten handelt, kann die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist zur Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes nach einem sehr schweren oder schweren Seeunfall ohne möglicherweise schwerwiegende Einbußen auf der Ebene der den Bericht prägenden Schlussfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen nicht eingehalten werden. Die BSU hat sich daher nach sorgfältiger Abwägung aller maßgeblichen Faktoren und

unter der Prämisse, dass die Qualität eines Untersuchungsberichtes Vorrang vor dem terminlichen Aspekt seiner Veröffentlichung haben sollte, zu einer Verschiebung des Veröffentlichungstermins des endgültigen Berichtes und zur Veröffentlichung des in einem solchen Fall zu erstellenden vorstehenden Untersuchungszwischenberichtes entschieden.