



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

Untersuchungsbericht 402/15

Sehr schwerer Seeunfall

**Tödlicher Personenunfall an Bord
der Charteryacht DESDEMONA
am 21. September 2015 im Bereich der
Ansteuerung von Rostock-Warnemünde
zwischen den Fahrwassertonnen 9 und 11**

26. April 2017

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit dem Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungsgesetz - SUG) durchgeführt.

Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen (§ 9 Abs. 2 SUG).

Der vorliegende Bericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 34 Absatz 4 SUG wird hingewiesen. Bei der Auslegung dieses Berichts ist die deutsche Fassung maßgebend.

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

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



Fax.: +49 40 3190 8340
www.bsu-bund.de

Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG	5
2	FAKTEN.....	6
2.1	Foto SY DESDEMONA	6
2.2	Schiffsdaten SY DESDEMONA.....	6
2.3	Reisedaten SY DESDEMONA	6
2.4	Angaben zum Unfall	7
2.5	Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen	8
3	UNFALLHERGANG UND UNTERSUCHUNG	8
3.1	Unfallhergang	8
3.1.1	Geschehen auf der Yacht bis zum Unfallzeitpunkt	8
3.1.2	Unfallgeschehen.....	12
3.1.3	Rettungsmaßnahmen an Bord	12
3.1.4	Notruf / Maßnahmen der Suche und Rettung.....	14
3.1.5	Bergung des Unfallopfers	14
3.2	Unfallfolgen	15
3.3	Untersuchung	15
3.3.1	Verlauf, Quellen, wesentliche Inhalte	15
3.3.2	SY DESDEMONA	15
3.3.2.1	Rechtliche Einordnung des Fahrzeugs.....	15
3.3.2.2	Bootszeugnis.....	16
3.3.2.3	Allgemeinzustand der Yacht.....	17
3.3.2.4	Rettungsmittel an Bord.....	17
3.3.3	Witterungsbedingungen (DWD-Gutachten)	21
3.3.4	Kenntnisse und Erfahrungen der Besatzungsmitglieder.....	21
3.3.5	Übermüdung / Erschöpfung / Alkohol.....	22
3.3.6	Obduktion des Unfallopfers / Todesursache.....	22
4	AUSWERTUNG	22
4.1	Unfallsituation / Unfallursache	22
4.2	Bewertung der Maßnahmen nach dem Unfall	23
4.3	Sicherheitsvorkehrungen an Bord	23
4.3.1	Tatsächliche Gegebenheiten.....	23
4.3.2	Rechtlicher Rahmen: Ausrüstung mit Rettungsmitteln	24
4.3.3	Rechtlicher Rahmen: Rettungswesten (Tragepflicht)	27
5	SCHLUSSFOLGERUNGEN.....	28
5.1	Primäre Unfallursache	28
5.2	Konsequenzen	28
6	SICHERHEITSEMPFEHLUNGEN	31
	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).....	31
6.1	Gesetzliche Pflicht zur Ausrüstung mit Rettungswesten	31
6.2	Gesetzliche Pflicht zum Tragen von Rettungswesten	31
7	QUELLENANGABEN.....	32

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schiffsfoto SY DESDEMONA	6
Abbildung 2: Unfallort	7
Abbildung 3: Beispiel eines Übergabeprotokolls der SY DESDEMONA.....	9
Abbildung 4: Aufenthaltsorte der Besatzungsmitglieder zum Unfallzeitpunkt.....	11
Abbildung 5: Rettungskragen im achteren Bereich der Yacht	13
Abbildung 6: Rettungskragen nebst zugehöriger Leinentrommel	13
Abbildung 7: unsachgemäße Befestigung der zum Rettungskragen gehörenden Seiltrommel	19
Abbildung 8: Heck der DESDEMONA (am Unfalltag nach dem Einlaufen in Warnemünde).....	20
Abbildung 9: Muster von Seite 1 des Bootszeugnisses	24
Abbildung 10: Muster von Seite 2 des Bootszeugnisses (unvollständiger Auszug)..	25
Abbildung 11: Bootszeugnis (Seite 2) der DESDEMONA vom 21.06.2016.....	26

1 Zusammenfassung

Auf der unter deutscher Flagge fahrenden Segelyacht DESDEMONA kam es am 21. September 2015 auf der Reise von Gedser nach Rostock-Warnemünde zu einem Unfall mit tödlichem Ausgang.

Bei der DESDEMONA handelt es sich um eine Charteryacht mit Heimathafen Lübeck. Die Yacht war von der aus vier Personen bestehenden Besatzung für den Zeitraum 19.09.2015 bis 25.09.2015 für einen Ostseetörn angemietet worden.

Am Unfalltag hatte die DESDEMONA gegen 10:00 Uhr¹ den dänischen Hafen Gedser mit Motorantrieb verlassen und fuhr dann unter Segeln bei Windstärken zwischen 4 und 5 Bft. Richtung Rostock.

Kurz vor 13:00 Uhr wurde die Ansteuerung Rostock passiert und die Fahrt anschließend dicht am grünen Tonnenstrich des Seekanals Warnemünde außerhalb des Fahrwassers fortgesetzt. An Bord wurde entschieden, die Segel bereits während der Revierfahrt einzuholen und in Warnemünde unter Nutzung des Motors einzulaufen.

Zwischen den Fahrwassertonnen 9 und 11 fiel gegen 13:30 Uhr plötzlich ein Besatzungsmitglied, als es beim Bergen der Segel helfen wollte, über Bord. Ursächlich für den Sturz war höchstwahrscheinlich eine seegangsbedingte heftige Bewegung der Yacht. Trotz der sofort eingeleiteten Rettungsmaßnahmen der übrigen drei Besatzungsmitglieder gelang es nicht, den Verunfallten, der wie die übrige Crew keine Rettungsweste getragen hatte und nicht durch eine Leine an Bord gesichert gewesen war, wieder an Bord zu holen.

Das Unfallopfer verlor schon kurze Zeit nach dem Sturz ins Wasser das Bewusstsein und versank in der Ostsee. Die gegen 13:45 Uhr alarmierten Rettungskräfte, die bereits wenige Minuten später vor Ort waren, konnten den Segler nicht finden.

Am 1. Oktober 2015 wurde der Leichnam des Seglers im Seegebiet ca. 4 Seemeilen nordöstlich der Unfallposition leblos in der Ostsee treibend von einem Einsatzfahrzeug der Bundesmarine entdeckt und von der Besatzung des herbeigerufenen WSP-Bootes WARNOW geborgen.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht sind Ortszeiten = MESZ = UTC + 2 Stunden.

2 FAKTEN

2.1 Foto SY DESDEMONA



Abbildung 1: Schiffsfoto SY DESDEMONA

2.2 Schiffsdaten SY DESDEMONA

Schiffsname:	DESDEMONA
Schiffstyp:	Segelyacht
Nationalität/Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Lübeck
Amtliches Kennzeichen:	HL-321
Baujahr:	1959
Bauwerft:	G. D'Este, Venedig
Länge ü.a.:	11,78 m
Breite ü.a.:	3,02 m
Tiefgang:	1,60 m
Verdrängung	7,50 t
Maschinenleistung:	37,00 kW
Hauptmaschine:	VW-Diesel
Werkstoff des Schiffskörpers:	Holz (Mahagoni auf Eiche)
Besatzung (max. / am Unfalltag):	6 / 4

2.3 Reisedaten SY DESDEMONA

Abfahrtshafen:	Gedser (Dänemark)
Anlaufhafen:	Rostock-Warnemünde
Art der Fahrt:	Privater Segeltörn mit gecharterter Yacht

2.4 Angaben zum Unfall

Art des Unfalls:	Sehr schwerer Seeunfall; Personenunfall mit tödlichem Ausgang
Datum/Uhrzeit:	21.09.2015 / ca. 13:30 Uhr MESZ
Ort:	Ostsee; Ansteuerung Rostock-Warnemünde zwischen den Fahrwassertonnen 9 und 11
Breite/Länge:	ca. ϕ 54°13,0'N λ 012°04,2'E
Fahrtabschnitt:	Revierfahrt
Folgen:	Tod eines Besatzungsmitglieds nach Sturz ins Wasser

Ausschnitt aus Seekarte Nr. 1672 (INT 1355; Hafen von Rostock), BSH

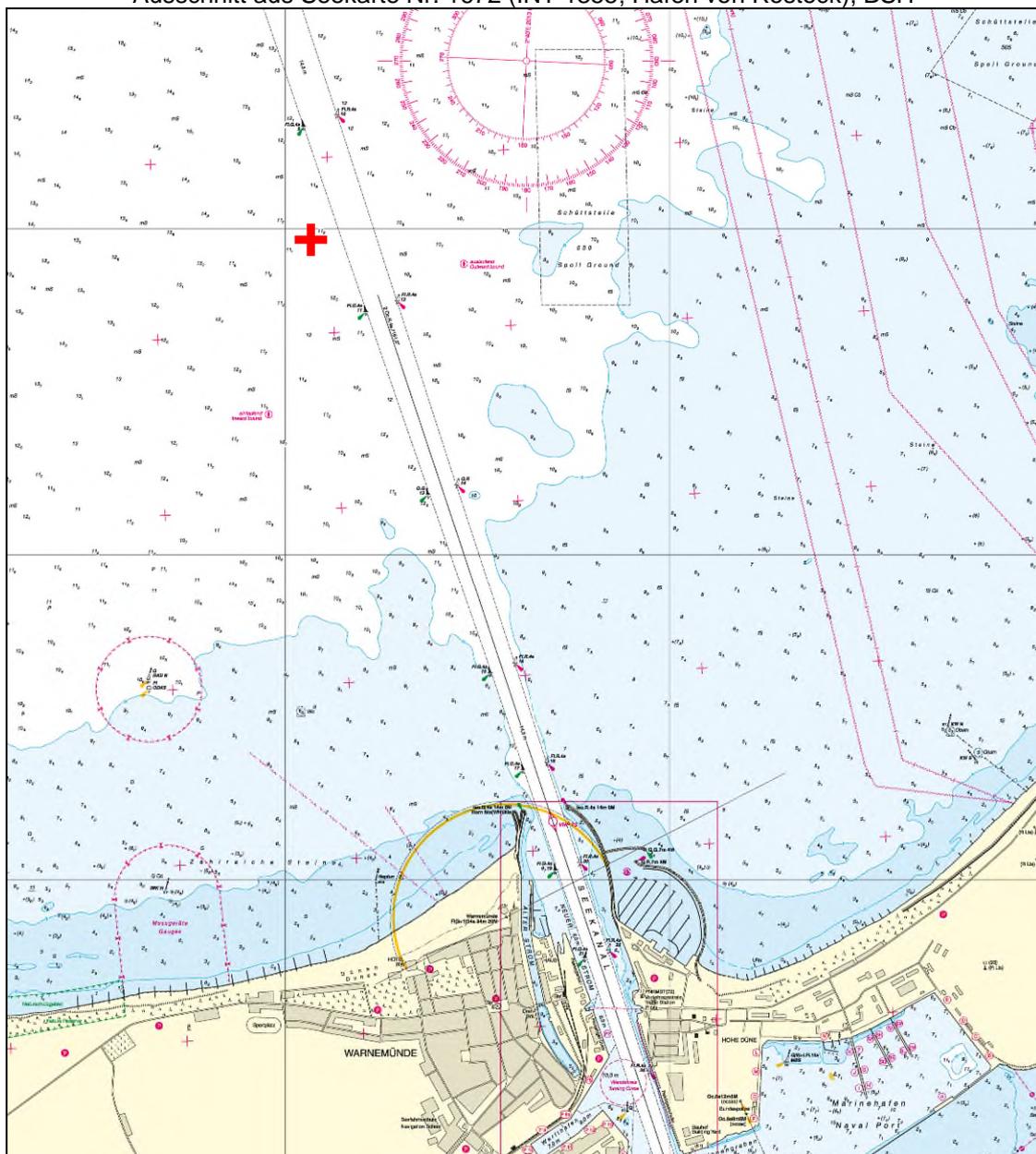


Abbildung 2: Unfallort

2.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	Leitstelle Hanse, MRCC Bremen, DGzRS, WSP Rostock, Bundespolizei, Berufsfeuerwehr Rostock
Eingesetzte Mittel:	Feuerlöschboot FLB 40-3 (inklusive Taucherguppe); Seenotkreuzer ARKONA; Lotsenboot MUTTLAND; Polizeiboot WARNOW; Bundespolizeiboot PRIGNITZ; Rettungshubschrauber
Ergriffene Maßnahmen:	Nach Eingang der Unfallmeldung umgehende Einleitung von Suchmaßnahmen durch die o. g. Wasserfahrzeuge und den Hubschrauber; Suche im Wasser durch Taucher
Ergebnisse:	Suche endet erfolglos; Unfallopfer wird am 1. Oktober 2015 tot aus der Ostsee geborgen

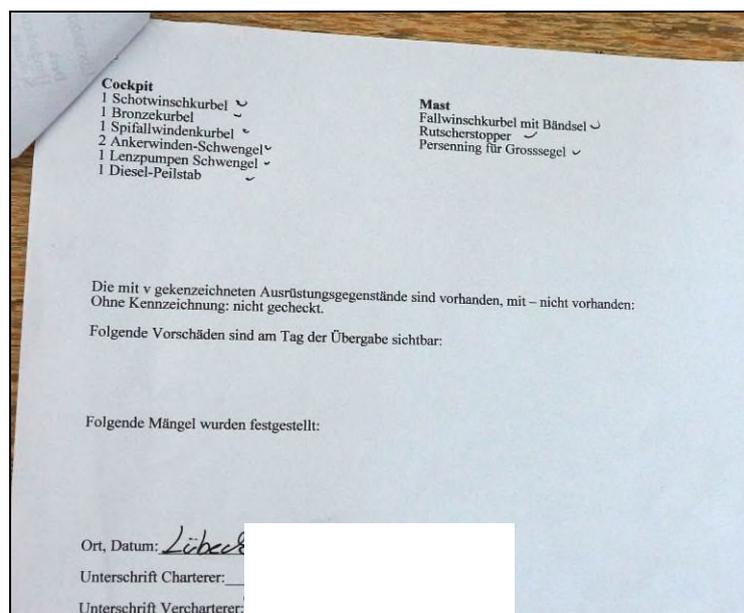
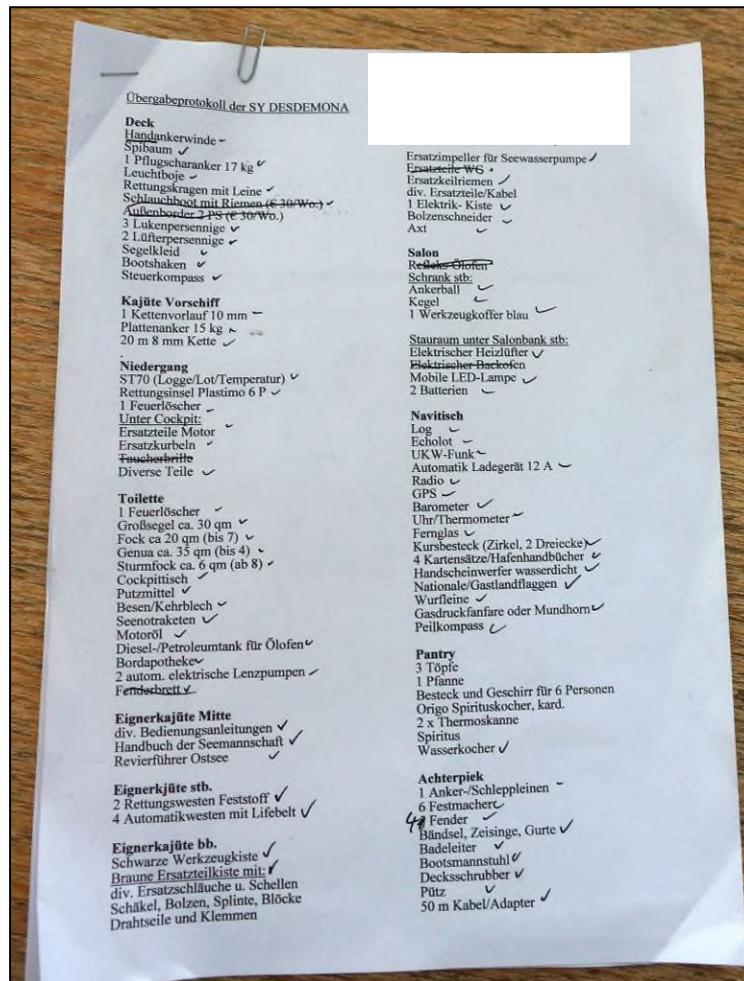
3 UNFALLHERGANG UND UNTERSUCHUNG

3.1 Unfallhergang

3.1.1 Geschehen auf der Yacht bis zum Unfallzeitpunkt

Die im privaten Eigentum stehende Segelyacht DESDEMONA wurde am 18. September 2015 (Freitag) an ihrem Liegeplatz in Lübeck-Travemünde auf Basis eines branchenüblichen, in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht nicht zu beanstandenden Chartervertrages von einem Mitarbeiter der das Boot betreuenden Charteragentur² an den Mieter, seinen Bruder sowie ein weiteres Crewmitglied, das spätere Unfallopfer, übergeben. Im Rahmen der Übergabe wurde das Inventar der Yacht, inklusive diverser Sicherheitsausrüstung, an Hand einer vorgefertigten umfangreichen Liste nach übereinstimmenden Zeugenaussagen auf Vollständigkeit überprüft. Das diesbezügliche Übergabeprotokoll konnte der BSU allerdings nicht vorgelegt werden (vgl. stattdessen das Beispiel für ein Protokoll unten in **Abb. 3**).

² Vgl. zu den Einzelheiten des vom Chartervertrag getrennt zu betrachtenden Agenturvertrages die Ausführungen in Kap. 3.3.2.1 des Untersuchungsberichtes.

Abbildung 3: Beispiel eines Übergabeprotokolls der SY DESDEMONA³

³ Anm.: Das Protokoll wurde anlässlich einer späteren Vermietung der Yacht erstellt und dient hier nur als Beispiel.

Am Morgen des folgenden Tages (Sonnabend) stieg noch ein viertes Crewmitglied in Travemünde zu. Die Besatzung der Yacht bestand somit aus insgesamt vier Personen. Diese hatten intern vereinbart, sich die Miete für die geplante einwöchige Nutzung des Bootes zu teilen.

Die Funktion des Schiffsführers (Skipper) wurde in den folgenden Tagen arbeitsteilig von dem Hauptmieter der Yacht und seinem Bruder wahrgenommen. Beide haben langjährige Erfahrungen im Führen von Sportbooten und Traditionsschiffen und sind im Besitz des Sportseeschifferscheins.⁴

Die beiden übrigen Besatzungsmitglieder waren weder im Besitz von Fahrerlaubnissen für Sportboote noch besonders erfahren oder geschult, was den Umgang mit Segelfahrzeugen betrifft. Das spätere Unfallopfer war jedoch Eigentümer und Nutzer eines an der griechischen Küste stationierten Motorbootes. Insoweit waren ihm die an Bord eines Sportbootes zu beachtenden Verhaltens- und Sicherheitsanforderungen nicht vollkommen fremd.

Auf Grund der geringen bzw. nicht vorhandenen Vorkenntnisse und Erfahrungen im Umgang mit Segeln wurden die diesbezüglich erforderlichen Handgriffe an Bord vorrangig von den beiden Skippern, die insoweit ein eingespieltes Team bildeten, ausgeführt. Die beiden übrigen Besatzungsmitglieder wurden lediglich von Fall zu Fall unterstützend tätig und handelten jeweils nur nach Anweisung. Für ein ordnungsgemäßes Segeln der Yacht war ihre Mithilfe nicht zwingend erforderlich.

Am 19.09.2015 wurde die erste Etappe des geplanten Ostseetörns in Angriff genommen, d. h. von Travemünde nach Fehmarn gesegelt. Nach der Übernachtung im dortigen Hafen segelte man am folgenden Tag (Sonntag, 20.09.2015) nach Gedser.

Am 21.09.2015 verließ die DESDEMONA gegen 10:00 Uhr mit Motorantrieb den Hafen Gedser und fuhr dann unter Segeln bei Windstärken zwischen 4 und 5 Bft. Richtung Rostock.

Wie auch bereits an den Tagen zuvor, verzichtete man an Bord sowohl auf das Tragen der vorhandenen Rettungswesten als auch auf eine Personensicherung mittels Sicherheitsleinen.

Kurz vor 13:00 Uhr wurde die Ansteuerung Rostock im Bereich der Fahrwassermitte passiert. An Bord wurde entschieden, die beiden gesetzten Segel (Großsegel, Focksegel) bereits vor der Hafeneinfahrt zu bergen und dann mit Motorkraft Richtung Liegeplatz in Warnemünde zu fahren. Um den das Fahrwasser nutzenden Durchgangsverkehr nicht unnötig zu behindern, steuerte der Skipper die Yacht in einen Bereich etwas außerhalb (westlich) des Fahrwassers.

⁴ Anm.: Der Sportseeschifferschein („SSS“) ist einer der deutschen amtlichen Sportschifferscheine. Ausbildung und Prüfung sind auf das Führen von Yachten mit Motor und unter Segel in küstennahen Seegewässern ausgerichtet. Die Prüfungsanforderungen liegen deutlich über denjenigen zur Erlangung des Sportbootführerscheins-See. Vgl. im Übrigen die Ausführungen in Kap. 3.3.4.

In Höhe der Fahrwassertonnen 9 und 11 wurde sodann mit dem Bergen der Segel begonnen. Um währenddessen manövrierfähig zu bleiben, wurde vorsorglich der Motor der Yacht gestartet und in den Betriebsmodus „Leerlauf“ versetzt.

Nachdem das Großsegel eingeholt und gesichert worden war, begab sich einer der beiden Skipper zum Bugkorb, um von dort aus das Focksegel einzuholen. Der zweite Skipper bediente das Ruder. Das dritte Besatzungsmitglied hielt sich neben dem Rudergänger im achteren Bereich der Yacht auf.

Das vierte Besatzungsmitglied (das spätere Unfallopfer) bot an, beim Bergen des Focksegels zu helfen. Zu diesem Zweck hielt sich dieses Mitglied der Crew in der Folgezeit im Bereich des Mastes auf der Backbordseite der Yacht auf. Von dort aus sollte es das Segel, nachdem dieses eingeholt und vom Skipper am Bugkorb gelascht war, nach hinten ziehen, damit es ordnungsgemäß über die gesamte Länge an Deck gesichert werden konnte.

In der nachfolgenden **Abbildung 4**, die die DESDEMONA zu einem späteren Zeitpunkt an ihrem Liegeplatz in Lübeck-Travemünde zeigt, sind die vorstehend beschriebenen Positionen, an denen sich die vier Besatzungsmitglieder unmittelbar vor bzw. zum Unfallzeitpunkt befanden, farblich markiert. Innerhalb des rot markierten Kreises befand sich das spätere Unfallopfer.



Abbildung 4: Aufenthaltsorte der Besatzungsmitglieder zum Unfallzeitpunkt

3.1.2 Unfallgeschehen

Während der Skipper im Bereich des Bugkorbs damit beschäftigt war, das eingeholte Focksegel festzubinden, wurde die Yacht plötzlich seitlich von einer Welle erfasst, die zu einer besonders heftigen Auf- und Abbewegung des gesamten Bootskörpers führte. In Folge der zwangsläufig auftretenden Fliehkräfte wurde das in der Nähe des Mastes hockende Besatzungsmitglied rückwärts über die backbordseitige Reling geschleudert. Dem Unfallopfer gelang es dabei zunächst noch kurzzeitig, sich außenbords hängend an der Reling festzuhalten.

3.1.3 Rettungsmaßnahmen an Bord

Der im Bereich des Bugkorbs mit dem Sichern des Focksegels beschäftigte Skipper hatte zunächst nicht bemerkt, dass ein Mitsegler über die Reling geschleudert worden war, sondern wurde erst durch einen lauten „Mann über Bord“-Ruf des die Yacht steuernden Skippers und einen nachfolgenden Blick nach hinten auf das Unfallgeschehen aufmerksam. Sofort begab er sich so zügig, wie es die seegangsbedingten Bewegungen der Yacht zuließen, zu dem in ca. 2 Metern Entfernung außenbords an der Reling hängenden Crewmitglied. Unmittelbar in dem Moment, als er dieses erreicht hatte, rutschte das Unfallopfer jedoch ab.

Die nachfolgenden Rettungsaktivitäten wurden von den Besatzungsmitgliedern zum Teil unterschiedlich beschrieben. Einige Angaben waren in sich widersprüchlich oder ließen sich nicht mit den ermittelten Gegebenheiten in Einklang bringen. Im Ergebnis der Zusammenschau der Zeugenaussagen ist aber im Wesentlichen höchstwahrscheinlich von dem nachfolgenden Geschehensablauf auszugehen:

Zunächst wurde das Boot mittels Motorkraft gewendet, um zu dem im Wasser treibenden Besatzungsmitglied zurückzukehren. Dann wurde ihm mindestens einmal eine Festmacherleine zugeworfen. Dem Unfallopfer gelang es auch, diese zu ergreifen.⁵ Nach dem Werfen der Leine bzw. nachdem das Unfallopfer daran zog, stellte sich heraus, dass deren anderes Ende nicht am Boot befestigt gewesen war. Da dieses Ende während des Werfens auch nicht von einem Crewmitglied festgehalten worden war, fiel es ins Wasser. Die angestrebte „Leinenverbindung“ zwischen dem Unfallopfer und der Yacht scheiterte daher zwangsläufig.

Ein zweiter, im Ergebnis ebenfalls erfolgloser Rettungsversuch bestand darin, dem Unfallopfer den im achteren Bereich der Yacht an der Reling befestigten Rettungskragen (vgl. **Abb. 5 f.**) zuzuwerfen. Auch diese Bemühungen schlugen fehl, da die auf einer Rolle aufgetrommelte, dem Rettungskragen zugehörige Leine (vgl. rot markierter Bereich in **Abb. 6**), die konstruktionsgemäß die Verbindung zwischen dem geworfenen Rettungskragen und der Yacht gewährleisten soll, sich während des Wurfes nicht ordnungsgemäß abrollte. Der Kragen konnte daher nur ca. ein bis zwei Meter und damit nicht weit genug in Richtung des im Wasser treibenden Unfallopfers geworfen werden.

⁵ Anm.: Die Tatsache, dass es dem Unfallopfer gelungen war, die ihm zugeworfene Leine zu ergreifen, konnte an Hand der Auffindesituation des Leichnams zweifelsfrei rekonstruiert werden. Um dessen Oberkörper war zu diesem Zeitpunkt noch immer die fragliche Leine geschlungen.



Abbildung 5: Rettungskragen im achteren Bereich der Yacht

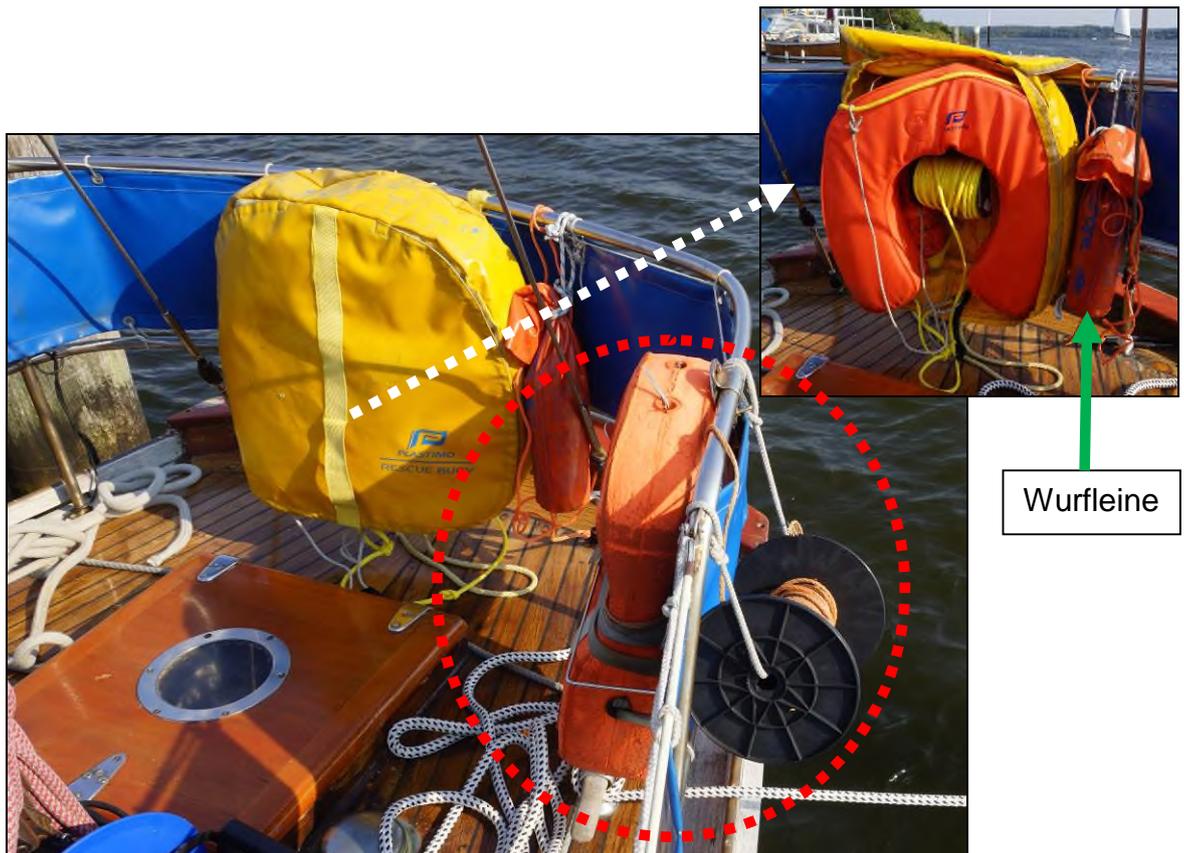


Abbildung 6: Rettungskragen nebst zugehöriger Leinentrommel⁶

⁶ Anm.: Der links neben dem rot eingekreisten Rettungskragen befindliche, mit einer gelben Schutzhaube abgedeckte Rettungskragen (ebenfalls kombiniert mit einer Leinentrommel) war zum Unfallzeitpunkt nicht an Bord installiert. Er wurde vom Charterunternehmen als Konsequenz aus dem Unfall zusätzlich an Bord installiert. (Der orangene Rettungskragen wurde in diesem Zusammenhang aus Platzgründen von der achteren Reling an deren Backbordseite versetzt.)

Obwohl die Wassertemperatur der Ostsee zum Unfallzeitpunkt ca. 16°C betrug und die mittlere Wellenhöhe unter einem Meter lag, verließen das Unfallopfer im Wasser relativ schnell die Kräfte. Nach den Aussagen der Zeugen bewegte er nach dem Sturz ins Wasser hauptsächlich die Beine. Nach wenigen Minuten wurde der Segler offenbar bewusstlos und trieb, bevor er in der Ostsee versank, zunächst mit dem Gesicht nach unten auf der Wasseroberfläche.

3.1.4 Notruf / Maßnahmen der Suche und Rettung

Nachdem die bordseitigen Rettungsmaßnahmen gescheitert und das Unfallopfer im Meer versunken war, wählte einer der beiden Skipper über sein Mobiltelefon die allgemeine Notrufnummer 112 an. Das Absetzen eines Notrufes via UKW sei nicht möglich gewesen, da das an Bord der DESDEMONA befindliche UKW-Funkgerät bereits seit der Übernahme defekt gewesen sein soll. Das Charterunternehmen hat demgegenüber betont, dass das Funkgerät bei der Vorgängercrew (noch) funktioniert habe und es höchst unwahrscheinlich sei, dass es zum Unfallzeitpunkt defekt gewesen sei.⁷

Die allgemeine Notrufzentrale vermittelte den Skipper an die örtlich zuständige Rettungsleitstelle Hanse. Diese begann nach der Aufnahme des Notrufs umgehend (um 13:45 Uhr) gemeinsam mit dem MRCC⁸ Bremen mit der Koordinierung der Maßnahmen zur Suche und Rettung.

Gegen 14:00 Uhr erreichten das Polizeiboot WARNOW und der Seenotkreuzer ARKONA die DESDEMONA. Die Yacht war nach dem Absetzen des Notrufs an der Unfallstelle verblieben, um durch Kreisfahrt den Bereich zu markieren, in dem das Unfallopfer im Meer versunken war.

Nachdem das Polizeiboot und der Seenotkreuzer die Unfallstelle erreicht hatten, wurde die DESDEMONA in Richtung Warnemünde entlassen. Dort traf die Yacht gegen 14:30 Uhr ein. Die Crew wurde anschließend von einem Seelsorger betreut.

Im Zeitraum zwischen 14:00 Uhr und 19:00 Uhr wurde mittels Einsatzes eines Hubschraubers, diverser Fahrzeuge und einer Tauchergruppe des Brandschutz- und Rettungsamtes Rostock intensiv nach dem vermissten Segler gesucht. Nach Einbruch der Dunkelheit wurden die großangelegten Suchaktivitäten bis zum Anbruch des folgenden Tages ergebnislos eingestellt. Auch am folgenden Tag konnte der Segler nicht gefunden werden.

3.1.5 Bergung des Unfallopfers

Am 01.10.2015 gegen 10:28 Uhr meldete der Bootsführer der auf einer Überführungsfahrt von Rostock nach Stralsund befindlichen Motorbarkasse V19⁹ der Verkehrszentrale (VKZ) Warnemünde auf dem Revierfunkkanal 73 die Entdeckung einer leblos im Wasser treibenden Person auf der Position $\phi 54^{\circ}15,4'N \ \lambda 012^{\circ}09,9'E$

⁷ Anm.: Eine Ausrüstungspflicht für eine UKW-Sprechfunkanlage/GMDSS besteht erst für zu vermietende Sportboote ab einer Länge von 12 Metern.

⁸ MRCC = **M**aritime **R**escue **C**o-ordination **C**entre (MRCC) = Leitstelle zur Koordinierung der Seenotrettung.

⁹ Anm.: Bei der Barkasse V19 handelt es sich um ein dem Personentransport dienendes Verkehrsboot der Deutschen Marine.

(= vier Seemeilen nordöstlich des Unfallortes). Das WSP-Boot WARNOW fuhr sofort zu der auf der genannten Position wartenden Motorbarkasse. Parallel hierzu begab sich auch der Angelkutter MS SEEADLER zum Fundort.

Gegen 11:24 Uhr erreichten sowohl das Polizeiboot als auch das von dem Kutter SEEADLER ausgebrachte Schlauchboot den Bergungsort. Vom Polizeiboot aus wurde ein Leichenbergungsgerät ausgebracht und der Leichnam, um dessen Oberkörper und rechten Arm eine ca. 16 mm dicke Festmacherleine geschlungen war, mit Unterstützung der Schlauchbootbesatzung geborgen. Um 12:30 Uhr legte das Polizeiboot am Liegeplatz 30 des Seehafens Rostock an.

Der geborgene Leichnam konnte später zweifelsfrei als das am 21.09.2015 verunglückte Besatzungsmitglied der DESDEMONA identifiziert werden.

3.2 Unfallfolgen

Das Unfallopfer kam bei dem seegangsbedingten Sturz in die Ostsee ums Leben.¹⁰

3.3 Untersuchung

3.3.1 Verlauf, Quellen, wesentliche Inhalte

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) wurde einen Tag nach dem Unfall von der Wasserschutzpolizeiinspektion (WSPI) Rostock über das Unfallereignis informiert.

Die BSU hat im Rahmen der Untersuchung Zeugen befragt, die Yacht in Augenschein genommen, diverse Dokumente, einschließlich des Agentur- und des Chartervertrages, gesichtet und ein Gutachten über die Wetter- und Seegangsverhältnisse zum Unfallzeitpunkt beim Deutschen Wetterdienst in Auftrag gegeben.

Im Sinne einer umfassenden Betrachtung aller verfügbaren Erkenntnisquellen wurden ergänzend die Ermittlungsergebnisse der WSPI und der Kriminalpolizei Rostock herangezogen. Im Übrigen wurde das Protokoll der gerichtsmedizinischen Untersuchung des Unfallopfers ausgewertet.

Die vorgenannten Quellen ermöglichten es, den Hergang des Unfalls und seine Ursachen nachzuvollziehen sowie die notwendigen Schlussfolgerungen aus dem tragischen Unfallereignis abzuleiten

3.3.2 SY DESDEMONA

3.3.2.1 Rechtliche Einordnung des Fahrzeugs

Die DESDEMONA ist eine im privaten Eigentum stehende, im Jahr 1959 in Venedig im klassischen Stil aus Holz gefertigte Segelyacht. Die beiden derzeitigen, in Berlin wohnhaften Eigentümer haben die Yacht auf Basis eines am 16. August 2004 abgeschlossenen Agenturvertrages dem in Lübeck ansässigen Unternehmen „Klassik-Yachtcharter“ (nachfolgend „Agentur“) zum Zweck der Vercharterung an Dritte zur Verfügung gestellt.

¹⁰ Anm.: Vgl. zur Todesursache die Ausführungen in Kap. 3.3.6.

Die Agentur ist gemäß dem vorgenannten, der BSU vorliegenden Vertrag für die Eigentümer als exklusiver Vermittler von Charterverträgen tätig und schließt diese in deren Namen mit dem jeweiligen Charterer (Mieter) ab. Neben der Vermittlung bzw. dem Abschluss der Charterverträge hat die Agentur u. a. folgende Verpflichtungen übernommen:

- Übergabe der Yacht an den/die Mieter und deren Einweisung sowie Rückgabe
- Ganzjährige Gewährleistung eines betriebsfähigen und sauberen Zustandes der Yacht
- Wöchentliche Kontrolle der Yacht am Liegeplatz
- Erledigung routinemäßig anfallender Wartungs-, Pflege- und Reinigungsarbeiten sowie kleinere Reparaturen (z. B. Ersetzen von Glühlampen, Ölwechsel, Einbau von Ersatzteilen, Kontrolle und Prüfung technischer Systeme)

Für die Eigentümer ergeben sich aus dem o. g. Agenturvertrag neben der Überlassung der Yacht an die Agentur u. a. die folgenden Verpflichtungen:

- Ausstattung der Yacht entsprechend den gesetzlichen Verpflichtungen
- Verantwortlichkeit für einen technisch einwandfreien Zustand der Yacht
- Vorlage eines gültigen Bootszeugnisses¹¹

Die Agentur erhält für die von ihr übernommenen Dienstleistungen einen vertraglich geregelten prozentualen Anteil an den Chartereinnahmen (Charterprovision).

Die DESDEMONA ist auf Grund ihrer baulichen Gegebenheiten (Kajüte mit Übernachtungsmöglichkeiten, für Fahrten seewärts der Basislinie geeignet und bestimmt) ein „großes Sportboot“ im Sinne von § 2 Abs. 1 der See-Sportbootverordnung (SeeSpbootV).

3.3.2.2 Bootszeugnis

3.3.2.2.1 Allgemeine Ausführungen

Gemäß § 7 Nr. 2 SeeSpbootV darf ein Sportboot nur vermietet, d. h. ohne Gestellung eines Bootsführers oder einer Besatzung an einen Mieter überlassen werden, wenn es über ein von der Zulassungsbehörde ausgestelltes Bootszeugnis nach Muster 1 der Anlage der genannten Verordnung verfügt. In den §§ 5 und 6 SeeSpbootV sind die formalen Voraussetzungen für die Erteilung des Bootszeugnisses bzw. das Zulassungsverfahren geregelt.

Demgemäß wird das Bootszeugnis, das die Fahrtüchtigkeit des Sportbootes und seine vorschriftsmäßige Ausrüstung amtlich bestätigt, auf Antrag für die Dauer von zwei Jahren, bei Werftneubauten auf die Dauer von drei Jahren, befristet erteilt. Es kann in der Folgezeit jeweils um zwei Jahre verlängert werden. Zulassungsbehörde ist das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA), in dessen Bezirk das Sportboot seinen ständigen Liegeplatz hat. Zum Bootszeugnis für große Sportboote gehört ein dem Muster der Anlage 1 zu § 5 der SeeSpbootV entsprechendes Verzeichnis über die Mindestausrüstung.

¹¹ Anm.: Vgl. hierzu auch die Ausführungen in Kap. 3.3.2.2.

Die Erteilung oder Verlängerung des Bootszeugnisses setzt eine Untersuchung des Sportbootes durch die Zulassungsbehörde an Hand des in der Anlage 2 der See-Sportbootverordnung festgelegten Untersuchungskataloges voraus. Die erforderliche Besichtigung kann auch von einem Besichtiger der BG Verkehr¹² oder einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft durchgeführt werden.

3.3.2.2.2 Erteilung des Bootszeugnisses für die DESDEMONA

Am 09.07.2014 wurde von der Agentur der DESDEMONA beim zuständigen WSA Lübeck die Verlängerung des am 04.09.2014 ablaufenden Bootszeugnisses beantragt. Die notwendige Besichtigung erfolgte am 22.07.2014 und wurde von einem Besichtiger der Klassifikationsgesellschaft DNV GL vorgenommen. Dabei wurden geringfügige, für das spätere Unfallgeschehen irrelevante Mängel festgestellt. Im Einzelnen wurden das Fehlen eines vorschriftsmäßigen Ankers, der Signalflaggen „N“ und „C“ sowie der unzureichende Inhalt des Erste-Hilfe-Kastens moniert. Außerdem wies der Besichtiger im Abnahmeprotokoll darauf hin, dass die seewasserführenden Leitungen mit zwei Schlauchschellen je Anschluss gesichert werden müssen. Das Protokoll enthielt den Hinweis, dass dem für die Zeugniserteilung zuständigen WSA die Beseitigung der o. g. Mängel schriftlich anzuzeigen ist.

In der Folgezeit versäumte es die Agentur versehentlich, dem WSA Lübeck die entsprechende Mitteilung zuzusenden. Dies führte dazu, dass das vom WSA im Anschluss an die Besichtigung bereits gefertigte Bootszeugnis nicht an die Agentur versandt wurde. Zwangsläufig existierte für die DESDEMONA zum Unfallzeitpunkt kein gültiges Bootszeugnis.

3.3.2.3 Allgemeinzustand der Yacht

Abgesehen von dem Nichtvorhandensein des Bootszeugnisses, dem unten gesondert thematisierten Aspekt der Ausstattung mit Rettungsmitteln und der bereits erwähnten Problematik, dass die an Bord vorhandene, jedoch nicht ausrüstungspflichtige UKW-Funkanlage möglicherweise defekt war, befand sich die Yacht zum Unfallzeitpunkt in einem ordnungsgemäßen seetüchtigen Zustand.

3.3.2.4 Rettungsmittel an Bord

3.3.2.4.1 Ausstattung anlässlich der Überprüfung der Yacht im Juli 2014

Da der Besichtiger des DNV GL bei der o. g. Überprüfung der DESDEMONA am 22.07.2014 im Hinblick auf die an Bord mitzuführenden Rettungsmittel keine Defizite festgestellt hat, ist davon auszugehen, dass die diesbezüglichen Vorgaben der See-Sportbootverordnung zum fraglichen Zeitpunkt eingehalten worden waren. Der Besichtiger hatte anlässlich seiner Inaugenscheinnahme der Yacht die oben erwähnten, für die Schiffssicherheit lediglich nachrangig bedeutsamen und objektiv betrachtet als sehr geringfügig anzusehenden Mängel festgestellt. Dies spricht dafür, dass er bei seiner Überprüfung der Yacht sehr sorgfältig vorgegangen war. Es ist daher höchst unwahrscheinlich, dass etwaige Defizite im Bereich der Sicherheitsausrüstung des Bootes unentdeckt geblieben sind. Vielmehr kann also angenommen

¹² BG Verkehr = Kurzbezeichnung für „Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation“

werden, dass die DESDEMONA im Juli 2014 vorschriftsmäßig mit den im zum Bootszeugnis gehörenden Verzeichnis über die Mindestausrüstung aufgeführten Rettungsmitteln ausgerüstet gewesen war.

Folgende Rettungsmittel waren laut Abnahmeprotokoll vom 22.07.2014 an Bord:

- 2 Rettungsringe, davon mind. 1 Ring mit Leine und Licht
- 6 vollautomatische Rettungswesten/Feststoffwesten (nächster Service: 05/2015)
- 6 Sicherheitsgurte und Sicherheitsleinen
- 1 Rettungsinsel
- 4 Fallschirmsignale - rot; 4 Handfackeln - rot
- 2 schwimmfähige Rauchsignale - orange

3.3.2.4.2 Ausstattung zum Unfallzeitpunkt

Nach den Zeugenaussagen über den Verlauf der Rettungsaktivitäten und den Ergebnissen der Besichtigung der Yacht durch die Beamten der WSP Rostock anlässlich ihrer Erstermittlungen an Bord ist in Bezug auf den Unfalltag von dem Vorhandensein der folgenden Rettungsmittel an Bord der DESDEMONA auszugehen:

- 1 Rettungsring mit Leine (in Form eines Rettungskragens)
- 4 vollautomatische Rettungswesten (davon bei drei Exemplaren Servicetermin überschritten)¹³ inklusive daran befestigter Sicherheitsgurte und -leinen

Zum Vorhandensein der Rettungsinsel, der Fallschirm- und der Rauchsignale enthält das Polizeiprotokoll keine Angaben.

Unterstellt, die drei letztgenannten, für das Unfallgeschehen irrelevanten Ausrüstungsgegenstände haben sich an Bord der Yacht befunden, bleibt gleichwohl festzuhalten, dass von den beiden im Ausrüstungsverzeichnis genannten Rettungsringen nur einer an Bord war. Auch die Anzahl der Rettungswesten entsprach mit insgesamt vier nicht der laut Verzeichnis vorgeschriebenen Anzahl von sechs Rettungs- bzw. Feststoffwesten.¹⁴

3.3.2.4.3 Benutzung der Rettungsmittel am Unfalltag

Aus den Zeugenaussagen geht hervor, dass die Besatzungsmitglieder während ihres Ostseetörns und insbesondere auch zum Unfallzeitpunkt keine Rettungswesten trugen und dementsprechend auch darauf verzichteten, sich auf der Yacht mittels Sicherheitsleinen zu sichern.

Von den laut Bootszeugnis vorgeschriebenen beiden Rettungsringen befand sich nur einer, in Form eines Rettungskragens, an Bord. Dieser war mit einer Leine ausgestattet. Beim Versuch, dem über Bord gefallenen Unfallopfer den Rettungs-

¹³ Anm.: Eine gesetzliche Vorgabe darüber, ob bzw. in welchen Intervallen Rettungswesten zu warten sind, existiert in Deutschland nicht. Die Angabe des nächsten Servicetermins auf den Westen stellt eine diesbezügliche Empfehlung des Westenherstellers dar.

¹⁴ Anm.: Gem. § 7 Nr. 4 SeeSpbootV darf ein Sportboot nur vermietet werden, wenn es die im Bootszeugnis vorgeschriebene Ausrüstung an Bord hat. Die DESDEMONA verfügte zum Unfallzeitpunkt, wie oben festgestellt wurde, lediglich aus formalen Gründen über kein gültiges Bootszeugnis. Anknüpfungspunkt für die festgestellten Defizite in der Ausrüstung mit Rettungsmitteln am Unfalltag ist daher die (fiktive) Annahme, dass die Verlängerung des Bootszeugnisses im Anschluss an die Besichtigung vom 22.07.2014 nicht aus formalen Gründen scheiterte.

kragen zuzuwerfen, stellte sich heraus, dass die Leine sich nicht funktionsgerecht von der zugehörigen Leinentrommel abrollte.

Anlässlich der Untersuchung konnte nicht mehr mit letzter Sicherheit geklärt werden, ob das ordnungsgemäße Abrollen durch eine fehlerhafte Montage der Seiltrommel verhindert wurde oder durch eine unsachgemäße Wicklung der Leine auf der Trommel. Möglicherweise kam es sogar zu einer Kulmination beider Fehlerquellen.

Die nachfolgende Abbildung 7, die anlässlich einer Besichtigung der Yacht im Herbst 2016 entstand, belegt jedenfalls, dass zumindest bei der Art und Weise der Montage der Seiltrommel selbst nach dem Unfallereignis nicht genügend darauf geachtet wurde, dass ein für das Abwickeln der Leine erforderliches freies Drehen der Trommel gewährleistet ist.



Abbildung 7: unsachgemäße Befestigung der zum Rettungskragen gehörenden Seiltrommel

Auf Fotos aus der Tagespresse, die unmittelbar nach dem Einlaufen der DESDEMONA in Warnemünde entstanden, ist erkennbar, dass auf dem Heckkorb der Yacht am Unfalltag ein so gen. Fenderbrett montiert war (vgl. rote Markierung unten in **Abb. 8**). Nach Auskunft des Vercharterers muss dieses Brett nach der Übergabe der Yacht zweckentfremdet – vermutlich als Sitzgelegenheit – von der Crew an der fraglichen Stelle montiert worden sein. Es ist nicht gänzlich

auszuschließen, dass dieses Brett das Abrollen der Rettungsleine (zusätzlich) behindert hat. Gegen eine solche Möglichkeit spricht aber die eindeutige Zeugenaussage, nach der die Leine sich beim Werfen des Kragens nicht von allein abrollte und anschließend „wegen einer Verknotung“ bzw. „weil sie nicht richtig aufgewickelt war“ auch nicht manuell von der Trommel abziehen ließ.



Abbildung 8: Heck der DESEMONA (am Unfalltag nach dem Einlaufen in Warnemünde)

Im Übrigen ist auf den Pressefotos erkennbar, dass am Unfalltag am Heckkorb neben dem Rettungskragen ein Beutel mit einer Wurfleine befestigt gewesen war (vgl. gelbe Markierung in **Abb. 8**). Es ist zu vermuten, dass das im Segelsport unerfahrene Besatzungsmitglied, welches sich vergeblich bemüht hatte, den Rettungskragen zu werfen, vom Inhalt und der Funktionsweise dieses Beutels keine Kenntnis hatte. Warum auch die beiden erfahrenen Skipper die Wurfleine im Zuge ihrer Rettungsbemühungen nicht eingesetzt haben, konnte nicht geklärt werden.

3.3.3 Witterungsbedingungen (DWD-Gutachten)¹⁵

Das amtliche Gutachten des Deutschen Wetterdienstes beschreibt die Wetterverhältnisse im Unfallgebiet zum Unfallzeitpunkt auszugsweise wie folgt:

„Wetter und Sicht:

Anfangs zeigt sich der Himmel wechselnd bewölkt, zum Ende des Zeitraums auch stärker bewölkt. Leichter Regen fiel erst nach 15:00 MESZ. Die Sichten lagen im Unfallzeitraum bei 60 Kilometer.

Mittelwind (in 10 Meter Höhe über der Wasseroberfläche) / Windböen:

Die Luftmasse war stabil, so dass keine Windböen aus höheren Schichten der Atmosphäre mit mehr als 2 Bft. über dem Mittelwind heruntergemischt werden konnten. Am Unfallort in Warnemünde (Seekanal) wehte meist West bis Südwestwind mit 8 bis 14 Knoten (3 bis 4 Bft.)

Signifikanter Seegang:

Der berechnete Seegang lag im Unfallzeitraum unter einem Meter. Dabei dominierte die westliche Richtung.

Temperatur:

Die Wassertemperatur lag bei 16°C, die Lufttemperaturen in 2 m Höhe über der Wasseroberfläche schwankten um 14°C.“

3.3.4 Kenntnisse und Erfahrungen der Besatzungsmitglieder

Die Funktion des Schiffsführers (Skipper) wurde vom Hauptmieter der Yacht und seinem Bruder arbeitsteilig wahrgenommen. Beide haben langjährige Erfahrungen im Führen von Sportbooten und Traditionsschiffen und sind seit 1997 im Besitz des Sportseeschifferscheins.

Der deutsche Sportseeschifferschein ist ein amtlicher Befähigungsnachweis, der für alle Sportfahrzeuge mit Motor und unter Segel empfohlen wird und vorgeschrieben ist, wenn Sportfahrzeuge gewerbsmäßig in küstennahen Seegewässern genutzt werden. Der Geltungsbereich erstreckt sich auf küstennahe Seegewässer, d. h. auf alle Meere bis zu 30 sm Abstand von der Festlandküste einschließlich der Randmeere. Der Erwerb des Sportseeschifferscheins setzt den Besitz des Sportbootführerscheins-See voraus und den Nachweis von 1.000 gefahrenen Seemeilen auf Yachten in küstennahen Seegewässern (nach Erwerb des Sportbootführerscheins-See) als Wachführer oder dessen Vertreter. In schriftlichen und ggf. mündlichen Prüfungen sind umfangreiche Kenntnisse in den Fächern Navigation, Seemannschaft, Schifffahrtsrecht und Wetterkunde nachzuweisen. Hinzu kommt eine praktische Prüfung, in der die theoretischen Kenntnisse über das Führen einer Yacht in küstennahen Seegewässern umgesetzt und angewendet werden müssen. Neben Pflichtaufgaben (Mensch-über-Bord-Manöver und Radar) sind weitere Manöver und sonstige Fertigkeiten vorzuführen.

¹⁵ Quelle: Amtliches Gutachten des Deutschen Wetterdienstes vom 21. September 2016 über die Wetter- und Seegangsverhältnisse im Bereich Rostock/Warnemünde in Höhe der Tonne 9 am 21.09.2015 zwischen 12:00 Uhr MESZ (10:00 UTC) und 15:00 Uhr MESZ (13:00 UTC).

Die beiden übrigen Besatzungsmitglieder waren nicht im Besitz von Fahrerlaubnissen für Sportboote und hatten keine Erfahrungen im Umgang mit Segelbooten. Das spätere Unfallopfer war jedoch Eigentümer und Nutzer eines an der griechischen Küste stationierten Motorbootes und daher mit den auf dem Wasser zu beachtenden grundlegenden Verhaltens- und Sicherheitsanforderungen vertraut.

3.3.5 Übermüdung / Erschöpfung / Alkohol

Die Besatzung der DESDEMONA hatte ihren Segeltörn erst wenige Tage vor dem Unfall begonnen. Es wurde jeweils nur tagsüber gesegelt. Zum Übernachten wurden Häfen angesteuert. Am Unfalltag war die DESDEMONA gegen 10:00 Uhr bei guten Witterungsbedingungen aus dem Hafen Gedser ausgelaufen. Eine Alkoholprobe des Unfallopfers ergab keinerlei Anhaltspunkte für eine Alkoholisierung zum Unfallzeitpunkt.

Die vorgenannten Aspekte lassen die Schlussfolgerung zu, dass Übermüdung, Erschöpfung oder Alkohol als Unfallursache oder unfallbegünstigende Faktoren ausscheiden.

3.3.6 Obduktion des Unfallopfers / Todesursache

Der Leichnam des zum Unfallzeitpunkt 42 Jahre alten Unfallopfers wurde am 02.10.2015 im Institut für Rechtsmedizin und Pathologie der Universitätsmedizin Rostock obduziert. Eine mit bloßem Auge sichtbare Todesursache war dabei nicht mehr sicher feststellbar. Nach Aussagen der Gerichtsmediziner ist am ehesten von einem Ertrinkungstod bzw. Reflextod nach dem Sturz in das Wasser, möglicherweise begünstigt durch eine anlässlich der Obduktion festgestellte Vorerkrankung des Herzens, auszugehen. Die Vorerkrankung des Herzens kann nach Ansicht der Mediziner den Todeseintritt beschleunigt haben bzw. erklären, warum sich das Unfallopfer nach dem Sturz in die Ostsee nur für eine kurze Zeit an der Wasseroberfläche halten konnte.¹⁶

4 Auswertung

4.1 Unfallsituation / Unfallursache

Die genauen Umstände des tragischen Seeunfalls konnten nicht in allen Details mit letzter Sicherheit geklärt werden. Mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ist aber davon auszugehen, dass das nicht durch eine Rettungsweste nebst Sicherheitsleine an Bord gesicherte Unfallopfer anlässlich einer seegangsbedingten Schiffsbewegung den Halt verlor und ins Wasser stürzte.

Nicht auszuschließen ist, dass bei dem Unfallopfer, das an einer ihm selbst möglicherweise unbekanntem Vorerkrankung des Herzens litt, bereits vor dem über Bord gehen akute Herzprobleme aufgetreten waren. Es spricht aber zumindest sehr viel dafür, dass diese spätestens im Zusammenhang mit dem Sturz ins Wasser ausgelöst wurden. Anders ist es nicht zu erklären, dass das Besatzungsmitglied, das sich vor dem oder beim Sturz über Bord keine äußeren oder inneren Verletzungen

¹⁶ Quelle: Sektionsprotokoll des Instituts für Rechtsmedizin (Universitätsmedizin Rostock) vom 23. Oktober 2015 (Az.: G 153/15).

zugezogen hatte und schwimmen konnte, trotz eines nur moderaten Seegangs und einer Wassertemperatur von immerhin ca. 16 °C bereits wenige Minuten nach dem Unfall nicht mehr in der Lage war, sich an der Wasseroberfläche zu halten.

4.2 Bewertung der Maßnahmen nach dem Unfall

Die Zeugenaussagen über den chronologischen und inhaltlichen Ablauf der Rettungsmaßnahmen waren widersprüchlich. Dies dürfte seine Ursache primär in der Traumatisierung haben, die der plötzliche Tod des Unfallopfers bei den übrigen drei Besatzungsmitgliedern naturgemäß ausgelöst hat. Der Verstorbene war für zwei von ihnen ein Arbeitskollege bzw. ein langjähriger enger Freund gewesen.

Obwohl die Rettungsbemühungen nicht mehr in allen Einzelheiten rekonstruiert werden konnten, lassen sich aus den Schilderungen der Zeugen und der Auffindesituation des Unfallopfers die folgenden Schlussfolgerungen ziehen:

- (1) Nach dem Unfall wurde das Boot mit Motorkraft (mehrfach?) gewendet und anschließend - möglicherweise ebenfalls mehrfach - versucht, dem Mitsegler eine an Deck liegende Festmacherleine zuzuwerfen.
- (2) Dem Unfallopfer gelang es – ggf. bei einem von mehreren Versuchen – die zugeworfene Leine zu ergreifen und sich um den Arm bzw. Oberkörper zu schlingen.
- (3) Eine „Leinenverbindung“ zwischen dem Unfallopfer und dem Boot bzw. der Besatzung konnte nicht hergestellt werden, da die vom Unfallopfer ergriffene Leine weder am Boot festgemacht war noch von einem Crewmitglied festgehalten wurde.
- (4) Der am Heck der Yacht befestigte Rettungsring (bzw. Rettungskragen) konnte dem Unfallopfer schon allein deshalb nicht mit Aussicht auf Erfolg zugeworfen werden, weil dessen Leine sich bei dem entsprechenden Versuch nicht ordnungsgemäß von der Seiltrommel abrollte.

4.3 Sicherheitsvorkehrungen an Bord

4.3.1 Tatsächliche Gegebenheiten

Die DESDEMONA verfügte zum Unfallzeitpunkt lediglich aus formalen Gründen nicht über ein gültiges Bootszeugnis. Die für die Erlangung des Zeugnisses nachzuweisende Mindestausrüstung war jedoch – jedenfalls anlässlich der diesbezüglich letzten Besichtigung der Yacht durch den DNV GL im Juli 2014 – an Bord vorhanden.

Zum Unfallzeitpunkt befand sich aber entgegen der Vorgabe im Bootszeugnis nur ein Rettungsring (Rettungskragen) an Bord der Yacht.¹⁷ Die im Zeugnis geforderte Ausrüstungspflicht mit sechs Rettungswesten wurde ebenfalls nicht eingehalten. Es befanden sich bei der polizeilichen Kontrolle der Yacht nach dem Unfall lediglich vier Westen an Bord. Bei drei Westen war der vom Hersteller empfohlene Servicetermin überschritten.

¹⁷ Anm.: Selbst in dem anlässlich der Übergabe der Yacht an einen Mieter im Sommer 2016 (vgl. oben Abb. 3 = Übergabeprotokoll vom Juli 2016) gefertigten Protokoll ist nur von (einem?) „Rettungskragen mit Leine“ die Rede.

4.3.2 Rechtlicher Rahmen: Ausrüstung mit Rettungsmitteln

Ausgangspunkt für die Prüfung, ob die DESDEMONA ordnungsgemäß mit Rettungsmitteln ausgerüstet war, sind die für deutsche Chartersyachten maßgeblichen Bestimmungen der See-Sportbootverordnung. Dort ist, wie bereits in Kapitel 3.3.2.2 des Untersuchungsberichtes erläutert wurde, u. a. geregelt, dass die fragliche Fahrzeugkategorie ein Bootszeugnis benötigt und dass zuständige Behörde für dessen Ausstellung / Verlängerung das örtlich zuständige WSA ist (vgl. § 5 SeeSportbootV). Die Erteilung eines Bootszeugnisses setzt eine Untersuchung (Abnahme) des Fahrzeugs durch die Zulassungsbehörde bzw. einen Besichtigter der BG Verkehr oder einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft voraus.

Das Bootszeugnis wird anschließend nach dem Muster der Anlage 1 der See-Sportbootverordnung ausgestellt. In Feld Nr. 8 des standardisierten Zeugnisformulars ist die vorgeschriebene Ausrüstung für kleine Sportboote einzutragen. Bezüglich großer Sportboote wird dagegen auf die „umseitige Mindestausrüstung“ verwiesen (vgl. unten **Abb. 9**).

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2002, 3465 - 3466

Bundesrepublik Deutschland Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ... (nicht darstellbarer Bundesadler) Bootszeugnis (See) Nr. / -----		
nach () § 5 () § 18 () § 5 Abs. 6 der See-Sportbootverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3457) für das () große Sportboot () kleine Sportboot () Wassermotorrad		
		Bootsname: Kennzeichen:
1. Name, Wohnort und Betriebsstätte des Unternehmers		Liegeplatz (im Ausland auch Heimathafen) des Sportbootes
2. Art des Sportbootes	Motor (Leistung in kW)	3. Baujahr CE-Kennzeichnung
4. Länge über alles m	5. Größte Breite m	6. Höchstzulässige Personenzahl
7. Grenzen des Fahrtgebietes (Fahrtbereich)		
8. Ausrüstung - große Sportboote siehe umseitige Mindestausrüstung		

Abbildung 9: Muster von Seite 1 des Bootszeugnisses¹⁸

Hierzu enthält die zweite Seite des Zeugnisformulars eine Tabelle (vgl. unten **Abb. 10**), in der in Spalte 3 diverse Ausrüstungsgegenstände untereinander aufgelistet sind. Bei einigen Ausrüstungsgegenständen erfolgt die Benennung in Spalte 3 dergestalt, dass diese eine individuelle Konkretisierung zulässt bzw. erfordert (vgl. Lfd. Nr. 1, 2, 3, 7, 8, 10, 11, 14, 15, 17). In Spalte 2 der Tabelle wird durch eine entsprechende Markierung bzw. soweit erforderlich durch eine Mengenangabe festgelegt, ob bzw. in welcher Anzahl der jeweilige Ausrüstungsgegenstand auf dem Fahrzeug vorhanden sein muss.

¹⁸ Vgl. See-Sportbootverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3457), zuletzt durch Artikel 64 der Verordnung vom 2. Juni 2016 (BGBl. I S. 1257); Anlage 1 (zu § 5).

zu 8.		Mindestausrüstung	
Lfd. Nr.	Anzahl/(vorh. *)	Ausrüstungsgegenstand	Bemerkungen/Hinweise
1		Positionslaternen +++)	gem. KVR/SeeSchStrO
2		Ankerlaterne +++), Ankerball, Kegel, Nebelhorn	gem. KVR
3		Feuerlöscher ++)	a 2 kg, Pulver
4		Log	
5		Kompass, Handpeilkompass	
6		Radarreflektor, Fernglas, Handlampe mit Morsetaste	
7		Rettungsringe, davon mindestens .. Ring(e) mit Leine und Licht	
8		vollautom. Rettungswesten ++)/ Feststoffwesten DIN 7929/EN 396/399	
9		Sicherheitsgurte DIN 7925 und Sicherheitsleinen DIN 7927	
10		Rettungsfloß ++)	(Größe entsprechend Personenzahl)
11		.. Fallschirmsignale, rot, Handfackeln, rot, schwimmfähige Rauchsignale, orange	
12		Flagge "N" und "C"/Bundesflagge	
13		Erste-Hilfe-Kasten	
14		1. Anker kg mit ... m Kette und m Leine/2. Anker kg	
15		Schlepptrosse m Länge, Bootshaken, Wurfleine 16 m Länge	
16		Fender, Festmacher	
17		Kochanlage (Petroleum/Spiritus/Gas ++)	Prüfbesch. SeeBG/DVGW
18		Handlot oder Echolot	
19		Empfangsanlage (Radio) oder NAVTEX	
20		Barometer	
21		Logbuch oder Tagebuch	
22		Seekarten, Seehandbuch, Leuchtfeuerverzeichnis gem. Fahrtgebiet	bei Erfordernis
23		Navigationshilfsmittel	
24		Bug- und Heckkorb, Seereling	
25		Außenbordtreppe	
26		Toilette	
27		Kojen	
28		Wassertank l Inhalt/Kraftstofftank l Inhalt	
29		Absperrventile an Brennstofftanks	
30		Fäkallientank/-aufbereitungsanlage	> 10 Personen erforderl.
31		Treibanker	
32		Ersatzteile	
33		Leckdichtungsmaterial	
34		Werkzeug	
35		Feuerlöschanlage ++)	im Motorraum bei Motoryachten

Abbildung 10: Muster von Seite 2 des Bootszeugnisses (unvollständiger Auszug)

Das für die DESDEMONA ausgestellte Bootszeugnis entspricht sowohl in der nach der Besichtigung am 22. Juli 2014 gefertigten Version als auch in der inhaltsgleichen, am 21.06.2016 ausgestellten und aktuell gültigen Fassung (vgl. unten **Abb. 11**) den vorstehend beschriebenen formalen Kriterien der Seesportboot-Verordnung.

Mindestausrüstung			
Lfd. Nr.	Anzahl/vorh. *)	Ausrüstungsgegenstand.	Bemerkungen/Hinweise
1	X	Positionslaternen**	gem. KVR/SeeschStrO
2	X	Ankerlaterne**, Ankerball, Kegel, Nebelhorn	gem. KVR
3	2	Feuerlöscher* a` 2 Kg, Pulver	
4	X	Log	
5	X	Kompass, Handpeilkompass	
6	X	Radarreflektor, Fernglas, Handlampe mit Morsetaste	
7	2	Rettungsringe, davon mindestens ..1.. Ring(e) mit Leine und Licht	
8	6	vollautom. Rettungswesten*/Feststoffwesten DIN 7929/EN 396/399	
9	6	Sicherheitsgurte DIN 7925 und Sicherheitsleinen DIN 7927	
10	X	Rettungsinsel* (Größe entsprechend Personenzahl)	
11	X	..4.. Fallschirmsignale, rot, ..4.. Handfackeln, rot, ..2.. schwimmfähige Rauchsignale, orange	
12	X	Flagge "N" und "C" / Bundesflagge	
13	X	Erste-Hilfe-Kasten	
14	X	1. Anker 17 kg mit 30 m Kette und Leine /2. Anker 15 kg	
15	X	Schlepptrosse 50 m Länge, Bootshaken, Wurfleine 16 m Länge	
16	X	Fender, Festmacher	
17	X	Kochanlage (Petroleum / Spiritus / Gas)*	*Prüfbesch. BG-V/DVGW
18	X	Handlot oder Echolot	
19	X	Empfangsanlage (Radio)	
20	X	Barometer	
21	X	Logbuch oder Tagebuch	
22	X	Seekarten, Seehandbuch, Leuchtfeuerverzeichnis • gem.Fahrtgebiet	• bei Erfordernis
23	X	Navigationshilfsmittel	
24	X	Bug- und Heckkorb, Seereling	
25	X	Außenbordtreppe	
26	X	Toilette	
27	X	Kojen	
28	X	Wassertank ..160.. l Inhalt / Kraftstofftank ..100.. l Inhalt	
29	X	Absperrventile an Brennstofftanks	
30		Fäkalientank/-aufbereitungsanlage	> 10 Personen erforderl.
31		Treibanker	
32	X	Ersatzteile	
33	X	Leckdichtungsmaterial	
34	X	Werkzeug	
35		Feuerlöschanlage* im Motorraum	bei Motoryachten
36	X	Sturmfock / Tryseegel	bei Segelyachten
37	X	Reffeinrichtung	
38	X	Drahtschere	
39	X	Kappbeil	

Zusätzlich für Sportboote mit einer Länge über alles von 12,00 Metern und mehr:

40		Fahrtstörungsleuchten**, Bälle	gem. KVR
41		Schallsignalanlage**	gem. KVR
42		Glocke.ø200 mm**	gem. KVR
43		UKW-Sprechfunkanlage/GMDSS	zugelassen
44		Navigationsanlage (Funkpeiler, GPS etc.)	
45		Feuerlöscher* a` 2 kg	

Sonstige Ausrüstung/Hinweise

zu lfd. Nr. 36: Rollfockanlage und Reffeinrichtung ersetzen Sturmfock und Tryseegel im Bereich der Ostsee.
--

* Prüfungsnachweis/ ** baumustergeprüft

Abbildung 11: Bootszeugnis (Seite 2) der DESDEMONA vom 21.06.2016

Bei der Durchsicht der für die Zeugniserteilung in materieller Hinsicht maßgeblichen Bestimmungen der Seesportboot-Verordnung ist aufgefallen, dass die Verordnung keine Vorgaben hinsichtlich der in Spalte 3, insbesondere aber in Spalte 2 einzutragenden quantitativen Aspekte der Mindestausrüstung für große Sportboote beinhaltet. Auch Verweisungen auf diesbezüglich heranzuziehende Vorschriften sind der Seesportboot-Verordnung nicht zu entnehmen. Eine Ausnahme bilden lediglich die bei einigen wenigen Ausrüstungsgegenständen bereits im Muster der Ausrüstungstabelle in Spalte 4 anzutreffenden pauschalen Hinweise bspw. auf die Kollisionsverhütungsregeln und die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung.

Die Befassung mit den für den Seesportbootsektor in Deutschland geltenden einschlägigen Rechtsgrundlagen hat ergeben, dass es auch außerhalb der

Seesportboot-Verordnung keine allgemeingültigen rechtsverbindlichen Vorgaben bspw. zur Frage der Anzahl der an Bord mitzuführenden Rettungsringe oder Rettungswesten gibt.

Bestätigt wurde diese Erkenntnis im Rahmen von Rückfragen beim für die Erteilung des Bootszeugnisses für die DESDEMONA zuständigen WSA Lübeck und der diesbezüglich mit der Besichtigung der DESDEMONA beauftragten Klassifikationsgesellschaft DNV GL. Es wurde von den genannten Stellen lediglich darauf hingewiesen, dass sich bspw. die im Zeugnis festzulegende Anzahl der an Bord großer Sportboote vorzuhaltenden Rettungswesten nach der Anzahl der im Zeugnis vermerkten höchstzulässigen Personenzahl richte. Im Übrigen würde bei der Festlegung der jeweiligen Mindestausrüstung auf Empfehlungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)¹⁹ und Verlautbarungen des Deutschen Segler-Verbandes (DSV)²⁰ zurückgegriffen.

Auch seitens des Fachverbandes Seenot-Rettungsmittel e. V.²¹ und des Bundesverbandes Wassersportwirtschaft e.V.²² wurde der BSU auf Nachfrage hin erklärt, dass es – im Gegensatz zur Rechtslage in einigen Mittelmeerländern – in Deutschland bspw. bezüglich der Anzahl der mitzuführenden Rettungswesten keine verbindlichen Vorschriften gibt.

Zwischenergebnis:

In Deutschland existieren keine verbindlichen Vorgaben zur Ermittlung der erforderlichen quantitativen Ausstattung mit Rettungsmitteln an Bord von vermieteten Sportbooten. Außerhalb des Chartersektors gibt es weder im See- noch im Binnenbereich (mit Ausnahme der Vorschriften für den Bodensee)²³ die rechtsverbindliche Vorgabe, überhaupt Rettungsmittel an Bord zu haben.

Die im Bootszeugnis enthaltenen konkretisierenden Angaben zur Mindestausrüstung für große Sportboote sind letztendlich das Resultat einer Ermessensentscheidung der Zulassungsbehörde. Diese orientiert sich an den Ergebnissen der Besichtigung des Bootes und den dabei festgestellten konkreten Gegebenheiten sowie insbesondere an der im Zeugnis vermerkten höchstzulässigen Personenzahl.

4.3.3 Rechtlicher Rahmen: Rettungswesten (Tragepflicht)

Spiegelbildlich zu der für Seesportboote, abgesehen vom Charterbootsektor, nicht existierenden Ausrüstungspflicht mit Rettungswesten gibt es in Deutschland erst recht keine rechtlich bindende Vorgabe, Rettungswesten an Bord von Seesportbooten zu tragen. Aber auch soweit eine Ausrüstungspflicht besteht, also für

¹⁹ Vgl. insbesondere Broschüre des BMVI „Sicherheit auf dem Wasser – Wichtige Regeln und Tipps für Wassersportler“.

²⁰ Vgl. insbesondere die „Sicherheitsrichtlinien Ausrüstung und Sicherheit von Segelyachten/Mehrrumpfbooten der Kreuzer-Abteilung“.

²¹ Interessensverband namhafter deutscher und ausländischer Hersteller und Importeure von Seenot-Rettungsmitteln.

²² BVWW = Interessenvertretung von Unternehmen, die in der Wassersportwirtschaft gewerblich tätig sind.

²³ Vgl. Verordnung über die Schifffahrt auf dem Bodensee (Bodensee-Schifffahrts-Ordnung – BSO) vom 10. Dezember 2001 Artikel 13.20.

sämtliche Fahrzeuge auf dem Bodensee und für zur Vermietung bestimmte große Seesportboote, gibt es keine damit korrespondierende Tragepflicht.

5 Schlussfolgerungen

5.1 Primäre Unfallursache

Trotz aller verbleibenden Unklarheiten bezüglich des konkreten Unfallhergangs steht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit fest, dass Ausgangspunkt des tödlichen Seeunfalls das seegangsbedingte über Bord gehen des Unfallopfers war.

Ob bzw. inwieweit die anlässlich der Obduktion festgestellte Herzerkrankung des Unfallopfers für den Unfall und/oder dessen tragischen Ausgang (mit-)ursächlich war, konnte nicht geklärt werden. Lässt man aber die nicht gänzlich auszuschließenden Möglichkeiten außer Betracht, dass dem Sturz ins Wasser ein Herzanfall bereits vorausgegangen war, so ist festzuhalten, dass eine sehr große Wahrscheinlichkeit besteht, dass es nicht zu dem tödlichen Unfall gekommen wäre, wenn das Unfallopfer eine Rettungsweste getragen hätte und an Bord mit einer Sicherheitsleine gesichert gewesen wäre.

Im Hinblick auf die Bemühungen, den Mitsegler zu retten, ist einerseits zu konstatieren, dass hierbei offenbar in Hektik verfallen wurde und andererseits die verfügbaren Rettungsmittel an Bord nicht ausreichten bzw. sich nicht in dem Zustand befanden, der erforderlich gewesen wäre, um wirksam agieren zu können.

5.2 Konsequenzen

Aus Sicht der BSU gibt es außer einer fundierten Ausbildung und fortwährendem Training kaum Möglichkeiten, das der menschlichen Natur wesenseigene Verfallen in Hektik in einem emotionalen Ausnahmezustand zu verringern. Diese allgemeingültige Feststellung gilt im besonderen Maße im Bereich der Sportschiffahrt. Gerade dort ist es regelmäßig so, dass die Betreiber dieses Hobbies sich nicht tagtäglich mit besonderen Gefahrensituationen konfrontiert sehen. Anders als professionell agierende Rettungskräfte (bspw. Seenotretter, Feuerwehr, Bergrettung) sind die Nutzer von Sportbooten, selbst wenn sie eine gute Ausbildung genossen haben und jahrelang ihrem Hobby nachgegangen sind, in der Natur der Sache liegend nicht besonders darauf geschult, in einem Seenotfall geradezu reflexartig richtig zu reagieren.

Umso größere Bedeutung gewinnt daher insbesondere im Bereich der Sportschiffahrt der Aspekt einer quantitativ sowie qualitativ ausreichenden Ausrüstung mit Rettungsmitteln. Untrennbar damit verbunden ist die Notwendigkeit, sicherzustellen, dass die diesbezüglich vorhandenen Ausrüstungsgegenstände auch tatsächlich eingesetzt werden.

Die Befassung mit den diesbezüglich in Deutschland maßgeblichen rechtlichen Rahmenbedingungen führt zu folgenden Ergebnissen:

- (1) Es bestätigte sich einmal mehr der Eindruck, dass ähnlich wie im Bereich der Berufsschiffahrt so auch für den Sportbootbereich die geltenden rechtlichen

- Rahmenbedingungen sehr unübersichtlich gestaltet und in sich oftmals nicht logisch sind.
- (2) Eine Ausrüstungspflicht für Rettungsmittel auf rein privat genutzten Sportbooten existiert für den Seebereich in Deutschland nicht.
 - (3) Demgemäß existiert erst recht keine Tragepflicht für Rettungswesten auf rein privat genutzten Sportbooten im Seebereich.
 - (4) In Bezug auf zu vermietende so gen. große Sportboote existieren zwar hinsichtlich der hier interessierenden Ausrüstung mit Rettungsmitteln Vorgaben in Gestalt des dem Zeugnis beigefügten standardisierten Katalogs über die Mindestausrüstung. Insoweit ist aber – soweit ersichtlich – nirgends verbindlich geregelt, an Hand welcher Kriterien und mit welchen sich daraus ergebenden Konsequenzen die Anzahl von Rettungsmitteln konkret festzulegen ist.
 - (5) Soweit sich aus dem Bootszeugnis Ausrüstungspflichten für Rettungswesten ergeben, kann daraus keine weitergehende Verpflichtung zu deren tatsächlicher Verwendung abgeleitet werden.
 - (6) Es ist mit sachlichen Erwägungen kaum begründbar, warum eine Ausrüstungspflicht für Rettungswesten lediglich für vermietete (große) Sportboote besteht. Die Gefährdungslage und das Schutzbedürfnis für Personen an Bord von Wasserfahrzeugen ist unabhängig davon zu beurteilen, ob das Fahrzeug auf dem Bodensee fährt oder im See- oder im Binnenbereich. Die Gefährdungslage ist auch nicht davon abhängig, ob das Fahrzeug ein großes oder nur ein kleines Sportboot ist. Und die Gefährdungslage ist schließlich auch nicht davon abhängig, ob die Personen, die mit dem Boot fahren, dieses als Privateigentümer (bzw. privater Gast desselben) tun oder als Mieter (oder privater Gast des Mieters) einer gecharterten Yacht.

Als Rechtfertigung einer Ungleichbehandlung von privat genutzten Sportbooten auf der einen und Charteryachten auf der anderen Seite scheidet es in diesem Zusammenhang auch aus, damit zu argumentieren, dass der gewerbliche Vermieter von Booten damit Geld verdiene und der Mieter (deshalb?) im Gegenzug ein ordnungsgemäß ausgestattetes Boot erwarten dürfe. Auch im Bereich der gewerblichen KFZ- oder Fahrradvermietung würde niemand auf die Idee kommen, dass für die vorgeschriebene (Sicherheits-)Ausstattung von Mietfahrzeuge ein strengerer Maßstab anzulegen sei, als dies bei rein privat genutzten Fahrzeugen der Fall ist.

Aus Gründen der Sicherheit sollte daher für alle Sportboote, die auf den Seeschiffahrtsstraßen und im deutschen Küstenmeer verkehren, unabhängig von ihrer Größe und ihrer rechtlichen Einordnung, im Hinblick auf Rettungswesten sowohl eine Ausrüstungs- als auch eine Tragepflicht gesetzlich geregelt werden.

Insbesondere Kinder und Jugendliche, aber auch Personen, die sich nur gelegentlich oder einmalig, bspw. anlässlich eines Urlaubsaufenthaltes an der Küste an Bord eines Bootes auf das Wasser begeben, können nicht die besonderen Gefahren abschätzen, die sich dadurch ergeben, dass sie keine Rettungsweste tragen. Diesen Personen ist im Übrigen möglicherweise auch gar nicht bewusst, dass Rettungswesten – je nach rechtlichem Status des Fahrzeuges, der außerdem äußerlich auch gar nicht erkennbar ist – unter Umständen nicht einmal an Bord sind bzw. sein müssen.

Der Vergleich mit der Gurtpflicht und der Helmpflicht für Motorradfahrer im Straßenverkehr belegt im Übrigen, dass es rechtlich durchaus möglich und offenbar aus guten Gründen auch sachlich angezeigt war, die diesbezüglichen Pflichten zu normieren und nicht etwa allein auf die gern ins Feld geführte Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer zu setzen.

Das Gegenargument einer bislang nicht bestehenden Helmpflicht für Radfahrer trägt demgegenüber nicht. Aus dem Fehlen einer möglicherweise sinnvollen, jedenfalls aber rechtlich möglichen Bestimmung kann nicht geschlussfolgert werden, dass auch bei einem ähnlichen Tatbestand keine Regelung getroffen werden dürfe.

Dass es in der Praxis schwierig ist, eine solche Tragepflicht wirksam zu kontrollieren, sollte deren Einführung nicht entgegenstehen. Einerseits kann davon ausgegangen werden, dass allein die Schaffung einer diesbezüglichen Rechtsgrundlage zu einer deutlichen Schärfung des Sicherheitsbewusstseins und mit der Zeit auch zu einer wachsenden Akzeptanz der Regelung führen dürfte. Andererseits gibt es im deutschen Verwaltungs- und Strafrecht genügend Beispiele für Gebots- oder Verbotsnormen, bei deren Schaffung der Gesetz- oder Verordnungsgeber sich auch nicht primär davon leiten ließ, ob bzw. in welchem Umfang deren Beachtung tatsächlich überwacht werden kann.

Gegen das Argument, das Tragen von Rettungswesten allein dem Bereich der Eigenverantwortung der Sportbootnutzer (die das mit einem Trageverzicht einhergehende Risikopotenzial ggf. auch gar nicht abschätzen können) zu überlassen, sprechen überdies die folgenden Aspekte:

- (1) Der Verzicht auf das Tragen von Rettungswesten führt nach dem über Bord gehen einer Person regelmäßig zu besonders großangelegten Such- und Rettungsmaßnahmen, die wiederum mit hohen Kosten für die Allgemeinheit verbunden sind.
- (2) Die möglicherweise erst durch den Verzicht auf das Tragen von Rettungswesten erforderlich werdenden aufwändigen Maßnahmen der Suche und Rettung können für die Retter mit großen Risiken für Leib und Leben verbunden sein.

Es ist nach alledem nicht erkennbar, dass es im Lichte der vorgenannten Argumente eine unverhältnismäßige Beschränkung der allgemeinen Handlungsfreiheit von Sportbootnutzern darstellen würde, wenn diesen die gesetzliche Pflicht auferlegt wird, Rettungswesten an Bord mitzuführen und zu tragen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass bereits seit längerer Zeit Produkte auf dem Markt sind, die die Bewegungsfreiheit bei der Ausübung des Segelsports bzw. beim sonstigen Aufenthalt auf Sportbooten nur sehr geringfügig einschränken.

Eine mangelnde Akzeptanz diesbezüglicher rechtlichen Vorgaben sollte für deren Erlass keinen Hinderungsgrund darstellen. Auch die Gurtpflicht im Straßenverkehr stieß vor ihrer Einführung auf heftigen Widerstand²⁴ und wird heute gleichwohl als Selbstverständlichkeit von der weit überwiegenden Mehrheit der Verkehrsteilnehmer beachtet.

²⁴ Vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Sicherheitsgurt>.

6 Sicherheitsempfehlungen

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

6.1 Gesetzliche Pflicht zur Ausrüstung mit Rettungswesten

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), die rechtlichen Möglichkeiten der Ausweitung der gesetzlichen Pflicht zur Ausrüstung mit Rettungswesten auf sämtliche Seesportboote, also unabhängig von ihrer Einordnung als Charterboot, zu prüfen.

6.2 Gesetzliche Pflicht zum Tragen von Rettungswesten

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), die rechtlichen Möglichkeiten der Einführung einer Pflicht zum Tragen von Rettungswesten auf Seesportbooten zu prüfen.

7 QUELLENANGABEN

- Zeugenaussagen gegenüber der BSU
- Ermittlungsergebnisse der Polizei und Staatsanwaltschaft Rostock
- Sektionsprotokoll des Instituts für Rechtsmedizin (Universitätsmedizin Rostock) vom 23. Oktober 2015 (Az.: G 153/15).
- Amtliches Gutachten des Deutschen Wetterdienstes vom 21. September 2016 über die Wetter- und Seegangsverhältnisse im Bereich Rostock/Warnemünde in Höhe der Tonne 9 am 21.09.2015 zwischen 12:00 Uhr MESZ (10:00 UTC) und 15:00 Uhr MESZ (13:00 UTC).
- Informationen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Lübeck
- Kontakte zur Klassifikationsgesellschaft DNV GL, zum Fachverband Seenot-Rettungsmittel e. V. und zum Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.
- Internetrecherchen
- Ausschnitt eines Pressefotos von Steffen Grafe, NonstopNews Rostock (vgl. S. 20 des Berichtes, Abbildung 8)
- Stellungnahmen zum Entwurf des Untersuchungsberichtes