



Sicherheit auf See

Tragepflicht für Rettungswesten?

Segeln ist ein sicherer Sport. Im Vergleich mit vielen anderen Freizeitbeschäftigungen ist die Anzahl der Personenunfälle gering. Tödliche Unfälle sind selten. Einen solchen Einzelfall nahm die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) kürzlich zum Anlass für zwei Empfehlungen. Die eine ist die gesetzliche Pflicht zur Ausrüstung mit Rettungswesten. Die andere lautet: „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 auf Seesportbooten zu prüfen.“

Die Empfehlungen der BSU sind das Resultat der Untersuchung eines tödlichen Unfalls vor der Hafeneinfahrt von Warnemünde im September 2015. Vier Herren kamen mit einer klassischen Charterschiff von knapp zwölf Meter Länge bei vier bis fünf Beaufort von Gedser. Nach Erreichen des Seekanals wurde dicht außerhalb des grünen Tonnenstrichs zunächst das Groß geborgen, anschließend sollte die Fock niedergeholt und längs der Reling gezurrt werden. Hierzu war ein erfahrener Segler zum Bug gegangen. Ein anderer, mit bestenfalls geringen Kenntnissen, befand sich weiter mittschiffs, um das Segel vom Schothorn aus für das Zurren glatt zu ziehen, hierfür war er in die Hocke gegangen. Als die Yacht in einer Welle eine heftige Auf- und Abwärtsbewegung machte, wurde er aus seiner unsicheren Arbeitshaltung rückwärts über die Reling geschleudert. Es gelang ihm, sich noch einen Moment an der Reling festzuhalten, dann glitt er ab. Unter Motor wurden eine oder mehrere Wenden gefahren, und es wurde versucht, ihm einen Festmacher zuzuwerfen. Diesen konnte der Verunglückte schließlich greifen und um sich schlingen, diese Leine befand sich noch an seinem Körper, als er Tage später tot geborgen wurde. Die Leine war nutzlos, weil sie an Bord nicht belegt war und auch nicht festgehalten wurde. Mittels eines Rettungskragens mit Leine gelang es dann nicht, zum noch dicht bei der Yacht Treibenden eine Verbindung herzustellen, da die Leine auf Grund der Anbringung ihrer Trommel oder wegen



Quelle: BSU Untersuchungsbericht 402/15, S.6

Ein Crewmitglied kam ums Leben – Die BSU empfahl daraufhin eine Rettungswestenpflicht

schlechter Wicklung nicht abließ. Eine am Heck vorgehaltene Wurfleine wurde nicht eingesetzt. Ein zweiter im Bootszeugnis für die Charterschiff vorgeschriebener Rettungskragen war nicht an Bord. Zum Zeitpunkt der Reise besaß die Yacht überdies gar kein gültiges Bootszeugnis. Nach einigen Minuten wurde der 42-Jährige Verunglückte augenscheinlich bewusstlos, trieb mit dem Gesicht nach unten auf der See und versank schließlich. Erst danach wählte einer der Segler über sein Mobiltelefon die Nummer 112. Seenotsignale wurden nicht abgegeben, eine Alarmierung über Seefunk unterblieb, angeblich war das UKW-Gerät defekt. Zwischen Unfall und Alarmierung lag rund eine für Hilfeleistungen ungenutzte Viertelstunde. Rettungskräfte, die nach einer weiteren Viertelstunde eintrafen, konnten nichts mehr ausrichten. Von den vier Personen an Bord besaßen zwei seit 1997 den Sportseeschifferschein, sie haben laut BSU „langjährige Erfahrungen im Führen von Sportbooten und Traditionsschiffen“. Die beiden anderen, darunter das Opfer, waren mit dem Betrieb einer Segelyacht nicht vertraut. Im Untersuchungsbericht schreibt die BSU: „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.“

Rettungswesten und Lifebelts wurden während des ganzen Törns nicht getragen. Hierin sieht die BSU in ihrer Gesamtbewertung das entscheidende Manko. Dem ist ohne weiteres zuzustimmen. Der Konsequenz, eine gesetzliche Rettungswestentragpflicht zu fordern, jedoch nicht. Wenn heute von viel mehr Crews Westen getragen werden und Vorkehrungen getroffen, gar nicht ausenbords zu gehen, dann ist das ein Erfolg kontinuierlicher Aufklärung. An ihr hatte die BSU in der Vergangenheit großen Anteil. Seit die BSU Unfälle privater Sportboote nicht mehr untersuchen darf, und seit Mitarbeiter der BSU nicht mehr in Sicherheitslehrgängen für Sportschiffer referieren dürfen, ist in der Vermittlung von Unfallursachen und einem Verhalten, das Risiken an Bord minimiert, eine Lücke entstanden. Sie zu schließen, das heißt den gesetzlichen Auftrag der BSU hinsichtlich der Sportschiffahrt wieder zu erweitern, wäre sinnvoller als nach Verpflichtungen für Wassersportler zu rufen.

Auf der Website des KYCD (www.kycd.de) erscheint in Kürze eine ausführliche Analyse des Untersuchungsberichts 402/15 und eine Stellungnahme zu den Empfehlungen der BSU.

Neues Format für Seekarten des BSH Es wird teurer

Bislang wurden im Freizeitbereich (im Fachchinesisch auch „flachgehende Küstenschiffahrt“ genannt) an Nord- und Ostsee die „Amtlichen Karten für die Klein- und Sportschiffahrt“ verwendet. Diese Karten im DIN A2-Format werden jetzt

VERANSTALTUNGEN

06.10 - 07.10.2017

KYCD Sicherheitsseminar: Den Seenotfall erleben und trainieren ohne in Gefahr zu geraten. Zwei Tage Theorie und Praxis im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr Marine in Neustadt/ Holstein.

10.11. - 11.11.2017

KYCD - Workshop „Berufsschiffahrt verstehen bedeutet Sicherheit im Sportboot“: Praktische Übungen im Schiffsführungssimulator des Maritimen Zentrum der Hochschule Flensburg.

Sommer / Herbst 2017

Praxisseminar Bootsmotoren: Funktion - Wartung - Reparatur

Herbst 2017

Medizinische Versorgung auf Yachten: Intensivkurs mit praktischen Übungen zum Umgang mit Verletzungen und Erkrankungen an Bord.

Herbst 2017

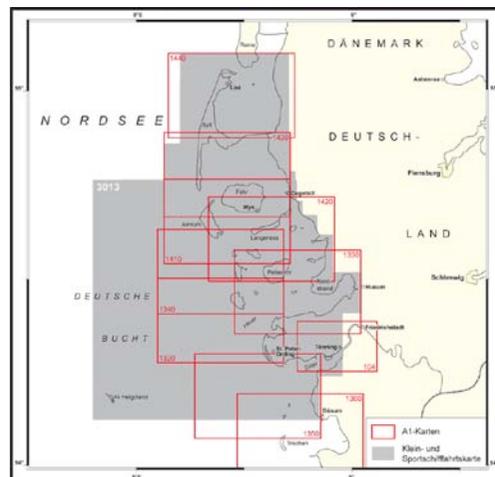
KYCD-Workshop in Bremen: „Gute Reise!“ – Sicherheit und Törnplanung

Die Veranstaltungen werden nicht ausschließlich für KYCD-Mitglieder durchgeführt, **segeln**-Leser und Gäste sind willkommen. Die jeweiligen Detailinformationen und Anmeldeunterlagen können in der Geschäftsstelle angefordert werden und stehen auf www.kycd.de in der Rubrik Lehrgänge zum Download bereit.

vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) ersetzt durch ein neues DIN A1-Seekartenwerk in deutscher Sprache unter Anwendung des international üblichen Zeichenschlüssels. Im Flachwasserbereich entlang der deutschen Küsten weisen die Karten die Details aus, die für die Schifffahrt notwendig sind. Sie stehen allen Schifffahrtstreibenden zur Verfügung, die mit amtlichen Seekarten fahren müssen oder wollen.

Es sind SOLAS-konforme amtliche Seekarten, die im Unterschied zu den bekannten Kartensätzen des BSH für die Klein- und Sportschiffahrt mit einer wöchentlichen Berichtigung über die Nachrichten für Seefahrer angeboten werden. Finden in einem Seegebiet während eines Kalenderjahres umfangreiche Veränderungen statt, wird die entsprechende Seekarte als eine „Neue Ausgabe“ veröffentlicht. Dies entspricht exakt dem bisherigen Vorgehen für die Laufendhaltung der amtlichen DIN A0-Seekarten für die Großschifffahrt. Laut der BSH-Aussagen kommt für die neue Kartenserie mit dem DIN A1-Format eine Größe zum Einsatz, die auch auf kleineren Schiffen noch gut zu handhaben ist - nicht jeder Eigner wird sich dieser Aussage anschließen können. Als Ergänzung - so die weitere Aussage des BSH - zu den erheblich kleineren digitalen Anzeigen der Plotter und Tablets gibt die neue Kartenserie eine gute Übersicht über das Seegebiet.

Die ersten 10 DIN A1-Seekarten sind laut BSH bereits als Einzelblätter erschienen und ersetzen den bisherigen BSH-Kartensatz 3013 „Nordfriesische Inseln“ für die Klein- und Sportschiffahrt. Sie sollen zum angekündigten Preis von 15 Euro das Stück bei den bekannten Vertriebsstellen, im Buchhandel oder bei Schiffsausrüstern er-



Quelle: BSH

Neue Kartensätze des BSH für die Nordfriesischen Inseln

hältlich sein - bei Redaktionsschluss waren sie jedoch noch nicht verfügbar. Und beim Preis wird das BSH auch nicht nur Freunde finden: Den bisherigen Kartensatz Nr. 3013 (Ausgabe 2016, im Handel immer noch erhältlich) mit 13 Karten konnte man bereits für 64,50 Euro erwerben - jetzt soll das ganze Paket mit 10 Karten 150 Euro kosten. Von anderen Anbietern werden zum Teil deutlich niedrigere Preise verlangt, zum Beispiel der bekannte Satz „Nordfriesische Inseln, Sylt bis Helgoland und Eider“ als Kombipack Papier / Digital in der Edition 2017 für 49 Euro.

Was das BSH mit der Änderung bezweckt, kann nur vermutet werden: Möglicherweise geht es um die Vereinheitlichung, sprich den Wegfall der nicht so lukrativen Sportbootkarten. Im Laufe des Jahres sollen jedenfalls weitere Kartensätze erscheinen (3014 „Zwischen Elbe, Weser und Helgoland“ und 3010 „Die Elbe bis Hamburg“). Das DIN A1-Seekartenwerk für die gesamte Nordsee wird ab März 2018 zur Verfügung stehen. Die Seekarten für die Ostsee stellt das BSH in den Jahren 2019 und 2020 um. Detailinformationen auf der Website des BSH (www.bsh.de) und auf den Seiten des KYCD (www.kycd.de) in der Rubrik „News“.

Werden Sie Mitglied

Auszüge aus dem Leistungskatalog des KYCD: Clubmagazin viermal im Jahr mit nautischen Informationen, aktuellen Nachrichten und Clubinformationen; Infoschriften und Broschüren zu nautischen Themen, Seminarreisen, Praxistrainings und Lehrgänge sowie Einkaufsvorteile bei den Partnern des KYCD...und das alles für nur 48 Euro im Jahr.

Besuchen Sie uns im Internet: www.kycd.de

Hier finden Sie zahlreiche Informationen: News aus der Branche, Downloads der KYCD-Broschüren und Druckschriften; Seminarübersicht mit Terminen und Anmeldeformularen, Vorstellung der Partner, bei denen die KYCD-Mitglieder Produkte und Leistungen zu Sonderkonditionen erhalten.

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.,

Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/741 341 00, Fax 040/741 341 01, E-Mail: info@kycd.de, Internet: www.kycd.de. Öffnungszeiten der Geschäftsstelle: Dienstag, Donnerstag und Freitag von 09.30 bis 13.00 Uhr sowie Montag und Mittwoch von 09.30 bis 13.00 Uhr nur telefonisch.

➔ Einen Mitgliedsantrag finden Sie unter www.kycd.de