Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

Am 15. Mai 2008 veröffentlichte die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung ihren Jahresbericht 2007. Wir haben ihn gelesen und uns unsere eigenen Gedanken hierzu gemacht, die am 30.05.2008 zu folgender Anfrage bei der BSU geführt haben:

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrem Jahresbericht 2007 haben wir eine Verständnisnachfrage.

Wenn wir es richtig gelesen haben, dann führen Sie auf Seite 10 sinngemäß an: „22 Seeunfälle ereigneten sich auf Sportbooten. Die drei sehr schweren Seeunfälle umfassen zwei Todesfälle auf Grund von Herzversagen sowie ein ungeklärtes Überbordgehen auf hoher See“.

Andererseits ist auf Seite 25 der Untersuchungsberichte Nr. 356/07 mit dem Unfalltag 07.08.2007 aufgeführt. Hierin wird der Skipper der SY KLEINER LUMP auf der Elbe, Höhe Ltn. 37 beim Segeleinholen vom Baum getroffen und kann nicht wieder an Bord geholt werden. Er ist dabei um´s Leben gekommen.

Mit diesen beiden „Aussagen“ haben wir ein Verständnisproblem. Aus unserer Sicht passen diese nicht zusammen, oder handelt es sich um eine Fehlinterpretation unsererseits?

Wir würden uns freuen, wenn Sie uns diesbezüglich eine kurze Information zukommen lassen könnten.

Mit freundlichen Grüßen
Andreas Klug

Sportbootschule Hot Water

Zentrale Verwaltung:
Hans-am-Ende-Weg 11 a
28355 Bremen

Tel: 0421 / 25 74 999
E-Mail: hotwater@t-online.de
Homepage: www.sportbootschule-hotwater.de

Leider ist diese Anfrage bis heute (24. Mai 2008) unbeantwortet geblieben. Nun wollen wir nicht länger mit der Veröffentlichung dieser Abhandlung warten. Dennoch würden wir uns freuen, wenn wir seitens der BSU noch eine Antwort auf unsere Frage erhalten würden.

Wir hatten den Jahresbericht 2007 sowie die vorangegangenen Jahresberichte anlässlich einer unserer internen Fahrlehrerweiterbildungen für den Bereich der Sportschifffahrt zusammengefasst.

Ausgegeben anlässlich der internen Fahrlehrerweiterbildung 31.Mai / 01. Juni 2008
Überarbeitete Fassung zur Veröffentlichung vom 24. Juni 2008

Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

Unfälle gehören zur Lebenswirklichkeit, ganz gleich in welchem Bereich des Lebens, und auch die Schifffahrt stellt hier keine Ausnahme dar. Mit Hilfe Ihres Sicherheitsmanagementsystems versuchen Skipper und Eigner von Sportbooten, Unfälle zu verhindern oder zumindest die Auswirkungen eines Unfalles zu begrenzen. Diese Sicherheitsmanagementsysteme müssen an die Anforderungen des Fahrgebietes sowie den Schiffstyp angepasst und v entsprechend dem Kenntnis- und Ausbildungsstandes der daran beteiligten ständig optimiert werden. Dieses stellt einen hohen Anspruch an den für dieses Sicherheitsmanagement an Bord verantwortlichen.

Trotz der großen Bemühungen auf allen Seiten, bleibt die eingangs erwähnte Wirklichkeit, dass Unfälle nie zu hundert Prozent zu vermeiden sind. Schwierig ist jedoch die Einschätzung, in wieweit die bekanntgewordenen Unfälle repräsentativ für die Sportschifffahrt sind. Statistiken werden nicht umfassend oder noch nicht lange geführt, so dass wir hier eher auf „gefühlte Zahlen“ angewiesen sind.

Die häufig einem Vorkommnis auf See folgende Seeunfalluntersuchung ist dabei keine Untersuchung zur Feststellung der Schuld oder der Klärung von Haftungsfragen. Das Konzept einer modernen Unfalluntersuchung ist es vielmehr, aus den Unfällen zu lernen und Empfehlungen abzuleiten, deren ausschließliches Ziel es ist, gleichartige Vorkommnisse für die Zukunft vermeiden zu helfen. Adressaten für die Sicherheitsempfehlungen sind diejenigen Stellen, die am besten geeignet scheinen, entsprechende sicherheitsverbessernde Maßnahmen umzusetzen, also auch die Sportbootschulen und ihre Ausbilder/innen.

Zur Ausbildung von Sportbootführerscheinaspiranten gehört es auch, ihnen einen Überblick über die sicherheitsrelevanten Geschehnisse auf dem Wasser zu vermitteln. Leider ist die Ausbildung zum Sportbootführer häufig sehr einseitig und auf dem reinen Fragebogenwissen aufgebaut. Bei jungen Führerscheininhabern fehlt es somit häufig an wichtigen Grundlagen, z.B. der Sensibilisierung für die Gefahrenquellen auf dem Wasser.

Nicht das die Gefahren übergroß sind und wir an Bord der Sportboote ständig in Lebensgefahr schweben. Dennoch sind sie allgegenwärtig und nur ein „geschulter Blick“ kann helfen diese Gefahren weiter zu minimieren.

Wie es zu gut „Neudeutsch“ heißt: Die "Human Factor Aspekte" sind im Bereich des Sicherheits- und Notfallmanagements an Bord ausschlaggebend. In diesem Zusammenhang fällt häufig der Begriff vom „menschlichen Versagen" oder der Begriff „Mensch als Risikofaktor". Somit stellt sich uns die Frage, ob der Mensch wirklich nur ein Risikofaktor ist, der die „gefährliche" Sportschifffahrt noch gefährlicher macht, oder ob er eher den entscheidenden Sicherheitsfaktor darstellt, den es nur bewusst zu aktivieren gilt, weil er tatsächlich deutlich mehr Unfälle verhindert als herbeiführt?

Komischerweise kommt niemand auf die Idee, ein Sportflugzeug ohne eine geeignete Ausbildung fliegen zu wollen! Merkwürdigerweise wollen aber viele Menschen einfach ein Boot fahren, ohne über eine geeignete Ausbildung zu verfügen. Dabei sind die Anforderungen an die jeweiligen Fahrzeugführer schon vergleichbar. Eine moderne Yacht ist

Anerkannte Ausbildungsstätte
des
Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de

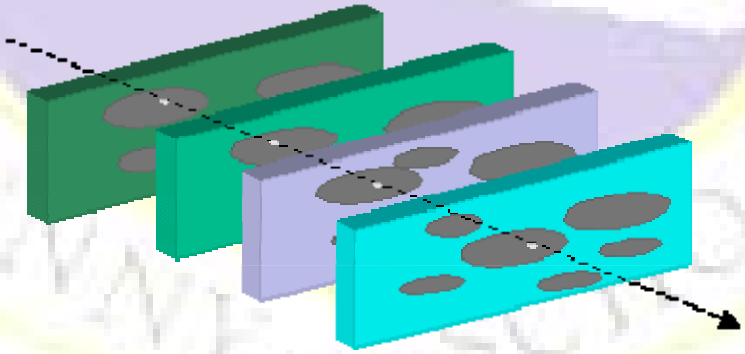
Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

ein sehr komplexes System, mit dessen Handhabung der Skipper vertraut sein muss. Anforderungen wie Navigation, Wetterkunde, Sicherheits- und Crewmanagement werden Ihm abverlangt, auch wenn er „nur“ mit seiner Familie in See sticht.

Analysen von Unfälle und Störungen im Hinblick auf die menschliche Einflüsse lassen erkennen, dass diese Problematik sehr vielschichtig ist. Regelverstöße, Unaufmerksamkeit und Handlungsfehler einzelner Personen an Bord können zu Störungen, in Folge mehrer durch den Schiffsführer nicht erkannter Störungen dann zu Schäden führen. Wir alle kennen den Satz, ein Unglück kommt selten allein oder ein Fehler führt noch nicht zum Unfall. Wir müssen uns die Vorgänge im Vorfeld eines Unfalls also auch auf Zusammenspiel mehrerer Menschen und dem Mensch-Maschine-System ansehen. Hatte der Mensch überhaupt die Möglichkeit, die Konsequenz seines Handelns zu erkennen.

Leider können die einzelnen Ebenen der Unfallverhütung an Bord nicht perfekt sein, sondern wir müssen sie uns durchlöchert vorstellen. Ob sie aussehen wie ein Sieb oder nur vereinzelte Öffnungen aufweisen, hängt von den Menschen ab, die mit ihnen verbunden sind. Professor James Reason von der University of Manchester hat dies sehr anschaulich in seinem Buch „Menschliches Versagen: psychologische Risikofaktoren und moderne Technologien“ mit dem Swiss Cheese Model dargestellt. Der Spruch: "Ein Fehler allein führt noch zu keinem Unfall!" ist hier bildlich dargestellt.

Er spricht von latenten Fehlern oder Schwachstellen, die nur darauf warten, einmal zuschlagen zu können. Dabei vergleicht er die einzelnen, löchrigen Käsescheiben mit Sicherheitssystemen, die von den lauernden Gefahren überwunden werden können, wenn sich die Löcher aller Scheiben gerade einmal überschneiden.



Es muss also gerade einmal die tragische Konstellation bestehen, in der alle Abwehrmechanismen sich überschneidende Lücken oder Schwachstellen aufweisen. Dieses war eigentlich schon lange bekannt und in dem Spruch „ein Unglück kommt selten allein" in die Volksweisheiten eingeflossen.

Doch versuchen wir einfach mal den Spieß umzudrehen. Um einen Unfall zu verhindern müssten wir eigentlich nur ein einziges Loch zustopfen. Leider nur fast richtig, denn es gilt natürlich das Loch zu stopfen, was auf der Laufbahn unserer Unfallgelegenheit liegt, oder wir

Anerkannte Ausbildungsstätte
des
Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de

Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

müssen dem Sicherheitssystem an Bord eine weiter „Käsescheibe“ hinzuzufügen. Das ist also die erste wichtige Erkenntnis im Hinblick auf Unfallverhütung an Bord. Die einzelnen „Käsescheiben“ zu vermitteln ist die Aufgabe einer guten Ausbildung. Denn wer ein „Sicherheitsloch“ stopfen möchte, muss zunächst einmal erkennen, dass es dieses Loch überhaupt gibt. Dieses wiederum ist ein wesentlicher Aspekt in einer fundierten Sportbootführerscheinausbildung.

Schon früh wurde in der Seefahrt festgestellt, dass Erkenntnisse über die Vermeidung von Unfällen nur aus den Unfällen selbst abgeleitet werden können. Die Notwendigkeit, Seeunfälle untersuchen zu lassen, besteht deshalb schon, seitdem Schifffahrt in größerem Umfang betrieben wird.

Bereits 1870 wurde in Deutschland eine einheitliche Flagge für die gesamte deutsche Flotte eingeführt und auf Veranlassung von Abgeordneten der Hansestädte ein Gesetzentwurf ausgearbeitet und im Jahre 1877 als Gesetz, betreffend der Untersuchung von Seeunfällen in Kraft gesetzt. Dieses Gesetz behielt, nach einer Novellierung im Jahre 1935, bis zum 30. September 1986 seine Gültigkeit bei.

Von diesem Zeitpunkt an galt das Seeunfalluntersuchungsgesetz (SeeUG) bis das neue Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) mit Wirkung vom 20. Juni 2002 in Kraft gesetzt wurde. Mit Einführung des SUG und der gleichzeitigen Errichtung der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) wurde erstmals in Deutschland, basierend auf der IMO (International Maritime Organization) Resolution A.849 (20), Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See, eine Trennung von Ursachenforschung und Klärung der Schuldfrage erzielt.

Während die Seeämter

- Kiel,
- Hamburg,
- Rostock,
- Emden und
- Bremerhaven

in mündlichen Verhandlungen die Frage fehlerhaften Verhaltens von Unfallbeteiligten klären, was zu

- einer Einstellung des Verfahrens,
- einer Entziehung des Patents oder
- dem Verhängen eines Fahrverbots bis zu 30 Monaten

Anerkannte Ausbildungsstätte
des
Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de

Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

führen kann, ermittelt die BSU ausschließlich die objektive Ursache des Seeunfalls und gibt, mit Veröffentlichung ihrer Untersuchungsberichte, auch Sicherheitsempfehlungen heraus. Diese werden sowohl öffentlich bekannt gemacht, aber auch gezielt an Betroffene und Interessierte versandt, um die Gefahr einer Wiederholung gleich gearteter Unfälle möglichst zu verhindern.

Das zu diesem Zweck zusammenzustellende Untersuchungsgremium setzte sich während der öffentlichen, mündlichen Verhandlung aus dem Vorsitzenden mit der Befähigung zum Richteramt, einem ständigen Beisitzer mit dem Befähigungszeugnis als Kapitän auf großer

Fahrt und drei ehrenamtlichen Beisitzern zusammen. Die Vorsitzenden wählen aus einer Liste ihre Beisitzer unter Berücksichtigung des Ortes und der Art des Seeunfalls und der beteiligten Schiffe sowie des Kreises der Beteiligten aus, damit eine sachkundige und unabhängige Besetzung des Spruchkörpers sichergestellt wird.

Da die BSU alle Seevorkommnisse untersucht, wenn bekannt auch die auf Sportbooten, hat ihre Arbeit große Auswirkungen für die Sportschifffahrt und sollte deshalb den Sportbootführern auch zur Kenntnis genommen werden.

Hierzu veröffentlicht die BSU Berichte, in denen die Vorkommnisse nach ausführlicher Untersuchung bekanntgemacht werden. Darauf basierend werden dann allgemeine Sicherheitsempfehlungen abgeleiten. Großen Informationsgehalt haben auch die Jahresberichte der BSU.

Der Jahresbericht 2007 wurde von der BSU am 15. Mai 2008 veröffentlicht. Ihm ist zu entnehmen, dass auf der Elbe mit den Häfen Hamburg, Bützfleth, Brunsbüttel und Cuxhaven und im Ostseebereich wurden 23 (bzw. 25 in absoluten Zahlen) die meisten Unfälle registriert. Da die Elbe mit den daran liegenden Häfen das höchste Verkehrsaufkommen als deutsche Seeschifffahrtstraße hat, ist die Unfallquote dort eher als gering anzusehen. Im Ostseebereich ist mit 13 schweren Seeunfällen eine deutliche Steigerung gegenüber den Vorjahren zu verzeichnen. Die Zahl der schweren Seeunfälle verteilt sich gleichermaßen auf die Berufs- und Sportfahrzeuge und über den gesamten Ostseeraum. Ein örtlicher Unfallschwerpunkt ergab sich hier nicht.

In Deutschland gibt es gegenwärtig eine leidenschaftlich geführte Diskussion betreffend Änderungen im Führerscheinwesen. Allerdings sind aus unserer Sicht auch die Eigeninteressen der einzelnen Beteiligten deutlich zu erkennen. Schwierig ist es jedoch, verlässlich festzustellen, ob und wo ein Regelungsbedarf besteht. Somit hat jeder so seine eigenen Theorien in dieser Diskussion. Die BSU hat etliche Vorkommnisse auf Sportbooten untersucht. Im Grundsatz lässt sich vielleicht feststellen: Es sind wenige Vorkommnisse an Bord von Sportbooten. Zumindest wenn wir die Anzahl der „fahrenden“ Sportboote in Deutschland betrachten. Jedoch werden durch die BSU nur die Vorkommnisse im Seebereich untersucht. Doch bereits hieran lässt sich erkennen: Wenn erst einmal etwas

Anerkannte Ausbildungsstätte
des
Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de

Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

schief geht, lassen sich häufig eine Reihe von Fehlleistungen an Bord feststellen, was dann im schlimmsten Fall mit dem ableben eines Besatzungsmitgliedes endet.

Bei den vorliegenden BSU-Daten ist zu bedenken, dass selbst in der Großschifffahrt schon mal „vergessen“ wird einen meldepflichtigen Vorfall anzuzeigen, wie z.B. im Fall des belgischen Chemikalientanker "Kemira Gas" (IMO-Nr. 9045807). Er lief am Morgen des 14.05.2008 im Großen Belt zwischen Reersø und Romsø auf Grund. Das Schiff meldete die Havarie nicht. Der Tanker dann kam am Nachmittag aus eigener Kraft wieder frei und hätte die Fahrt wahrscheinlich ungehindert fortgesetzt, wenn die Behörden nicht durch das lange Zeit unbewegte Radarsignal aufmerksam geworden wären. Ein anderer Vorfall erregte ebenfalls die Aufmerksamkeit der Behörden. Das Traditionsschiff Elbe 1 legte während der Hamburger Hafengeburtstages am 12. Mai 2008 trotz des dichten Schiffsverkehrs rückwärts ab und stoppte, um nicht mit der "Bayreuth", einem Boot der Bundespolizei, zusammenzustoßen. Dieses Manöver missglückte jedoch. Die Strömung drückte die "Elbe 1" gegen das Polizeiboot. Beide Boote wurden leicht beschädigt. Anschließend steuerte der Kapitän knapp an der Barkasse "Hamburger Deern" vorbei, die keine Fahrgäste an Bord hatte. Dabei touchierte er erneut die "Bayreuth". Offenbar hatte er weiter mit dem ablaufenden Wasser zu kämpfen. Bei einem weiteren Versuch, vom Anleger wegzukommen, kollidierte er mit der Barkasse "Anita Ehlers". Auch sie war lediglich mit dem Schiffsführer besetzt. Dabei wurden die Aufbauten und der Mast beschädigt. Anschließend stoppten Beamte der Wasserschutzpolizei das Schiff. Der Kapitän soll die Strömungsverhältnisse der Elbe unterschätzt haben. Zudem sei das Schiffsaufkommen sehr hoch gewesen. Die "Elbe 1" konnte anschließend wieder Fahrt aufnehmen und kehrte in ihrem Heimathafen in Cuxhaven zurück. Die Polizei nahm gegen den Kapitän des Feuerschiffs "Elbe 1" wegen der Gefährdung des Schiffsverkehrs Ermittlungen auf.

Einer unserer Ausbilder berichtet von einem kürzlich auf Helgoland beobachteten Vorfall. Bei einen Anlegeversuch an der Außenseite eines Päckchens fuhr eine Segelyacht laut krachend in das Heck der außen im Päckchen liegenden Segelyacht. Nach einiger Aufregung gelang es, die Yacht längsseits zu bringen. Ein Schaden war eingetreten, doch wurde von den Beteiligten allerdings, soweit ersichtlich, unter der Hand geregelt. Zu einer offiziellen Meldung ist es auch hier mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht gekommen.

Die Frage die sich im Zusammenhang mit den vorliegenden Statistiken im Sportbootbereich somit stellt lautet: „Wie viel % der tatsächlichen Unfälle werden gemeldet?“ Es ist davon auszugehen, dass die Dunkelziffer recht hoch sein dürfte, zumindest im Bereich der Seeunfälle oder schweren Seeunfälle. Ganz sicher schein zu sein, dass zumindest nicht jede Grundberührung gemeldet wird, und auch die Kollision zwischen zwei Sportfahrzeugen wird eher nicht gemeldet werden, solange sich die Beteiligten einigen können. Trotz der großen Bemühungen auf allen Seiten, bleibt die eingangs erwähnte Wirklichkeit, dass Unfälle nie zu hundert Prozent zu vermeiden sind.

Deshalb kommt den Seeunfalluntersuchungen eine besondere Bedeutung bei. Auch wenn Verbände und einige andere im Wassersport immer wieder betonen:

Anerkannte Ausbildungsstätte
des
Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de

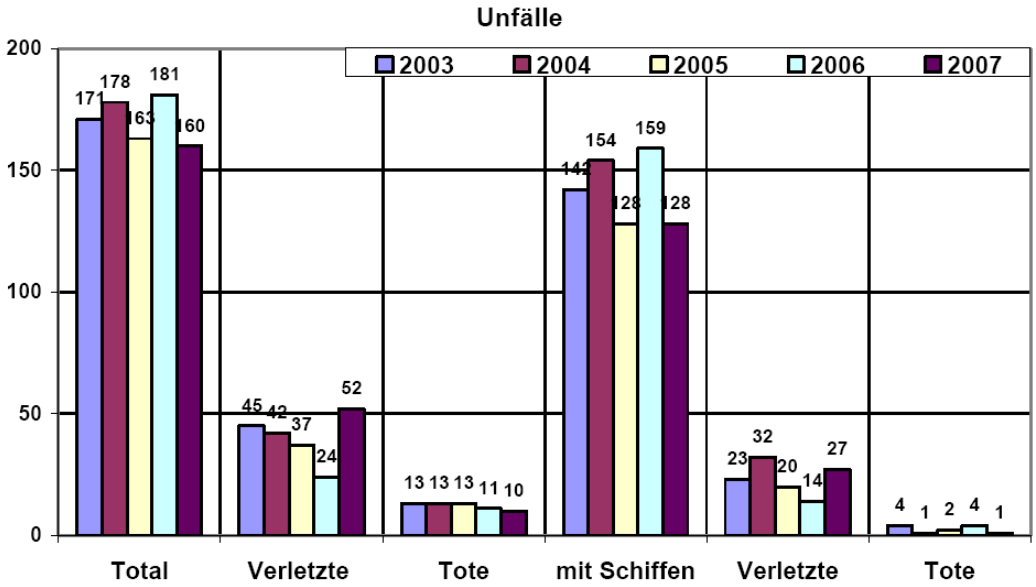
Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

„Schon seit Jahren gibt es in der deutschen Sportschifffahrt keine tödlichen Unfälle mehr. Das war auch 2007 so. Die Zahlen für 2007, die derzeit im Bundesverkehrsministerium vorbereitet werden, weisen für 2007 drei Tote im Wassersport aus: Zwei Personen sind eines natürlichen Todes gestorben (Herzinfarkt an Bord); einer der Toten hatte eine Kopfverletzung, die Obduktion ergab, dass sie nach dem Tod entstanden ist. Der dritte Tote ist ein ungeklärter Mann-über-Bord. Zu diesem Fall gibt es nur eine plausible Erklärung – Freitod“,

sprechen die BSU-Jahresberichte nach unserer Auffassung eine andere Sprache. Nehmen wir dann noch andere Gewässer hinzu, auf denen auch Wassersport betrieben wird, sieht es erheblich anders aus! Beispielhaft sei hier nur die **internationale Unfallstatistik für den Bodensee 2007 erwähnt.**

Gesamt-Unfallzahlen deutlich gefallen (- 12 %),
Zahl der Schiffsunfälle stark rückläufig (- 19 %),
Zahl der Verletzten mehr als verdoppelt (+ 117%),
10 Unfalltote (- 1)
Sachschadenssumme um 72 % gestiegen.

Diese Statistik enthält jedoch auch Unfälle in anderen Wassersportarten, nicht nur rein im Bootssport. Doch 128 Unfälle mit Schiffen sind aus unserer Sicht schon eine Menge. Schauen wir uns nur die geretteten Personen an, schlagen sie mit 132 gerettet von Motorbooten und 114 von Segelbooten deutlich zu Buche. Somit ragen diese beiden Gruppen aus der Statistik deutlich nach obern hinaus. Das sollte zumindest mal zu denken anregen.

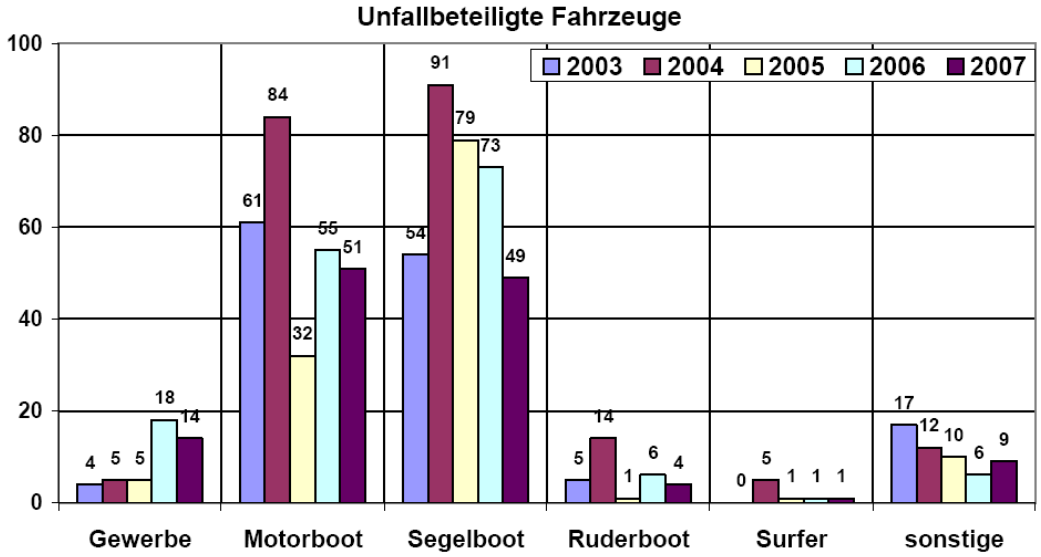


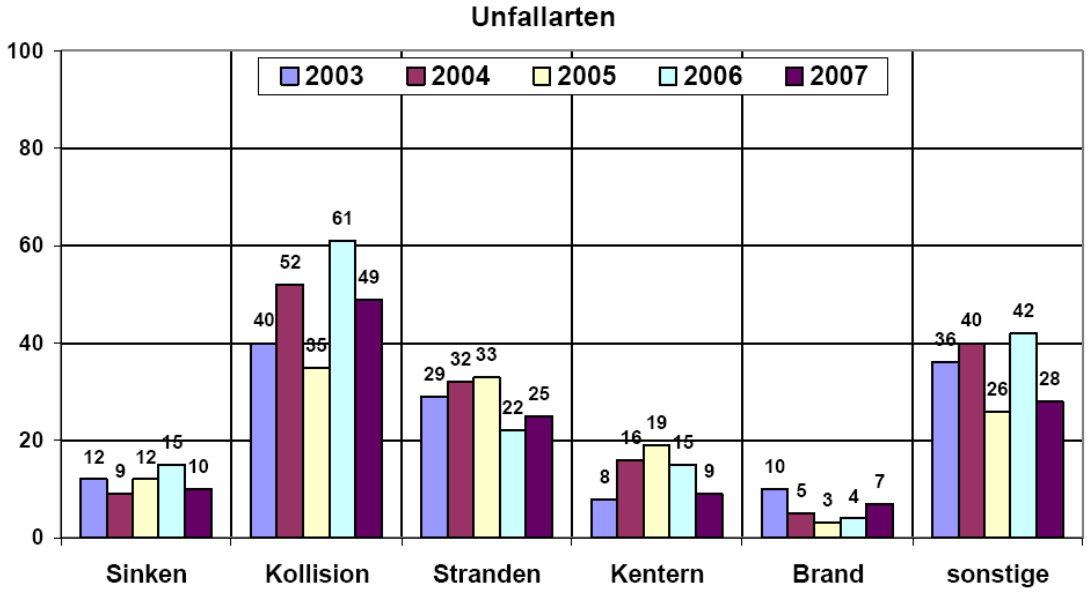
Anerkannte Ausbildungsstätte
des
Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de

Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

Aufschlüsselung der Schiffsunfälle 2003 - 2007





Ausgegeben anlässlich der internen Fahrlehrerweiterbildung 31.Mai / 01. Juni 2008
Überarbeitete Fassung zur Veröffentlichung vom 24. Juni 2008

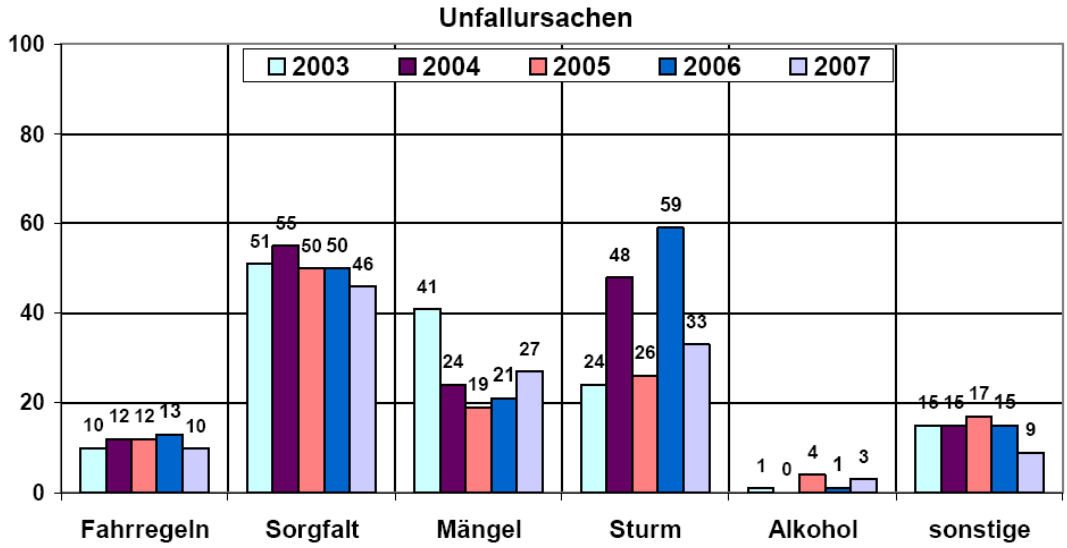
Anerkannte Ausbildungsstätte

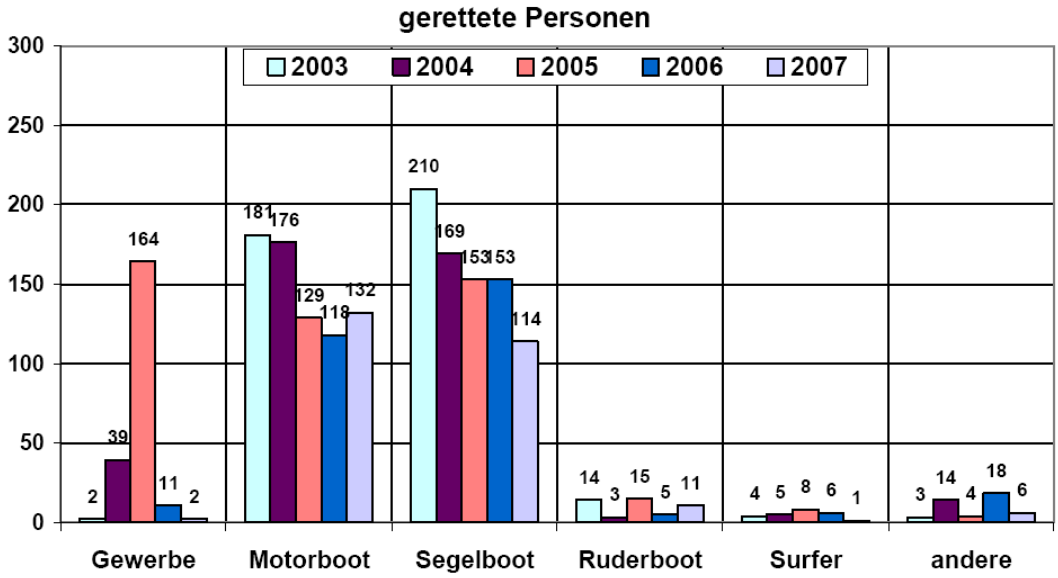
des

Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de

Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.





Allein diese Statistik vermittelt einen anderen Eindruck, als häufig erklärt wird. Schauen wir uns nun die Jahresstatistik der BSU für 2007 an, die seid kurzen vorliegt, so stellen wir fest:

Im Jahr 2007 wurden gemäß Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) sowie der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt 91 Unfälle innerhalb des deutschen

Anerkannte Ausbildungsstätte
des
Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de

Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

Hoheitsgebietes gemeldet. Bedingt durch Doppelzählungen von Schiffen, die unter deutscher Flagge innerhalb des deutschen Hoheitsgebietes fahren, lag die tatsächliche Zahl der Unfälle nur bei 76. Bei einem Handelsschifffahrtsbestand von annähernd 550 Schiffen sowie über 80 Seefischereifahrzeugen unter deutscher Flagge war auch hier die Quote der in einen Unfall verwickelten Schiffe sehr gering. Somit lag die Unfallquote auf einem erfreulich niedrigen Niveau. Leider ereigneten sich 22 der 76 Seeunfälle, somit fast ein Drittel, auf Sportfahrzeugen.

Die der BSU gemeldeten Unfälle werden in unterschiedliche Kategorien eingeteilt.

1) Sehr schwerer Seeunfall

Dazu zählen:

   a. Der Tod eines Mensche
   b. Das Verschwinden oder eine schwere Verletzung eines Menschen

2) Sehr schwerer Seeunfall

   a. Der Verlust, vermutliche Verlust oder Schiffbruch
   b. Das Aufgrundlaufen
   c. Die Aufgabe oder Kollision eines Schiffes

3) Seeunfall

   a. Ein maritimer Umweltschaden als folge einer Beschädigung eines oder mehrer Schiffe
   b. Sonstige Schäden

4) Vorkommnis auf See

   a. Eine Gefahr für einen Menschen oder ein Schiff
   b. Die Gefahr eines schweren Schadens an einem Schiff, einem meerestechnischen Bauwerk oder der Meeresumwelt

Die Unfälle der Sportschifffahrt unterteilten sich in 9 Seeunfälle, 10 schwere und 3 sehr schwere. Die drei sehr schweren Seeunfälle umfassten, nach Aussage des BSU-Jahresberichtes 2007, zwei Todesfälle auf Grund von Herzversagen sowie ein ungeklärtes Überbordgehen auf Hoher See. (Siehe hierzu auch die BSU-Untersuchung der Segelyacht KLEINER LUMP 356/07 Unfalltag 07.08.2007 Personenunfall mit Todesfolge auf der Elbe, Ltn. 37 Höhe Otterndorf. Trotz der Unterstützung durch andere Boote gelang es ca. 1 ½ Stunden lang nicht, den Verunfallten, welcher keiner Rettungsweste trug, wieder an Bord zu holen. Festgestellte Todesursache: Tod durch ertrinken.

Anerkannte Ausbildungsstätte
des
Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de

Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

Von den insgesamt gemeldeten Seeunfällen waren 8 Vorfälle mit 9 Toten sowie 33 Vorfälle mit 51 Verletzten. Neben den drei (?) Todesfällen auf Sportbooten ereigneten sich fünf Fälle an Bord von Berufsschiffen. Ein Fall davon war ein Suizid, ein weiterer ereignete sich an Bord eines Schiffes unter fremder Flagge, außerhalb der deutschen Hoheitsgebiete. 6 der 33 Vorfälle mit Verletzungen ereigneten sich an Bord von Sportbooten.

Von den im Sportbootbereich eingetretenen Seeunfällen ergab in einem Fall die Voruntersuchung keine ausreichenden Erkenntnisse für eine weitere Untersuchung. Von den zwei Todesfällen mit Herzversagen ereignete sich einer eindeutig nicht im Zusammenhang mit dem Betrieb von Sportbooten und wurde deshalb nach der Voruntersuchung eingestellt. Der zweite wird gegenwärtig untersucht. Der Sportbootsektor stellte 2007 keinen Schwerpunkt dar. Insgesamt machten Sportbootunfälle 28% der an der BSU gemeldeten Seeunfälle aus.
10 der 29 gemeldeten schweren Seeunfälle waren Grundberührungen. Diese jedoch verteilten sich gleichmäßig über Berufs- und Sportfahrzeuge und auch örtlich über das gesamte deutsche Seegebiet, so dass hieran kein Unfallschwerpunkt festmachen lässt.

Jahresstatistik reduziert auf Sportboote:

Untersuchte Seeunfälle, die 2007 mit einem Bericht abgeschlossen wurden:

Veröffent-licht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
01.06.07	339/06	15.08.06	Blitzaktion	Segelboot	Deutschland	Dänische Küste	Untergang Rettung durch Anlegen von Rettungs-westen
15.09.07	490/06	15.09.06	Atlantis	Motoryacht	Deutschland	Nordsee, ostfrische Küste	Grund-berührung

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2007

Akten-zeichen	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
356/07	07.08.2007	Kleiner Lump	Segelyacht	Deutschland	Elbe, Ltn. 37	Personen-unfall mit Todesfolge
416/07	31.08.2007	Bahago II	Motorboot	Deutschland	Ostsee 3 sm nordwestlich Mövenort	Wasser-einbruch mangelnde Sorgfalt

Anerkannte Ausbildungsstätte
des
Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de

Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

Bei dieser Ausarbeitung fiel uns folgendes auf: Auf Seite 10 des Jahresberichtes ist sinngemäß angeführt: „22 Seeunfälle ereigneten sich auf Sportbooten. Die drei sehr schweren Seeunfälle umfassen zwei Todesfälle auf Grund von Herzversagen sowie ein ungeklärtes Überbordgehen auf hoher See“.

Andererseits ist auf Seite 25 der Untersuchungsberichte Nr. 356/07 mit dem Unfalltag 07.08.2007 aufgeführt. Hierin wird der Skipper des SY KLEINER LUMP auf der Elbe, Höhe Ltn. 37 beim Segeleinholen vom Baum getroffen und kann nicht wieder an Bord geholt werden. Er ist dabei um´s Leben gekommen.

Diese zwei Aussagen passen aus unserer Sicht nicht zusammen. Zur Klärung dieser Frage haben wir am 30. Mai 2008 die BSU angeschrieben und um Erklärung gebeten. Diese bleibt abzuwarten.

Aus den Jahresstatistiken der letzen Jahre waren folgende Aussagen betreffend der Sportschifffahrt zu entnehmen.

2006

Die tödlichen Unfälle im Sportbootbereich haben von 13 Todesfällen in 2004, auf 8 Todesfälle in 2005 zu jetzt 2 Todesfällen abgenommen. Einer dieser Todesfälle hat sich als Badeunfall vor Anker ereignet und der zweite war eher im gesundheitlichen Bereich mit dem Alter des Schiffsführers analysiert worden. Von daher hat es erfreulicherweise 2006 keine tödlichen Sportbootunfälle, die ursächlich mit dem Betrieb des Sportbootes entstanden sind, gegeben. Allerdings gab es 11 Verletzte in der Sportschifffahrt, die überwiegend im Bereich Ausrutschen an Deck, Fallen in den Niedergang, oder Unachtsamkeit beim Halsen zu finden waren.

Untersuchte Seeunfälle, die 2006 mit einem Bericht abgeschlossen wurden:

Veröffent-licht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
15.03.06	191/05	28.05.05	Andrea	Segelyacht	Deutschland	Schweden	Personen-unfall Skipper getötet Baum an Kopf
01.04.06	149/05	01.05.05	Ina 2	Segelyacht	Deutschland	N-Wüstrow	Personen-unfall mit Todesfolge
18.04.06	306/05	09.08.05	Seehund I	Motoryacht	Deutschland	Süderpiep	Kenterung mit Untergang

Anerkannte Ausbildungsstätte
des
Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de

Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

01.06.06	166/05	05.05.05	Sinfonie Sylt	Segelyacht	Deutschland	Flensburger Förde	Personen-unfall mit Todsfolge Baum an Kopf
01.08.06	347/05	25.07.05	Alido/ Kattegat	Segelyacht Segelyacht	Deutschland/ Deutschland	Rudkobing/ Dänemark	Kollision mit Verletzter
01.11.06 summarisch	327/05	13.08.05	Unikum	Sportboot	Deutschland	Rostock	Personen-unfall MOB mit Todesfolge

Laufende Untersuchungen 2006 mit einem internen Bericht abschlossen

Veröffent-licht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
Interner Bericht	491/05	07.09.05	Art	Motoryacht	Deutschland	Spanische Küste	Auflaufen

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2006

Bericht	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
230/06	16.05.06	Samoa	Einhandsegler	Deutschland	Insel Bornholm	Personenunfall mit Todesfolge Schiff unbemannt gefunden
401/06	16.08.06	Skua	Segelboot	Deutschland	12 sm von Lyskeil, Schweden	Brand/ Explosion
490/06	15.09.06	Atlantis	Segelboot	Deutschland	Nordsee, Ostfriesische Inseln	Grund-berührung mit Wassereinbruch

2005

Die tödlichen Unfälle im Sportbootbereich haben von 13 Todesfällen in 2004 auf insgesamt 8 Todesfälle in 2005 abgenommen. Im Vergleich zur Berufsschifffahrt mit 9 Todesfällen ereignen sich noch immer fast 50% der Todesfälle im Sportbootbereich.

Im Jahre 2004 hatte die BSU zu den Unfallursachen auf die folgenden Fehler und Unzulänglichkeiten hingewiesen:

Anerkannte Ausbildungsstätte
des
Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de

Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

- Keine genügende Praxis in „Mensch-über Bord"-Manövern
- Nichttragen von Rettungswesten
- Kein Gebrauch von Seenotmitteln
- Überschätzung der Qualifikation
- Keine Sicherheitseinweisung und Unterrichtung der Personen an Bord
- Schlechte Reisplanung

Diese Sicherheitsempfehlungen an die Sportbootfahrer sind immer noch nicht genügend beachtet worden, und im Jahr 2005 hatten **alle** von Sportbooten gefallenen und in der Folge verstorbenen Personen keine Rettungsweste getragen. Bei der Obduktion wurde überwiegend Wasser in den Lungen festgestellt, was auf ein „eigenverantwortliches" Ertrinken, das sich beim Tragen von Rettungswesten vermeidbar gewesen wäre, rückschließen lässt.

Drei Unfälle an Bord von Segelyachten wären ebenfalls nicht tödlich verlaufen, wenn das Übergehen des Baumes durch Bullentaljen/Bullenstander oder andere Maßnahmen vermieden worden wäre.

Im Untersuchungsbereicht 149/05 - Überbordgehen des Skippers mit Todesfolge auf der SY Ina 2 – hat sich das BSU ausführlich mit den Systemen zur Rettung von im Wasser befindlichen Personen auseinandergesetzt. Die Bergung von im Wasser treibenden, hilflosen Personen und die dazu erforderlichen Bergungssysteme sollten gerade auf Yachten mit großem Freibord mehr beachtet werden.

Untersuchte Seeunfälle, die 2005 mit einem Bericht abgeschlossen wurden:

Veröffent-licht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
01.02.05	145/04	20.06.04	Alena	Segelyacht	Deutschland	S-lich Gedser	Personen-unfall mit Todesfolge Baum an Kopf
01.05.05	240/04	29.08.05	Madame Pele	Segelyacht	Deutschland	Borkum	Personen-unfall 2 Tote
01.10.05	203/04	29.06.04	Allmin	Segelyacht	Deutschland	Rügen	Personen-unfall auflaufen mit zwei Toten

Laufende Untersuchungen 2005 mit einem internen Bericht abschlossen

Anerkannte Ausbildungsstätte
des
Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de

Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

Veröffent-licht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
Interner Bericht	217/04	09.08.04	Galateia	Segelyacht	Deutschland	Skagen	Personen-unfall
01.04.06	149/05	01.05.05	Ina 2	Segelyacht	Deutschland	N-lich Wustrow	Personen-unfall Alkohol Überbordgehen mit Todesfolge
01.06.06	166/05	05.05.06	Sinfonie Sylt	Segelyacht	Deutaschland	Flensburger Förde	Personen-unfall Patenthalse, anschl. Sturz mit Todesfolge
15.03.06	191/05	28.05.05	Andrea	Segelyacht	Deutschland	Flensburger Förde	Personen-unfall Baum an Kopf mit Überbordgehen und Todesfolge
15.04.06	306/05	09.08.05	Seehund I	Motorboot	Deutschland	Süderpiep	Kenterung
Interner Bericht	401/05	27.09.05	Julia	Sportboot	Deutschland	Schobüller Bucht	Untergang

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2005

Bericht	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
288/05	31.07.05	De Hoop	Traditionsschiff	Deutschland	Travemünde	Kenterung
293/05	03.08.05	Atlantic	Traditionsschiff	Deutschland	Peenestrom	Festkommen
327/05	13.08.05	Unikum	Piratenschiff	Deutschland	Hafen Rostock	Personen-unfall
347/05	25.07.05	Alido/Kattegat	Segelyacht Segelyacht	Deutschland/ Deutschland	Rudkobing/ Dänemark	Kollision
491/05	05.12.05	Art	Motorboot	Deutschland	Spanische Küste	Auflaufen

2004

Durch die Konzentrierung der Unfallursachenermittlung und -forschung auf eine Behörde wurde erreicht, dass bei der BSU ein Gesamtüberblick über die Unfallschwerpunkte im deutschen Küstenmeer, den Seeschifffahrtsstraßen und den daran gelegenen Häfen

Anerkannte Ausbildungsstätte
des
Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de

Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

gegeben ist. Die Unfälle werden nunmehr zentral erfasst und ausgewertet. Bei der Aufteilung der Unfälle auf Schiffstypen werden Frachtschiffe mit fast 45 % (214 Fälle) am häufigsten beteiligt, danach folgen die Sportboote mit über 18% (88 Fälle). Die BSU hat 2004 schon frühzeitig festgestellt, dass die tödlichen Unfälle mit Sportbooten zugenommen haben, und entsprechende Pressemitteilungen herausgegeben. Im Jahr 203 waren die gemeldeten tödlichen Verunglückten mit Sportbooten insgesamt 13 Personen. Die nachfolgenden sehr schweren Seeunfälle mit Sportbooten wurden bzw. werden noch umfangreich untersucht.

Untersuchungsbericht 122/04
31. Mai 2004
Überbordgehen des Bootsführers an Bord des SY RENI südöstlich von Fehmarn

Untersuchungsbericht 145/04
20. Juni 2004
Überbordgehen des Bootsführers an Bord der SY ALENA südlich Gedser

Untersuchungsbericht 203/04
29. Juli 2004
Untergang der SY ALLMIN mit zwei Toten westlich Saßnitz

Untersuchungsbericht 217/04
09. August 2004
Überbordgehen des Bootsführers der SY GALATEIA vor Skagen

Untersuchungsbericht 240/04
29.August 2004
Untergang der SY MADAME PELE mit zwei Toten vor Borkum

Die Unfallursachen der untersuchten tödlichen Sportbootunfälle waren fast identisch und beruhen auf folgenden Fehlern und Unzulänglichkeiten:

- Keine genügende Praxis in „Mensch-über Bord"-Manövern
- Nichttragen von Rettungswesten
- Kein Gebrauch von Seenotmitteln
- Überschätzung der Qualifikation
- Keine Sicherheitseinweisung und Unterrichtung der Personen an Bord
- Schlechte Reisplanung

Untersuchte Seeunfälle, 2002/2003/2004, abgeschlossen mit einem Untersuchungsbericht

Veröffent-licht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
20.03.04	234/03	03.08.03	Deern	Segelyacht	Deutschland	O-Rügen	Kollision

Anerkannte Ausbildungsstätte
des
Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de

Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

01.07.04	338/03	08.11.03	Lisa	Segelyacht	Deutschland	Fehmarn	Personen-unfall
01.11.04	122/04	31.05.04	Reni	Segelyacht	Deutschland	Mecklen-burger Bucht	Personen-unfall
01.02.05	145/04	20.06.04	Alena	Segelyacht	Deutschland	S-lich Gedser	Personen-unfall 1 Toter
	203/04	20.06.04	Allimin	Segelyacht	Deutschland	Rügen	Personen-unfall
	240/04	29.08.04	Madame Pele	Segelyacht	Deutschland	Borkum	Personen-unfall
01.08.03	75/02	07.09.02	Taucher	Motoryacht	Deutschland	Ostsee	Untergang

15.09.03	49/02	15.06.02	Gotland	Segelschiff mit Motor	Deutschland	Ostsee bei Damp	Untergang
20.03.04	234/03	03.08.03	Deern	Segelyacht	Deutschland	Ostsee/ östlich von Rügen	Untergang 1 Toter
01.07.04	338/03	08.11.03	Lisa	Segelyacht	Deutschland	Ostsee/ östlich von Fehmarn	Über Bord gehen 1 Person mit Todesfolge

Immer wider lässt sich eines deutlich feststellen: Die Sicherheit an Bord hängt im wesentlich vom Wissensstand des Skippers, und den von ihm durchgeführten Sicherheitseinweisungen und –übungen ab. Er muss die Mitfahrer entsprechend einweisen, was leider fast immer unterbleibt, da die Skipper häufig selbst nicht über die nötigen Erkenntnisse im Bereich der Schiffssicherheit und des Notfallmanagements verfügen.

Verkehrssituation auf der Elbe bei Cuxhaven
Foto: Immens

Glücklicherweise sind sich doch einige junge Sportbootführerscheininhaber scheinbar der Verantwortung bewusst und nutzen Chancen, die sich aus den Angeboten renovierter Ausbildungsstätten zur persönlichen Weiterbildung und Vervollkommnung ihrer häufig nur auf Grundlage einer sehr theorielastigen

Anerkannte Ausbildungsstätte
des
Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de

Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

Führerscheinausbildung erworbenen Gesetzeskenntnisse. Schade ist jedoch, dass der Entschluss, einen solchen Kurs zu besuchen in einigen Fällen nur aus glücklich überstandenen Gefahrensituationen herrührt.

Wirkliche Schiffsführer sind sich Ihrer Verantwortung bewusst und handeln entsprechend!

Abschließend wollen wir noch auf zwei Aktionen der Wasserschutzpolizei verweisen. Unter dem Namen: *Skippers Sicherheitstipps" - darum sind sie notwendig* wurde von der Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein eine Werbekampagne ins Leben gerufen, welche Wassersportler motivieren soll, mehr Acht auf ihre Sicherheit zu geben.

Polizeikommissar Günter Herrmann

In langjähriger Erfahrung mit der Freizeitschifffahrt wird ein Stagnieren oder sogar ein Rückgang im Umgang mit dem Gebrauch und der Akzeptanz von Rettungsmitteln und vorab besprochenen Notfallabläufen festgestellt. Die entsprechenden Protokolle der BSU (Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung) zeigen diesen zum Teil tödlichen Trend. Mit gesetzlichem Druck ist dieser Entwicklung nicht entgegen zu wirken. Ein Umdenken bei den verantwortlichen Skippern muss das Ziel sein. Der Mensch an sich und somit auch der Skipper neigt dazu, unangenehme Ereignisse zu verdrängen. So ist der Vorteil des Tragens einer Rettungsweste wohl bekannt aber schon beim Aktivieren stellen wir fest, dass aus einer gewissen Unkenntnis über die Abläufe eine Distanz zur Rettungsweste entsteht. Gewisse eingespielte Rollenverteilungen an Bord enden bei Notfällen in Panik und Hilflosigkeit.

Das Ziel der Aktion:

Skipper und Crew sollen durch eine gezielte Aufklärung in die Lage versetzt werden, Gefahrenpotentiale auf dem Wasser zu erkennen und richtig einschätzen können, um sich in Ruhe darauf vorzubereiten und im Notfall festgelegte und geübte Rettungsabläufe sicher durchzuführen.

Polizeikommissar Jochen Haase

Die Präventions- und Öffentlichkeitsbeamten der WSP Schleswig-Holstein sind durch ihre maritime Akzeptanz und fachliche Kompetenz in der Lage, dieses Problembewusstsein auch ohne erhobenen Zeigefinger zu übermitteln, um somit langfristig ein Umdenken zu erreichen.

Polizeikommissar Günter Herrmann, WSPR Flensburg
Polizeikommissar Jochen Haase. WSPR Travemünde

Ansprechpartner finden sie im Internet unter "http://www.wasserschutzpolizei.schleswig-holstein.de" oder "http://www.fsr.de.com"

Auch die Wasserschutzpolizei Bremen bemüht sich mit der

Anerkannte Ausbildungsstätte
des
Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de

Die hier veröffentlichte Abhandlung ist geistiges Eigentum der Sportbootschule Hot Water.
Eine gewerbliche Nutzung des Inhaltes dieser Abhandlung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Sportbootschule Hot Water.
Eine Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.

Aktion Weserklar die Sicherheit auf dem Wasser ist uns wichtig

um Aufklärung.

Ziel dieser Aktion ist es, gemeinsam mit den Wassersportlern die Sicherheit auf der Weser und deren Nebengewässern zu erhöhen.

Wie?

Ganz einfach! Die Beamten bieten an, gemeinsam mit Ihnen die Ausrüstung auf ihrem Boot durchzugehen und unterbreiten Ihnen darauf basierend Vorschläge für eine eventuelle sinnvolle und notwendige Ergänzung ihrer bereits vorhandenen Sicherheitsausrüstung.

Informationen hierzu in Form eines Flyers zum Download

Quellenangaben:

Menschliches Versagen: psychologische Risikofaktoren und moderne Technologien James Reason

Tim Schwabedissen

Internationale Unfallstatistik 2007 für den gesamten Bodensee der Kantonspolizei / Seepolizei

Jahresberichte BSU

Dreyer

Wir haben festgestellt, dass sich unserer Veröffentlichungen scheinbar einer breiten Leserschaft erfreuen. Somit folgen wir dem Votum unserer Ausbilder/innen vom 01. Juli 2008 und bitten die Leser um Kommentare und Anregungen zur vorliegenden Abhandlung. Falls Sie über Zahlen und Statistiken zum Thema Unfälle mit Sportbooten verfügen, würden wir uns freuen, wenn Sie uns diese (mit ausführlicher Quellenangabe) zukommen lassen würden.

Mail to: **hotwater@t-online.de**

Ausgegeben anlässlich der internen Fahrlehrerweiterbildung 31.Mai / 01. Juni 2008
Überarbeitete Fassung zur Veröffentlichung vom 24. Juni 2008

Anerkannte Ausbildungsstätte

des

Deutschen Motor-Yachtverbandes

Sportbootschule Hot Water
Hans-am-Ende-Weg 11A
28355 Bremen
Tel: 0421 /25 74 999
www.sportbootschule-hotwater.de