

Untersuchungsbericht 293/05

15. Mai 2006

Schwerer Seeunfall:

Festkommen des Traditionsschiffes „ATLANTIC“ am 3. August 2005 im Peenestrom bei Tonne KR 11

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Auf einer Tagesfahrt vom Hafen Peenemünde aus kam das mit 31 Personen besetzte Traditionsschiff ATLANTIC am 3. August 2005 bei Tonne KR 11 auf dem Knaakrücken außerhalb des Fahrwassers fest. Das Fahrzeug konnte nicht mit eigener Maschinenkraft freikommen und wurde erst durch den Seenotkreuzer FRITZ BEHRENS freigeschleppt. Es wurden keine Personen verletzt, und im Hafen Peenemünde wurden durch Taucher auch keine strukturellen Beschädigungen am Schiffsrumpf festgestellt.

2 Sicherheitsempfehlungen

2.1 Eigner , Betreiber und Schiffsführer

Die BSU empfiehlt allen Eignern und Betreibern von Traditionsschiffen, auf die Einhaltung des § 11 der Sportseeschifferscheinverordnung zu achten. Insbesondere sollte die für den sicheren Schiffsbetrieb erforderliche Besetzung mit nautischem und technischem Führungspersonal und die ausreichende Besetzung mit Schiff sleuten für die Bedienung des Schiffes festgestellt und umgesetzt werden.

Die Schiffsführer sind angehalten, darauf zu achten, dass die Verantwortlichkeiten an Bord klar geregelt sind, und besonders sollte ein qualifizierter Vertreter des Schiffsführers vor Fahrtantritt benannt werden.

2.2 Normgeber

Die BSU empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die derzeitigen Regelungen für Traditionsschiffe kleiner 25 m Länge dahin gehend zu überprüfen, ob nicht für diese Fahrzeuge, wenn mehr als 12 Personen befördert werden, generell ein Praxisnachweis mit Zusatzeintrag für Traditionsschiffer nach § 1 Abs.5 der Sportseeschifferscheinverordnung gefordert werden sollte.

2.3 See-BG und GSHW

Die BSU empfiehlt der See-BG und der GSHW, verstärkt die Eigner und Betreiber von Traditionsschiffen auf Einhaltung der Sicherheitsrichtlinien in Bezug auf die maritime Traditionspflege zu überprüfen. Besonders sollte bei der Prüfung der Betreiberkonzepte darauf geachtet werden, dass die erzielten Einnahmen aus dem Betrieb der Restaurierung und Unterhaltung der historischen Wasserfahrzeuge dienen und dass auch der Betrieb selbst zu ideellen Zwecken stattfindet, z.B. zur Pflege und Förderung der auf den Fahrzeugen in seiner ursprünglichen Zweckbestimmung ausgeübten traditionellen Fertigkeiten und Seemannschaft.

Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen zu Tagesfahrten, bei denen eine höhere Personenzahl mitgenommen wird als in der entsprechenden Fahrzeuggruppe zulässig ist, sollte bei Einhaltung der derzeitigen Genehmigungspraxis mit Betriebsauflagen, Ausrüstungs-, und Sicherheitsauflagen sowie bei einer ausreichenden und qualifizierten Besatzung nicht mehr an einen Gültigkeitszeitraum zu einer bestimmten Anzahl von maritimen Veranstaltungen gekoppelt werden.

Die Besetzung von Traditionsschiffen mit Schiffsleuten sollte in Abhängigkeit des Schiffstyps, der Schiffsgröße, Fahrtdauer und des Fahrtgebietes zusätzlich zur Regelbesatzung nach Anlage 4 zu § 11 Abs. 2 Sportseeschifferscheinverordnung festgelegt werden.

Die Besetzung der Traditionsschiffe mit nautischer und technischer Besatzung sowie mit Schiffsleuten sollte im Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe dokumentiert werden.

Die See-BG, die GSHW und die inzwischen eingesetzte Registerkommission werden aufgefordert, im Rahmen der Neufassung der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe zur Verbesserung der Sicherheit darauf zu achten, dass Stabilitätsunterlagen, insbesondere nach Umbauten, an Bord vorhanden sind.

Die BSU hat schon am 11. April 2003 dazu die nachfolgende Sicherheitsempfehlung herausgegeben:

Die Eigner, Betreiber und Schiffsführer werden gebeten zu überprüfen, ob bei bestehenden bzw. noch im Umbau befindlichen Traditionsschiffen durch Umbauten mit veränderter Höhenlage des Gewichtsschwerpunktes Konsequenzen für die Stabilität der Schiffe entstanden sind, die zu einer Gefährdung von Schiff, Besatzung und sonstigen an Bord befindlichen Personen führen können.

Die See-BG und die GSHW sind aufgefordert, Stabilitätskriterien für Traditionsschiffe zu definieren, damit entsprechend der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe nach Anlage 4 ausreichend Stabilität während der ganzen Reise bei vorhandenem Freibord und wechselnden Wetterlagen gewährleistet wird.