

Untersuchungsbericht 400/08

15. April 2009

Schwerer Seeunfall:

Personenunfall an Bord des HSC POLARSTERN am 4. August 2008 auf der Rückfahrt von Helgoland nach Emden

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 4. August 2008 erlitten mehr als 26¹ Passagiere an Bord des unter deutscher Flagge fahrenden Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs² POLARSTERN zum Teil erhebliche Verletzungen, insbesondere Schnitt- und Platzwunden oder wurden in sonstiger Weise gesundheitlich beeinträchtigt.

Der Katamaran befand sich bei frischen bis starken westlichen Winden mit einer Stärke von in Böen bis zu 8 Bft und signifikanten Wellenhöhen³ zwischen 2 und 3 Metern auf dem Rückweg von Helgoland Richtung Emden. Zwischenstopps waren auf den ostfriesischen Inseln Norderney und Borkum vorgesehen. Seegangsbedingt kam es etwa zwischen 17:15 Uhr⁴ und 17:45 Uhr auf einer Länge von insgesamt ca. 6,5 Metern zum Abriss von Teilen der Bugreling auf dem Vorschiff. Eines der Bruchstücke durchschlug im weiteren Verlauf der Geschehnisse gegen 18:15 Uhr die steuerbordseitige Frontscheibe des unteren der beiden Passagiersalons (Hauptdeck). Fahrgäste, die in den vorderen Sitzreihen, also unmittelbar hinter dem zerstörten Fenster saßen, wurden von herumfliegenden Bruchstücken der Scheibe unterschiedlichster Größe getroffen und darüber hinaus durch einströmendes Seewasser durchnässt. Die Passagiere in dem betroffenen Deck wurden von einem sachkundigen Fahrgast spontan dazu aufgerufen, Ruhe zu bewahren und geordnet den Gefahrenbereich zu verlassen. Das zerstörte Fenster wurde binnen weniger Minuten von zwei Besatzungsmitgliedern mittels einer so genannten Seeschlag-Blende wasserdicht verschlossen.

Zwei Ärzte, eine Krankenschwester und ein ausgebildeter Rettungssanitäter, die sich zufällig unter der Passagieren befanden, übernahmen mit Unterstützung durch Besatzungsmitglieder und Fahrgäste die medizinische Erstversorgung der Verletzten.

Der Kapitän hatte sich im Verlauf der Rückreise aus nautischen Gründen entschieden, auf ein Anlaufen des Hafens Norderney zu verzichten und direkt Borkum anzusteuern. Nach der Ankunft auf Borkum gegen 21:00 Uhr wurden sieben Personen im dortigen Inselkrankenhaus stationär aufgenommen, drei in Krankenhäuser auf dem Festland geflogen und die übrigen Verletzten durch bereitstehende Helfer im Hafen ambulant medizinisch versorgt. Auch alle

¹ Die Zahl 26 bezieht sich auf die Fahrgäste, die wegen ihrer Verletzungen unmittelbar nach dem Unfall ambulant bzw. stationär behandelt worden sind. Darüber hinaus haben sich gemäß polizeilicher Ermittlungsakte weitere Passagiere in den Tagen nach dem Unfall wegen unterschiedlichster körperlicher oder psychischer Beschwerden in ärztliche Behandlung begeben. Deren Anzahl wurde nicht abschließend erfasst.

² Nachfolgend wird die international gültige Abkürzung HSC = **H**igh **S**peed **C**raft verwendet.

³ Signifikante Wellenhöhe (Hs) ist die durchschnittliche Höhe des obersten Drittels der während eines bestimmten Zeitraums beobachteten Wellenhöhen (vgl. Legaldefinition in Art. 2 lit. v der EG Fahrgastschiffsrichtlinie 98/18/EG vom 17.03.1998); synonym wird die Bezeichnung „kennzeichnende Wellenhöhe“ verwendet. Es handelt sich hierbei letztlich um die übliche Angabe über die mittleren Verhältnisse des Seegangs. Zu beachten ist, dass Einzelwellen die signifikante Wellenhöhe um 70 bis 100% übersteigen können.

⁴ Alle Uhrzeiten im Bericht sind, soweit nicht anders angegeben, Ortszeiten = MESZ = UTC + 2 h.

sonstigen Passagiere verließen den Katamaran und wurden im Rahmen eines von der Reederei vorbildlich organisierten Bündels von Maßnahmen betreut und zu den jeweiligen Zielorten (Emden, Norddeich, Norderney) gebracht. Der Katamaran erhielt eine Ausnahmegenehmigung zur Fortsetzung der Reise nach Emden ohne Fahrgäste und erreichte den Zielhafen gegen 23:45 Uhr.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die folgenden Sicherheitsempfehlungen stellen weder nach Art, Anzahl noch Reihenfolge eine Vermutung hinsichtlich Schuld oder Haftung dar.

2.1 Betreiber von HSC-Fahrgastschiffen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt den Betreibern von HSC-Fahrgastschiffen die Vorgaben im Routenhandbuch zu den zulässigen Einsatzbedingungen kritisch auf Praktikabilität zu überprüfen. Auch wenn die Klassifikationsgesellschaft und die Verwaltung Grenzwerte für den Einsatz eines Fahrzeuges definieren und Wetterberichte die relevanten Werte stützen, verbleibt die letzte Verantwortung für oder gegen den Antritt einer Reise im konkreten Einzelfall trotzdem immer bei der Schiffsführung. Um dieser im Zweifelsfall die Entscheidung gegen einen Reiseantritt zu erleichtern, sollten die Betreiber der Fahrzeuge gegenüber den Schiffsführungen innerhalb des Routenhandbuches eine klare und unmissverständliche Regelung treffen, nach der in Grenzsituationen der Sicherheit von Menschen, Schiff und Umwelt in jedem Fall der absolute Vorrang vor sonstigen Erwägungen eingeräumt werden muss.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) weist die Betreiber von HSC-Fahrgastschiffen darauf hin, dass im jeweiligen Einsatzgebiet ggf. aktuelle Seegangsinformationen durch Seegangsmessbojen ermittelt werden. Es sollten Prozeduren entwickelt und in das Routenhandbuch aufgenommen werden, die zeitnahe Zugangsmöglichkeiten zu den relevanten und entscheidungserheblichen Messwerten (bspw. über Internet oder ggf. telefonisch) beschreiben.

2.2 Schiffsführungen von HSC-Fahrgastschiffen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) weist die Schiffsführungen von HSC-Fahrgastschiffen darauf hin, dass Wetterberichte und insbesondere darin enthaltene Seegangsprognosen mit Ungenauigkeiten behaftet sein können. Mitgeteilte Wellenhöhen dürfen keinesfalls zum alleinigen Kriterium für die Entscheidung über einen Reiseantritt gemacht werden. In Zweifelsfällen über die Zulässigkeit einer Reise muss der Sicherheit von Menschen, Schiff und Umwelt in jedem Fall der absolute Vorrang gegenüber den mit der Absage einer Reise verbundenen Konsequenzen eingeräumt werden.

2.3 Schiffsführungen und Besatzungen – sowohl in der Berufs- als auch in der Sportschiffahrt

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) weist die Schiffsführungen und Besatzungen in der Berufs- und Sportschiffahrt auf potenzielle Risiken hin, die sich aus der unsachgemäßen Lagerung von Fendern an Deck ergeben können. Im Falle starker Schiffsbewegungen oder übergelagerter See wirken unter Umständen starke Kräfte auf einen unsachgemäß an Deckseinrichtungen, insbesondere an einer Reling befestigten Fender. Sach- und daraus resultierend auch Personenschäden können die Folge sein.

2.4 Klassifikationsgesellschaften

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt den Klassifikations-gesellschaften von HSC-Fahrgastschiffen, ihre Vorgaben für die Festlegung der zulässigen Einsatzbedingungen solcher Fahrzeuge kritisch zu überprüfen. Es sollte über die Einführung größerer Sicherheitszuschläge nachgedacht werden, um zu gewährleisten, dass es in Grenzfällen auf Grund von Fehleinschätzungen der Gegebenheiten oder wegen plötzlich auftretender Verschlechterungen der Einsatzbedingungen nicht zu unnötigen Gefahren für Menschen, Schiff und Umwelt kommt.

2.5 See-Berufsgenossenschaft

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt der See-BG zu überprüfen, ob die von ihr für einzelne Schiffe gewährten Befreiungen von der VDR-Ausrüstungspflicht und/oder die Zulassung von Ersatzvorrichtungen unter der Maßgabe der in SOLAS Kapitel V Regel 3 Absatz 2 genannten Voraussetzungen nach wie vor gerechtfertigt sind. Der genannte Ausnahmetatbestand sollte grundsätzlich nur in engen Grenzen angewendet werden. Dies gilt erst recht, soweit es den Bereich der Fahrgastschiffahrt betrifft, weil an der umfassenden Untersuchung gerade von Unfällen bei denen ggf. eine Vielzahl von Menschen gefährdet wurde oder zu Schaden gekommen ist, ein besonders großes öffentliches Interesse besteht.

2.6 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt dem Bundes-ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Für und Wider einer Regelung zu prüfen, nach der insbesondere im Bereich der Fahrgastschiffahrt (Inland- und Auslandfahrt) die Anwendung des Ausnahmetatbestandes SOLAS Kapitel V Regel 3 Absatz 2 für Fahrzeuge unter deutscher Flagge stark beschränkt oder ausgeschlossen wird, soweit dieser die Befreiung von der Ausrüstungspflicht mit einem Schiffsdatenschreiber im Sinne von SOLAS Kapitel V Regel 20 ermöglicht.