

Untersuchungsbericht 211/19

Datum: 02.06.2021

Sehr Schwerer Seeunfall

Kollision zwischen Traditionsschiff No. 5 ELBE und Containerschiff ASTROSPRINTER auf der Elbe am 8. Juni 2019

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 8. Juni 2019 13:54 Uhr¹ kam es auf der Elbe in Höhe Stadersand zu einer Kollision zwischen dem unter der Flagge Zyperns fahrenden Containerschiff ASTROSPRINTER und dem deutschen Traditionsschiff No.5 ELBE². Der Segler hatte gerade eine Wende vollzogen, um nach Hamburg zurück zu fahren. Nach der Wende gab es Schäden an den Vorsegeln. Während die Besatzung damit beschäftigt war, diese Segel unter Kontrolle zu bekommen, wurde es versäumt, die Fahrwasserseite der eigenen Fahrtrichtung entsprechend zu wechseln. So fuhr No.5 ELBE erst knapp an der ihr entgegenkommenden HANNA vorbei und kollidierte dann mit der ASTROSPRINTER. An Bord des ehemaligen Lotsenschoners, der mit 15 Besatzungsmitgliedern und 28 Fahrgästen besetzt war, wurden acht Personen überwiegend leicht verletzt. Im weiteren Verlauf des Geschehens konnte No.5 ELBE aus eigener Kraft mit Unterstützung des DLRG-Bootes KIEK UT noch die nahe Mündung der Schwinge erreichen, ehe sie dort kurz vor der Pier auf Grund fest kam und versank. Alle Personen konnten durch den glücklichen Umstand, dass Rettungskräfte der Freiwilligen Feuerwehr Stade und der DLRG aufgrund eines anderen Einsatzes bereits in der Nähe waren sowie der Tatsache, dass sich das Fahrzeug in geschützten Gewässern befand, rechtzeitig geborgen werden.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

Bereits am 22. Juli 2019 veröffentlichte die BSU Vorab-Sicherheitsempfehlungen. Diese sind nachfolgend noch einmal mit aufgeführt (unter 2.1.1 / 2.2.1 / 2.3.1).

2.1 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem BMVI,

1. sich dafür einzusetzen, die Rechtslage dahingehend anzupassen, dass für alle Traditionsschiffe, die mehr als 12 Fahrgäste befördern, unabhängig vom Fahrtgebiet und von der Schiffslänge gilt, dass diese Fahrzeuge durch wasserdichte Schotten so unterteilt sein müssen, dass bei Volllaufen einer Abteilung das Freiborddeck nicht unter Wasser kommt (sog. 1-Abteilungs-Status).

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht sind, soweit nicht anders angegeben, Ortszeiten = UTC +2 h = MESZ.

² Laut Schiffszertifikat heißt dieses Schiff ELBE, im Sicherheitszeugnis „No.5 ELBE“, da dies auch die allgemein genutzte Bezeichnung in der Öffentlichkeit ist, wird dieser Name im Bericht verwendet.

2. die rechtlichen Möglichkeiten der Einführung einer Pflicht zum Tragen von Rettungswesten/Arbeitssicherheitswesten auf Traditionsschiffen während der Fahrt insbesondere für Fahrgäste, abhängig von den schiffbaulichen Gegebenheiten, zu prüfen.
3. die Schiffsbesetzungsvorschriften von Traditionsschiffen hinsichtlich Anzahl und Befähigung zu überarbeiten, so dass die Besatzungsmitglieder jederzeit einen sicheren Wachdienst und in Notlagen einen angemessenen Schiffssicherungsdienst durchführen können sollten.
4. die Befähigung von Besatzungsmitgliedern auf Traditionsschiffen insbesondere im Bezug zum Wachdienst weiterzuentwickeln.
5. sicherzustellen, dass in den Schiffsbesatzungszeugnissen alle zwingend vorgeschriebenen Befähigungen aufgeführt werden und an einer geeigneten Stelle auf der Internetseite der deutschen Flaggenstaatsverwaltung eine Übersicht über alle gleichwertigen und höherwertigen Bescheinigungen für Besatzungsmitglieder auf Traditionsschiffen veröffentlicht ist.

2.2 Eigner und Betreiber des Lotsenschoners No.5 ELBE

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Eigner der No.5 ELBE,

1. bei der anstehenden Reparatur wasserdichte Schotten derart einzubauen, dass der 1-Abteilungs-Status gewährleistet ist.
2. bei der aktuellen Reparatur des Schiffes den Bereich um die Pinnensteuerung sicher zu gestalten oder diese so umzubauen, dass die Pinne in der bisherigen Form nicht mehr als hauptsächlichste Steueranlage genutzt wird.
3. die Fahrtbeschränkungen ihrer Schiffe in jedem Fall zu beachten und nachvollziehbar zu kommunizieren.
4. das UKW-Gerät und das AIS-Gerät ausfallsicher zu installieren und dafür zu sorgen, dass ein fehlerfreier Betrieb sichergestellt ist.
5. nur eine Sorte Rettungswesten an Bord eines ihrer Schiffe vorzuhalten. Sollten doch verschiedene Sorten Rettungswesten vorhanden sein, muss jede Weste den Mitfahrenden bekannt gemacht werden.
6. die Überarbeitung des Sicherheitshandbuchs. Insbesondere sollten Regelungen zur Durchführung eines sicheren Wachdienstes aufgenommen werden.
7. die kontinuierliche Fortbildung der Besatzungsmitglieder zur Durchführung eines sicheren Wachdienstes, insbesondere unter Anlehnung an die Normen nach Tabelle A-II/1 STCW-Code.

2.3 Eigner und Betreiber von Traditionsschiffen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Eignern von Traditionsschiffen,

1. die mehr als 12 Fahrgäste befördern, zu prüfen, ob die Sinksicherheit im Leckfall für den 1-Abteilungs-Status erfüllt ist und ggf. wasserdichte Schotten einzubauen.
2. anzustreben, dass an Bord ihrer Schiffe alle Personen an Deck ständig eine Rettungsweste tragen.
3. den auf ihren Schiffen praktizierten Wachdienst zu überprüfen und - falls erforderlich - den Anforderungen an geltendes Recht (Ausguck/Navigation) anzupassen.
4. die kontinuierliche Fortbildung der Besatzungsmitglieder zur Durchführung eines sicheren Wachdienstes, insbesondere unter Anlehnung an die Normen nach Tabelle A-II/1 STCW-Code über den richtigen Umgang mit Ressourcen

2.4 Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der BG Verkehr, ihre Prozesse bei der Erteilung von Schiffssicherheitszeugnissen für Traditionsschiffe zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten, um sicher zu stellen, dass hierbei die einschlägigen Vorgaben eingehalten werden.

2.5 Schiffsführung der ASTROSPRINTER

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Schiffsführung der ASTROSPRINTER bei der Entstehung gefährlicher Begegnungssituationen rechtzeitig mit deutlichen Ausweichmanövern und/oder Kommunikation zu beginnen.