



**Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung**  
**Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation**  
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

## **Sicherheitsempfehlungen**

zu dem

**sehr schweren Seeunfall**

Az. 211/19

**Kollision zwischen CMS ASTROSPRINTER  
und Traditionsschiff No. 5 ELBE  
auf der Elbe vor Stadersand  
am 8. Juni 2019**

22.07.2019

Gemäß § 29 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz - SUG) i. V. m. Art. 15 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung im laufenden Untersuchungsverfahren vorab die nachfolgenden Sicherheitsempfehlungen.

Die vorliegenden Sicherheitsempfehlungen sollen nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 34 Absatz 4 SUG wird hingewiesen.

Bei der Auslegung der Sicherheitsempfehlung ist die deutsche Fassung maßgebend.

Herausgeber:  
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung  
Bernhard-Nocht-Str. 78  
20359 Hamburg



Direktor: Ulf Kaspera  
Tel.: +49 40 3190 8300  
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 3190 8340  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

## 1 FAKTEN

### 1.1 Unfallbeschreibung

Am 8. Juni 2019 gegen 14:30 Uhr 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 ELBE. An Bord des ehemaligen Lotsenschoners, der unter Segeln fuhr und mit 15 Mann Besatzung und 28 Fahrgäste besetzt war, wurden acht Personen verletzt. Im weiteren Verlauf des Unfalls konnte die No. 5 ELBE aus eigener Kraft noch die Mündung der Schwinge erreichen, ehe sie dort nahe der Pier sank. Alle Personen konnten durch den glücklichen Umstand, dass Rettungskräfte bereits vor Ort waren und der Tatsache, dass sich das Fahrzeug in geschützten Gewässern befand, rechtzeitig abgeborgen werden.

### 1.2 Sinksicherheit

Der Lotsenschoner No. 5 ELBE ist mit einem durchgehenden, nicht mit Schotten unterteilten Rumpf gebaut. Ein Kollisionsschott fehlt. Auch bei umfangreichen und wesentlichen Umbauten und Erneuerungen ist der Rumpf nicht mit wasserdichten Schotten versehen worden. Bei einer Leckage war es somit unvermeidbar, dass der gesamte Schiffskörper voll Wasser lief und zwangsläufig unterging.

Nach den derzeit gültigen Sicherheitsanforderungen an den Bau und die Ausrüstung von Traditionsschiffen nach Nr. 8 Kapitel 2 Teil 3 der Anlage 1a zur Schiffssicherheitsverordnung (SchSV, die entsprechenden Änderungen wurden im März 2018 wirksam) müssen diese durch Schotten unterteilt werden, die bis zum Freiborddeck auszuführen sind. Es muss mindestens ein Kollisionsschott vorhanden sein. Fahrzeuge, die ursprünglich ohne Schotten konstruiert worden sind, müssen, wenn wesentliche Umbauten an ihnen vorgenommen wurden, ab einer Länge von 25 m außerdem mit einem Achterpiekschott versehen sein. Für Traditionsschiffe, die außerhalb küstennaher Seegewässer fahren, gilt zusätzlich, dass diese durch wasserdichte Schotten so unterteilt sein müssen, dass beim Volllaufen einer Abteilung das Freiborddeck nicht unter Wasser kommt.

Für die No. 5 ELBE existieren verschiedene Längenmaße, die von knapp 24m bis über 27 m reichen, je nach Vermessungsart. Der vorliegende Unfall zeigt jedoch, dass die Schiffslänge für die Entscheidung darüber, ob Schotten vorhanden sein müssen, kein taugliches Abgrenzungskriterium darstellt. Dies korrespondiert mit den Klassifikationsvorschriften des Germanischen Lloyds für Holzschiffe in der Berufsschiffahrt von 1964. Nr. 11.1 dieser Vorschrift besagt, dass auf allen Schiffen der Maschinenraum, der Wohnraum und der Laderaum bzw. der Fischraum durch wasserdichte Schotten voneinander getrennt sein müssen. Ein Kollisionsschott ist hiernach ab einer Schiffslänge von 18m erforderlich.

Ähnliches gilt für das Fahrtgebiet. Das Sinken eines Schiffes mit Fahrgästen an Bord ist inmitten eines Fahrwassers ggf. ebenso gefährlich wie außerhalb küstennaher Gewässer. Nicht immer werden andere Schiffe in der unmittelbaren Nähe sein, die

sogleich Rettungsmaßnahmen einleiten können. Daher ist auch das Fahrtgebiet kein taugliches Abgrenzungskriterium.

Aus Sicht der BSU sollte das Vorhandensein bzw. nachträgliche Einziehen von wasserdichten Schotten davon abhängig sein, ob Fahrgäste an Bord mitgenommen werden. In Einklang mit nationalen bzw. internationalen Vorschriften, sollte dies zur Verpflichtung werden, wenn mehr als 12 Fahrgäste befördert werden.

## **2 Sicherheitsempfehlungen**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung kommt zum jetzigen Zeitpunkt der Untersuchung zu der Erkenntnis, dass dringend gehandelt werden muss, um die Sinksicherheit von Traditionsschiffen, die mehr als 12 Fahrgäste befördern, zu erhöhen und um der Gefahr neuer Seeunfälle aus gleichem oder ähnlichem Anlass vorzubeugen.

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

### **2.1 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem BMVI sich dafür einzusetzen, die o.g. 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).

### **2.2 Eigner und Betreiber des Lotsenschoners No.5 ELBE**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem Eigner der No. 5 ELBE bei der anstehenden Reparatur wasserdichte Schotten derart einzubauen, dass der 1-Abteilungs-Status gewährleistet ist.

### **2.3 Eigner und Betreiber von Traditionsschiffen**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Eignern von Traditionsschiffen, 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.