Tauchsafaris und Sicherheit: eine Analyse aktueller Trends

2019 was das schlimmste Jahr in der Geschichte der Tauchsafaris. Mit 34 Toten ist die Havarie der ***MV Conception*** in Kalifornien das bis dato schwerste Unglück in der Geschichte der Tauchbranche. Das abschließende Gerichtsurteil fiel Ende 2023, und das Verdikt der Jury erwähnte Brandgefahr, eingeschränkte Fluchtwege, und generell unzureichende Sicherheitsmaßnahmen an Bord. Der Kapitän wurde für schuldig befunden. Dieser schreckliche Unfall hätte ein Weckruf für die gesamte Branche sein sollen. Doch als im Jahr 2022 nach zwei Jahren Pandemie, der Reisebetrieb wieder in Schwung kam, mussten wir feststellen, dass der Weckruf ungehört geblieben war.

Berichte von Bränden, Strandungen und Havarien sind häufiger geworden. Mit zehn Vorfällen war 2024 das schlimmste Jahr. Und obschon man annehmen würde, dass Billiganbieter in punkto Fahrlässigkeit und Sicherheitsprobleme die Hauptschuldigen sind, ereignete sich die Mehrzahl der Vorfälle in der Luxusklasse. “You get what you pay for” trifft also nicht unbedingt zu. Die Situation ist komplexer, und es sieht aus, als setzte sich der Trend in diesem Jahr fort.

Ich habe die schwimmenden Werften von Labuan Bajo in Indonesien besucht und mit eigenen Augen gesehen, wie Safariboote dort gebaut werden – nicht nach Blaupausen oder Normen, sondern allein auf Gundlage der Erfahrung von Kapitänen und Schiffsbauern. Diese Handwerkskunst tradiert Generationen von Wissen in der Seefahrt. Allerdinngs fehlen häufig Sicherheitsmerkmale, die in Australien oder Französisch-Polynesien die Norm sind. Ohne eine geregelte Aufsicht können auch Luxusboote unter ihrer glänzenden Oberfäche fatale Sicherheitsfehler verbergen.

Komodo, Indonesia

Ein systemisches Problem?

Ein Vergleich der Unfallzahlen von 2017-2019 mit denen von 2022-2024 gibt Grund zur Sorge: Fünf Unfällen zwischen 2017 und 2019 stehen sage und schreibe zwanzig Unfälle zwischen 2022 und 2024 gegenüber – ein Anstieg um 300%. Diese Daten werfen die Frage auf, ob die Pandemie und die anschließende Explosion des Reisebetriebs eine statistische Erklärung liefern könnten.

Nach Meinung von Marta Marrocco, leitende Sachbearbeiterin bei DAN Europe, könnte die Zunahme der Unfallhäufigkeit mit dem Ende der Pandemie zusammenhängen: “Ich vermute, die Zunahme der Vorfälle kann zwei Faktoren zugeschrieben werden, die beide mit der Covid-Zeit zu tun haben. Zum einen das Volumen: Seit 2022-2023 reisen die Leute mehr als vor Covid. Vielleicht gibt es da Nachholbedarf, nach den Einschränkungen, die wir alle erlebt haben.”

55% der Unfälle im Zeitraum 2022-2024 fanden in Ägypten statt (11), und 20% in Indonesien (4). Die verbleibenden Fälle verteilen sich auf Thailand (2), die Malediven (1), Mexiko (1) und die Philippinen (1). Während sich der Tourismus im Nahen Osten mehr als erholt hat — gerade in Ägypten, mit 17,5 Millionen internationelen Touristen in 2024 (34,3% mehr als 2019) – wartet man in Südostasien noch auf den Wiederaufschwung. Indonesien und Thailand begrüßten In 2024 13.9 Millionen bzw. 35.1 Millionen Besucher aus dem Ausland, ein Minus von 13.7% bzw. 12% gegenüber 2019.

Diese Zahlen müssen jedoch mit der globalen Verteilung von Tauchsafaris in Bezug gesetzt werden. Die genaue Zahl der Boote zwischen Rotem Meer und Pazifik ist schwer zu ermitteln. Liveaboard.com, eine der beliebtesten Plattformen für Buchungen, bietet derzeit 80 Safaris in Indonesien (26% der Gesamtzahl), 68 in Ägypten (22%), 44 auf den Malediven (15%), und 31 in Thailand an (10%). Dies sind 223 Boote aus einer weltweiten Flotte von 316, mit etwa 23,000 Touren pro Jahr. Wer nach einem Trend sucht, muss nicht besonders lange rechnen um festzustellen, dass Ägypten einen Brennpunkt darstellt.

Die zweite Hauptursache für die Zunahme der Unfälle mit Tauchsafaris ist wahscheinlich Geld, meint Marta Marrocco: “Viele Betreiber, deren Geschäft während der Pandemie praktisch zum Erliegen kam, hatten nicht genug Einkommen, um während dieser Zeit ihre Boote korrekt instand zu halten. Als die Nachfrage nach der Pandemie plötzlich nach oben schoss, wurden vermutlich Boote eingesetzt, deren Wartungszustand nicht ideal war.”

Diese Perspektive wird von Pete Mesley geteilt, dem Eigentümer von Lust4Rust Diving Expeditions. “ich denke,.der Stilllstand während der Pandemie ist ein sehr wichtiger Faktor. Kurz nachdem die Grenzen wieden offen waren, brauchten alle dringend Geld. Ich bin mir sicher, dass Wartung und Instandhaltung während der Pandemie oft nicht überall so waren, wie sie hätten sein sollen. Ich habe keine Belege dafür, aber die Vermutung liegt meines Erachtens nahe.”

Craig Stephens, Geschäftsführer von Mike Ball Dive Expeditions in Australie, meint, dass Veränderungen der Eigentümerstrukturen ebenfalls einen Einfluss auf die Sicherheitsstandards haben: “Viele ehemals von ihren Inhabern mit Leidenschaft und Sorgfalt geführte Tauchunternehmen wurden verkauft und sind jetzt lediglich Teil des Portfolios von Holding-Gesellschaften. Diese sind mehr an der Bilanz interessiert als an der Sicherheit.”

Komodo, Indonesia

Die Folgen für Taucher

Die Mehrzahl der Unfälle auf Liveaboards (75% für 2022-2024) ohne Verlust von Menschenleben, und die Rettungsmaßnahmen wurden rasch eingeleitet. Es gab jedoch Ausnahmen. Nach dem Kentern der Sea Story im vergangenen November in Ägypten wurden vier Leichen geborgen. Weitere sieben Personen konnten nicht ausfindig gemacht werden. Indonesien liegt bei der Anzahl der Unfälle auf Platz zwei, allerdings seit 2012 ohne tödlichen Ausgang. Drei von fünf tödlichen Unfällen zwischen 2022 und 2024 sind auf Probleme mit der Stabilität zurückzuführen (Kentern), die beiden anderen waren Brände. In allen Fällen mangelte es an alternativen Fluchtwegen. Der Ausgang war entweder durch Wasser oder durch die Flammen versperrt.

Guy Thomas, Director of Safety Programs bei DAN Europe, weist darauf hin, dass mangelnde Ausbildung der Bootsbesatzung und fehlende Vorbereitung auf Notfälle erheblich zur Schwere der Unfälle beitrugen: “Eine gut ausgebildete Crew kann einen Vorfall unter Kontrolle bringen und eine Katastrophe verhindern.” Er fügt hinzu: “Schlecht gewartete Elektrik und Kraftstoffleitungen waren ein gemeinsamer Faktor bei vielen Unfällen.”

Die Hälfte der zwanzig Unfälle sind auf Brände im Maschinenraum zurückzuführen; in weiteren sech Fällens (30%) lief das Schiff auf Grund, häufig bei Nacht und fehlender Nachtwache. In vier Fällen (20%) kenterte das Schiff in einem Sturm aufgrund von Problemen mit der Stabilität. Trotz der geringen Anzahl der Fälle war letzteres Szenario in den vergangenen drei Jahre das tödlichste.

Neben der unmittelbaren Lebensgefahr führten diese Unfälle dazu, dass Taucher all ihre Besitztümer

verloren und mit nichts als ihrer Kleidung festsaßen. Mara Marrocco weist darauf hin, dass DAN Europe Tauchern Hilfe leistete, die bei einem Unfall ihr gesamtes Gepäck verloren haben.

“In den vergangenen zwei Jahren haben sich etliche Opfer von Liveaboard-Havarien an DAN Europe gewandt. In den meisten Fällen konnten sich die Taucher glücklicherweise retten, allerdings nahezu ausnahmslos unter Verlust ihres Gepäcks, einschließlich der teuren Tauchausrüstung. Die häufigste Anfrage war die nach Erstattung für disse Verluste.”

Hier hat der Versicherungsschutz jedoch seine Grenzen: “Unsere Policen decken die medizinische Versorgung in der akuten Phase ab. Tauchausrüstung ist nur dann gedeckt, wenn der Verlust oder Schaden im Zuge der Rettung infolge eines Taichunfalls eintritt. Verluste durch Havarien sind nicht versichert.” Man könnte erwarten, dass die Versicherung des Veranstalters die Kosten dieser Verluste deckte. Dies scheint jedoch nicht unbedingt der Fall zu sein. Von uns angeschriebene Opfer der Havarie der *MY Pacific Vortex* 2022 in Mexiko berichten, dass weniger als 30% ihres Verlusts erstattet wurden, und auch dies erst nach juristischem Tauziehen.

Aus diesem Grund entschied DAN Europe nach dem tragischen Unfall der Sea Story im vergangenen November, Betroffenen mit zusätzlicher **finanzieller und psychologischer Unterstützung** zu helfen.

Galapagos, Ecuador

Sicherheitsmaßnahmen: Worauf Taucher achten

sollten

Angesichts dieser beunruhigenden Zahlen stellt sich die Frage, was Taucher tun können, um sich selbst zu schützen. Pete Mesley hat einige Ideen: “Fordern Sie Brand- und Evakuierungsübungen; fragen Sie nach Sammelpunkten, sowie nach Ort und Anlegen von Rettungswesten. Dies muss eingeübt werden, nicht nur angesprochen.” Außerdem empfiehlt er einen wasserdichten ‘Go Bag’ neben dem Bett, in dem wichtige Dinge wie Telefon, Geld, Kreditkarten, Brille und Pass aufbewahrt werden.

Guy Thomas erwähnt Punkte, die Gäste an Bord selbst überprüfen können: “In vielen Fällen mussten wir feststellen, dass Brandmelde- und Feuerlöschanlagen entweder unzureichend waren oder schlicht nicht funktionierten.” Wer mehr wissen möchte, sollte die Brandschutzrichtlinien lesen, welche Thomas bereits 2020 gemeinsam mit François Burman, VP of Dive Safety Services, im Nachgang des Brandes auf der MV Concepcion formuliert hat.

Craig Stephens rät Tauchgästen, vor dem Gang an Bord einige Aspekte selbst zu kontrollieren. “Machen Sie vor der Reise in ein anderes Land ihre Hausaufgaben. Hat das Land strenge Normen? Wie lange dauert es, bis Hilfe eintrifft? Ist Sicherheit eine Priorität des Anbieters? Nach der Begrüßung an Bord sollte ein Sicherheitsbriefing stattfinden, in dem Brand, Kollision, Evakuierung usw. angesprochen werden. Gibt es von jedem Ort an Bord mehrere Fluchtwege? Sind die Unterkünfte unter (nicht empfohlen) oder über Deck?”

Außerdem weist er auf spezifische Risiken im Zusammenhang mit dem Laden von Batterien hin: “In Innenräumen [Kabine] und unbeaufsichtigt sollte dies nicht gestattet sein.” Guy Thomas ist der gleichen Meinung. “Nur weil ein Brand im Maschinenraum ausbricht heißt das nicht, dass der Motor beteiligt war. Mängel in der Verkabelung können zu einer Überlastung des Stromkreises führen. Das Laden von Batterien sollte als Brandursache nicht vernachlässigt werden.”

Seit der Brandkatastrophe auf der *MS Conception* ist eine Überlastung der Stromkreise durch ladende Batterien oder ein Brand der selbst können Feuer als mögliche Ursache in den Vordergrund der Überlegungen getreten. Etliche Profis in der Liveaboard-Branche haben in den letzten Jahren entsprechend drastische Maßnahmen ergriffen.

Während die Schlussfolgerungen aus dem *Fall der MS Conception*case abschließend zeigen, dass der Brand von einem Mülleimer auf dem Hauptdeck ausging, gibt ein Blick auf Statistiken aus der zivilen Luftfahrt einen klaren Einblick auf dieses spezifische Risiko. „Zwischen 2019 und 2023 haben die Vorfälle um 28% zugenommen,” stellt UL Standards & Engagement fest**.** Taucher denken wahrscheinlich an Lampenbatterien, Kameras, und Mobiltelefone. Auf kommerziellen Flügen waren jedoch E-Zigaretten und Power Banks die Hauptverursacher. In 85% der Fälle konnten die Vorfälle unter Kontrolle gebracht werden, bevor ein ernstes Problem entstand, da die Geräte sich in Reichweite der Passagiere befanden. Daher sollten Lithium-Batterien als mögliche Quelle von Bränden sehr ernst genommen werden, auch wenn bis dato hierzu kein Bericht vorliegt.

Betreiber in die Verantwortung nehmen

Pete Mesley betont, dass Reisebüros und Veranstalter mehr Verantwortung übernehmen müssen. “Veranstalter und Reisebüros stehen in der Veratwortung. Jemand muss seiner Sorgfaltspflicht nachkommen – und die Kunden sind dazu weder willens noch in der Lage. Sie wollen sich auf Veranstalter und deren Vertrieb verlassen. In einigen Teilen der Welt fehlt es gänzlich an Regeln. Daher muss auf die Betreiber von Safari-Booten Druck ausgeübt werden, damit diese eine solide Betriebsplanung aufstellen

und Nachweise für Sicherheitsinspektionen, die Qualifikation der Kapitäne, sowie für die Kompetenz und Ausbildung der Besatzung erbringen."

Tatsächlich gibt es hinsichtlich der Regeln für den gewerblichen Transport von Passagieren international erhebliche Unterschiede.[1] Craig Stephen erzählt von seinen Erfahrungen in Ausstralien, wo es seit über einem Jahrzeht keinen Vorfall gegeben hat. Trotzdem meinen manche, die Regeln seien exzessiv. „Richtlinien und Aufsicht über den Tauchbetrieb und entsprechende Boote sind hier sehr streng. Die zuständigen Behörden kontrollieren uns jährlich mit Inspektionen und Befragungen – einschließlich Protokolle für Nachtwachen. Die Behauptung, die Branche sei überreguliert, halte ich jedoch fuur Unsinn. Tragödien können zwar auch bei maximaler Sorgfalt nicht ausgeschlossen werden. Trotzdem ist es gut, dass die Behörden Betreiber, die es mit ihren Pflichten selbst nicht so genau nehmen würden, an diese erinnern."

Expeditions-Unternehmen wie *The Dirty Dozen* haben Maßnahmen zur Wahrung hoher Sicherheitsstandards ergriffen. Expedition Manager Gill Flaherty beschreibt den strengen Auswahlprozess: „Bevor wir ein neues Boot chartern, kommen wir unserer Sorgfaltspflicht nach und sprechen mit dem Betreiber folgende Punkte an: Typen von Feuerlöschern, Feuerlöschanlagen im Maschinenraum, Test der Rettugsboote, Notbeleuchtung, Nachtwachen, Ausbildung der Mannschaft in Brandbekämpfung und erster Hilfe, und Notfallplanung (Emergency Action Plan, EAP). Außerdem fordern wir Kopien des EAP und der Verantwortlichkeitsmatrix des Boots an."

Seit er selbst von einem Unfall in Soccorro (Mexiko) betroffen war, hat Pete Mesley auch seinen eigenen Betriebsprozesse geändert. „Das Auflaufen der *Pacific Vortex* 2022 hat für mich einiges geändert. Ich verlange jetzt die Nachweise für die Qualifikation der Kapitäne, Inspektionsberichte für Boote, Wartungsprotokolle für Sicherheitsausrüstung, und so weiter. Wenn ein Betrieber diese Dokumente nicht vorlegen kann sagt mir das, das diese Leute in diesem Geschäft nichts verloren haben."

Similan Islands, Thailand

Ein Weckruf für die Branche

Angesichts der steigenden Unfallzahlen auf und mit Liveaboards sind sich die Experten einig, dass die Branche aktiver gegen Mängel bei Sicherhait, Wartung und Ausbildung vorgehen muss. Regelungslücken stellen hierbei ein schwer zu ignorierendes Problem dar.

Obschon Taucher selbst auch eine Rolle spielen, wenn es um ihre Sicherheit, das Einholen von Informationen und die Auswahl von Anbietern geht: Die aktuelle Krise ist ein Weckruf, den zu ignorieren sich die Branche insgesamt nicht leisten kann.

Guy Thomas meint: „Der beste Weg ist vermutlich, sowohl Veranstalter von Tauchsaferis als auch Taucher besser zu informieren. Die überwiegende Mehrheit der Anbieter ist bestrebt, so sicher wie möglich arbeiten. Manche haben jedoch Sicherheitsprobleme, derer sie sich selbst nicht unbedingt bewusst sind. Mehr Aufmerksamkeit und bessere Informationen sind der Weg nach vorn. Das gleiche gilt für die Taucher: Diese sollten darüber informiert sein, was sie an Bord in punkto Sicherheit erwarten sollten.“

Zum Abschluss, wenn man aus unseren Untersuchungen ein etwas seltsames Fazit ziehen kann, dann ist es “keinen Tauchgang auslassen.”

Dieser Artikel wurde zuerst in *InDEPTH* veröffentlich (Englisch).

MEHR INFORMATIONEN

- Undercurrent: A Decade of Liveaboard Losses
- Institut für Schiffbau und maritime Technik: Investigation of a series of accidents involving yachts for diving vacations (Bachelor-thesis) by Justus Schiszler
- Int'l Maritime Organization: International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974
- orghanizationScuba Diving: The Ultimate Liveaboard Packing Guide By Candice Landau

---

Der Übersetzer

Tim Blömeke unterrichtet Tech- und Sporttauchen in Taiwan und auf den Philippinen. Er ist Autor und freier Übersetzer, sowie Mitglied des Redaktionsteams von Alert Diver. Er taucht einen Fathom CCR. Im Netz erreicht man ihn über seinen Blog und auf Instagram.