



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

Dienstgebäude
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 0
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40
posteingang-bsu@bsh.de
www.bsu-bund.de

**Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom**

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
411/15
330/12

(+ 49 (0) 40 31 90 – 8311

E-Mail: posteingang-bsu@bsh.de

Datum

8. Dezember 2015

PRESSEMITTEILUNG 18/15

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass sie ihre Teilnahme an der Untersuchung des sehr schweren Seeunfalls der NORMAN ATLANTIC, der sich am 28.12.2014 ereignet hat, mit sofortiger Wirkung einstellt. Gleichzeitig wird auch die Untersuchung des sehr schweren Seeunfalls der COSTA CONCORDIA vom 13.01.2012 beendet.

NORMAN ATLANTIC

Auf der NORMAN ATLANTIC, einem RoPax-Schiff (Fähre zur Beförderung von LKW, PKW und Passagieren) unter italienischer Flagge, brach während der Überfahrt von Igoumenitsa (Griechenland) nach Ancona (Italien) am frühen Morgen des 28.12.2014 ca. 14 sm vor der albanischen Küste ein Feuer aus, das sich sehr schnell ausbreitete. Aufgrund hohen Seegangs und starken Windes gestalteten sich die Rettungsaktionen schwierig. Nach offiziellen Angaben kamen insgesamt 14 Menschen um. Unter den Todesopfern waren eine deutsche Staatsangehörige sowie zwei weitere in Deutschland lebende Personen.

Italien hatte von Anfang an klargemacht, dass dort eine Seeunfalluntersuchung durchgeführt wird und Italien die Federführung beansprucht. Das ist international üblich und nicht zu beanstanden.

Wegen der deutschen Todesopfer ist Deutschland als Staat mit einem sog. begründeten Interesse allerdings berechtigt und verpflichtet, den Unfall zu untersuchen bzw. an der Untersuchung des Seeunfalls teilzunehmen. Das Gleiche gilt für Griechenland. Daher wurde unverzüglich nach Bekanntwerden des Unfalls eine Zusammenarbeit mit den Kollegen der Seeunfalluntersuchungsbehörden Italiens und Griechenlands vereinbart.

Die Zusammenarbeit mit diesen Behörden war einwandfrei. Allerdings musste in diesem Fall, wie auch in dem der COSTA CONCORDIA, festgestellt werden, dass die italienische Rechtslage eine objektive technische Unfalluntersuchung letztlich unmöglich macht, weil in derartigen Fällen das Strafverfahren das Unfalluntersuchungsverfahren komplett überlagert. Das bedeutet konkret, dass das Schiff von der Staatsanwaltschaft beschlagnahmt wurde, so dass diese und später das zuständige Gericht die alleinige Verfügungsgewalt über das Schiff und alle darauf befindlichen Gegenstände haben.

Insgesamt ist festzustellen, dass es den Seeunfalluntersuchern der drei beteiligten Länder zu keinem Zeitpunkt möglich war, sich ungehindert und frei auf dem Schiff zu bewegen. Der Zugang zu den besonders relevanten Orten, wie beispielsweise dem Maschinenraum oder dem Notdieselraum, war beschränkt bzw. verboten und es war nicht erlaubt, in diesen Räumen befindliche Bauteile näher zu inspizieren. Insofern sind Aussagen zum technischen Zustand von Bauteilen oder von Füllständen von Tanks nicht möglich. Das wäre aber insbesondere von Bedeutung, um Aussagen zur Betriebsfähigkeit beispielsweise des Notdiesels oder der Hilfsdiesel oder der Feuerlöschpumpen zu verifizieren. Feststellungen zum Ort des Brandausbruchs sind ebenso wenig machbar, da die Fahrzeugdecks 3 und 4 nicht frei begangen werden konnten.

Bei der gegebenen Sachlage sieht die BSU eine weitere Mitarbeit an der Untersuchung als nicht erfolgversprechend an.

COSTA CONCORDIA

Beim Unfall der COSTA CONCORDIA am 13.01.2012 vor der Insel Giglio kamen 32 Menschen ums Leben, darunter 12 deutsche Staatsangehörige. In diesem Fall war eine Untersuchung in den ersten 10 Monaten nach dem Unfall überhaupt nicht möglich, weil die zuständige italienische Staatsanwaltschaft dies nicht zuließ. Gleichwohl veröffentlichte die italienische Seeunfalluntersuchungsbehörde im Mai 2013 einen Untersuchungsbericht. Dieser enthielt keinerlei eigene Erkenntnisse der Unfalluntersucher Italiens, sondern basierte weitgehend auf Feststellungen der Staatsanwaltschaft. Dem entsprechend negativ war das allgemeine Echo auf den Bericht, denn dieser wurde der Schwere und Komplexität des Unfalls in keiner Weise gerecht.

Da die BSU erheblichen weiteren Untersuchungsbedarf gesehen hat, wurde zumindest versucht, weitere Aufklärung zu betreiben. Allerdings führte die Tatsache, dass bei derart schweren Seeunfällen zunächst die Staatsanwaltschaft, sodann das (Straf)Gericht und am Ende offenbar andere Autoritäten die alleinige Hoheit über das gesamte Verfahren haben, während die Seeunfalluntersuchungsbehörden in ihrer gesamten Arbeit allein vom Wohlwollen der genannten Behörden abhängig sind, dazu, dass eine Unfalluntersuchung wie sie europarechtlich verlangt wird, nicht einmal im Ansatz stattfinden konnte. Hatte schon die italienische Seeunfalluntersuchungsbehörde praktisch keine eigenen Kompetenzen, galt dies in verstärktem Maße für die Seeunfalluntersuchungsstellen der Staaten, die wegen Todesopfern ein begründetes Interesse an der Untersuchung haben. Informationen aus zweiter oder dritter Hand, wenn sie denn überhaupt zur Verfügung standen, sind jedoch nicht geeignet, eine seriöse Untersuchung durchzuführen.

In Anbetracht des Vorstehenden sind weitere Aktivitäten der BSU offensichtlich sinnlos. Die BSU stellt die Untersuchung daher endgültig ein.

Volker Schellhammer
Direktor