



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

Jahresbericht 2013



© Hamburger Abendblatt

Brand auf dem ConRo-Schiff ATLANTIC CARTIER am 1. Mai 2013
im Hamburger Hafen

Juli 2014

Inhalt

Vorwort..... 3

Aufbau der BSU 4

Hauptuntersuchungen 6

Sicherheitsempfehlungen..... 10

Veröffentlichungen 11

Internationales 12

BSU-Intern 12

Fachbereich 1 (Untersuchungsteams)..... 13

Veranstaltungen 18

Statistik 20

Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle 2013..... 21

Seeunfälle insgesamt 23

Seeunfälle in deutschen Gewässern..... 24

Seeunfälle auf deutschen Schiffen..... 25

Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen 2013 27

Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten 28

Übersicht über erledigte und laufende Untersuchungen..... 28

Untersuchte Seeunfälle, die 2013 mit einem Untersuchungsbericht
 abgeschlossen wurden 29

Untersuchungszwischenberichte 2013 29

Untersuchte Seeunfälle, die in 2013 mit einem internen
 Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden 30

Seeunfälle, die in 2013 an den Flaggenstaat abgegeben wurden 31

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2013..... 32

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2013, von Januar bis einschließlich
 Mai 2014 veröffentlicht 33

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2013, Zwischenberichte von
 Januar bis einschließlich Mai 2014 veröffentlicht..... 33

Untersuchung von Sportbootunfällen durch die BSU 33

Todesfälle Sportschiffahrt 2003-2013..... 35

Vorwort

Die Tätigkeit der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung basiert ausschließlich auf unerfreulichen Ereignissen, nämlich auf Seeunfällen mit mehr oder minder schweren Folgen. Insofern ist es zumindest positiv zu bemerken, dass es im Jahre 2013 keinen einzigen tödlichen Unfall in der deutschen Berufsschiffahrt bzw. auf Schiffen, die die deutschen Hoheitsgewässer befuhren, gab. Wie die ersten Monate des Jahres 2014 zeigten, ist darin allerdings kein dauerhafter Trend zu sehen.

Nachdem das Jahr 2012 ein Jahr der Veränderungen, sowohl personell als auch im Hinblick auf neue Rechtsvorschriften und Verfahren war, kann 2013 als Jahr der Konsolidierung bezeichnet werden. Der Dienstposten der Verwaltungsleiterin wurde im Mai neu besetzt, und somit hat die BSU wieder ihre Sollstärke erreicht.

Was die Seeunfälle hinsichtlich ihrer Anzahl, aber auch ihrer Schwere, betrifft, kann 2013 als „gutes“ Jahr bewertet werden. Lediglich in einem Fall waren Todesopfer zu beklagen, nämlich im Rahmen der Rettungsaktion nach der Kenterung der Ausbildungsyacht „MERI TUULI“ am 11. April vor der portugiesischen Atlantikküste nahe des Hafens Figueira da Foz. Dabei kamen ein Besatzungsmitglied

der „MERI TUULI“ und ein portugiesischer Polizist ums Leben.

Die Unfallmeldungen insgesamt waren erneut rückläufig, insbesondere im Bereich der weniger schweren Unfälle, d.h. solcher Unfälle, bei denen lediglich Sachschaden ohne gravierende Folgen entstand oder leichtere Verletzungen zu beklagen waren. Gegen den Trend verdoppelten sich dagegen die schweren Unfälle. Einzelheiten sind dem Statistikeilteil weiter hinten zu entnehmen.

Im diesjährigen Jahresbericht möchte ich Ihnen neben den reinen Fakten auch die Arbeit, die von den Beschäftigten der BSU geleistet wird, ohne dass davon etwas nach draußen dringt, etwas näher bringen. Daher enthält dieser Bericht einige längere Ausführungen zur Arbeit des Fachbereiches 2 der BSU, in dem es um die technische Aufbereitung der Grundlagen und Daten geht, die die späteren Untersuchungsberichte oftmals erst ermöglichen.

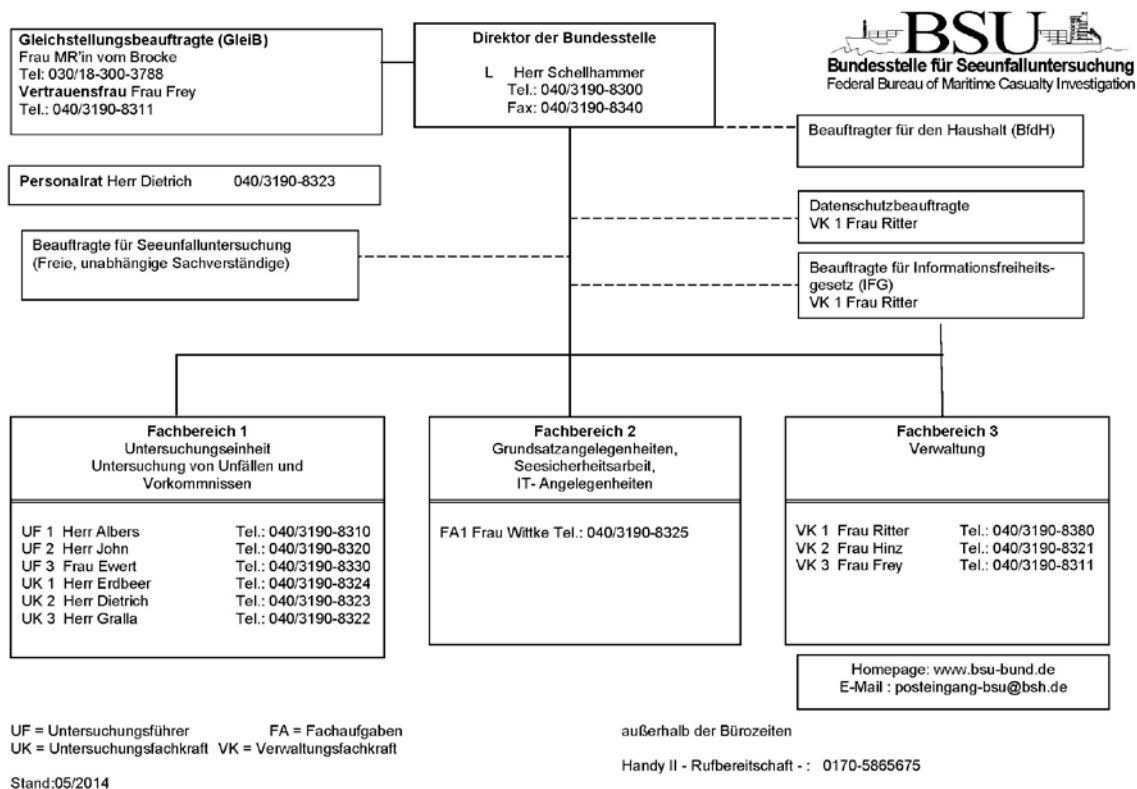
Volker Schellhammer

Aufbau der BSU

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) ist eine Bundesoberbehörde mit Sitz in Hamburg, bei der zurzeit insgesamt 11 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt sind. Sie hat einen einstufigen Verwaltungsaufbau und untersteht direkt der Fachaufsicht des Referates WS 22 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Direktor der BSU trifft die erforderlichen schnellen Entscheidungen unabhängig, insbesondere entscheidet er weisungsungebunden über die Einleitung oder Nichteinleitung einer Unfalluntersuchung. Er repräsentiert die BSU national, europäisch und international nach außen. Er ist überdies verantwortlich für die strategische Planung und Steuerung. Außerdem ist er für die Presse-, Medien- und allgemeine Öffentlichkeitsarbeit zuständig.

Organigramm der BSU



Grundlagen der Arbeit

Grundlage für die Arbeit der BSU ist das Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG).

Es regelt die Zuständigkeit der BSU für die Untersuchung von Seeunfällen

- auf oder unter Beteiligung von Seeschiffen aller Flaggen
 - innerhalb des deutschen Hoheitsgebietes,
 - innerhalb der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ),
 - bei Verkehrsvorgängen auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen und von, nach und in den an diesen gelegenen Häfen;
- auf oder unter Beteiligung von Seeschiffen unter deutscher Flagge weltweit;
- im Ausland, an deren Untersuchung die Bundesrepublik Deutschland ein erhebliches Interesse hat.

Neben der eigentlichen Untersuchungstätigkeit trägt die BSU zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr mit dem Ziel der Verhütung von Seeunfällen bei, indem sie

- Statistiken führt und auswertet,
- Informationen über Seeunfälle veröffentlicht,
- Daten über Seeunfälle an die europäische Datenbank EMCIP und an die IMO-Datenbank
- GISIS weiterleitet und
- sich an Vortragsveranstaltungen beteiligt.

Aufgrund der Umsetzung der „Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr“ in deutsches Recht, war eine Änderung des SUG notwendig geworden. Mit dieser Änderung, die zum 1. Dezember 2011 in Kraft getreten ist, wurde einerseits die Lesbarkeit des SUG dadurch verbessert, dass die bislang enthaltenen Querverweise auf Paragraphen aus dem Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz (FIUUG) entfallen sind. Zum anderen wurden die notwendigen Anpassungen vorgenommen, die sich aus der EU-Richtlinie ergeben. Hier verkürzt sich insbesondere die Frist zur Stellungnahme zu den Berichtsentwürfen der BSU von vorher 60 Tagen auf jetzt 30 Tage. Die Adressaten einer Sicherheitsempfehlung der BSU sind nunmehr verpflichtet, der BSU über geplante oder bereits getroffene Maßnahmen zur Umsetzung der Sicherheitsempfehlung zu berichten. Durch die grundsätzliche Verpflichtung, jeden sehr schweren Seeunfall auf oder unter Beteiligung von Seeschiffen zu untersuchen sowie zu jedem schweren Seeunfall mindestens eine Voruntersuchung durchzuführen, steht es nicht mehr in dem Maße, wie nach dem alten Recht, im Ermessen der BSU, welche Unfälle vorrangig zu untersuchen sind.

Besondere Bedeutung hat auch die Regelung, nach der die BSU den endgültigen Untersuchungsbericht nunmehr spätestens 12 Monate nach dem Seeunfall zu veröffentlichen hat. Dies ist in komplexen Fällen, wie etwa in dem der MSC FLAMINIA, selbst dann nahezu unmöglich, wenn große Anteile der vorhandenen Ressourcen hierfür gebündelt werden. Dies hat im Übrigen insoweit Folgewirkungen, als andere Unfälle ggf. zurückgestellt werden müssen. Wenn die Jahresfrist nicht eingehalten werden kann, ist ein Untersuchungszwischenbericht zu erstellen. Dieser enthält im Wesentlichen die Fakten und den jeweiligen Bearbeitungsstand.

Nicht bzw. nicht mehr zuständig ist die BSU für Seeunfälle mit ausschließlicher Beteiligung von

1. Kriegsschiffen, Truppentransportschiffen oder sonstigen, dem Bund oder den Ländern gehörenden oder von diesen betriebenen Schiffen, die im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen Zwecken als Handelszwecken dienen,
2. Schiffen ohne Maschinenantrieb, Holzschiffen einfacher Bauart sowie nicht für gewerbliche Zwecke eingesetzten Sportbooten oder Sportfahrzeugen, sofern sie nicht über eine vorgeschriebene Besatzung verfügen und mehr als zwölf Fahrgäste befördern,
3. Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 15 Metern,
4. fest installierten Offshore-Bohreinheiten.

Praktische Bedeutung hat dies insbesondere insoweit, als privat genutzte Sportboote nunmehr dem SUG überhaupt nicht mehr unterliegen und daher die BSU keinen gesetzlichen Auftrag mehr hat, Sportbootunfälle zu untersuchen. Nur in (seltenen) Ausnahmefällen ist es der BSU überhaupt noch möglich, Sportbootunfälle zu untersuchen, allerdings auch dies nur, wenn sich ein Unfall in deutschen Hoheitsgewässern oder in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone ereignet hat.

Hauptuntersuchungen

2013 wurden neun Untersuchungen mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen. Das erscheint zunächst einmal eher wenig zu sein, relativiert sich aber dadurch, dass mit der mittlerweile abgeschlossenen Untersuchung des Unfalls der MSC FLAMINIA und der Arbeit an den Ermittlungen zum Unglück des Kreuzfahrtschiffes COSTA CONCORDIA zwei extrem arbeitsintensive Fälle bearbeitet wurden.

Wie man an den laufenden Untersuchungen per 31. Dezember 2013 (s. Tabelle auf Seite 32) ersehen kann, sind mittlerweile fast alle Altfälle, d.h. Fälle, die noch nach dem alten Recht zu bearbeiten waren, erledigt.

Im Vergleich zu 2012 sind im Jahre 2013 in der Berufsschiffahrt alle Unfälle mehr oder minder glimpflich, d.h. vor allem ohne Todesopfer, ausgegangen. Der von den Auswirkungen schlimmste Unfall mit zwei Todesopfern ereignete sich im (gewerblichen) Sportbootbereich mit der Kenterung der Ausbildungsyacht MERI TUULI, während der öffentlichkeitswirksamste Unfall zweifellos der Brand der ATLANTIC CARTIER im Hamburger Hafen war, insbesondere auch deshalb, weil gleichzeitig nicht weit entfernt der Deutsche Evangelische Kirchentag eröffnet wurde. Beide Fälle sind zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Jahresberichts noch in Arbeit, werden aber voraussichtlich bald abgeschlossen sein.

Nachfolgend sollen noch ein paar Informationen zu den wichtigsten Fällen des Jahres 2013 gegeben werden.

Sehr schwerer Seeunfall der Chartersegelyacht MERI TUULI vor der Küste Portugals

Am 10. April 2013 um 08:30 Uhr lief das deutsche Ausbildungsboot, die Segelyacht MERI TUULI, mit fünf Besatzungsmitgliedern von Peniche/Portugal mit dem Ziel Figueira da Foz aus. Die Reise wurde mit einer Distanz von 55 sm und einer Geschwindigkeit von 8 kn berechnet, so dass die Ankunftszeit bei Hochwasser etwa nachmittags gegen 16:30 Uhr gewesen wäre. Die MERI TUULI erreichte ihren Zielhafen nicht. Nach dem Segeleinholen holte sie SW-lich der N-lichen Mole des Hafens Figueira da Foz an der 10 m Linie um 16:41 Uhr schlagartig durch eine Grundsee nach Backbord über. Dabei brach der Mast und vier Besatzungsmitglieder fielen außenbords. Bei der folgenden Rettungsaktion durch portugiesische Einsatzkräfte verstarben ein Polizist und ein Besatzungsmitglied in einem halbstarren Schlauchboot, das ebenfalls gekentert war. Außerdem wurden vier Besatzungsmitglieder und zwei Polizisten verletzt und mussten sich in ärztliche Behandlung begeben.



Bilder oben und unten: Die nach der Kenterung an den Strand getriebene Segelyacht MERI TUULI





Der Strand von Figueira da Foz nach dem Unfall mit den gekenterten Booten¹

Schwerer Seeunfall des Con-Ro-Frachters ATLANTIC CARTIER

Am 1. Mai 2013 kam es auf dem unter schwedischer Flagge fahrenden ConRo-Frachtschiff ATLANTIC CARTIER im Hamburger Hafen zu einem Brand in einem geschlossenen Fahrzeugdeck. Die dort gestauten fabrikneuen PKW wurden dabei zerstört. Personen kamen bei dem Brand nicht zu Schaden. Die Schiffsführung rief nach dem erfolglosen Versuch bordseitiger Brandbekämpfung die Hamburger Feuerwehr zur Hilfe. Dieser gelang mittels Einsatzes umfangreicher Kräfte, das Übergreifen des Feuers auf weitere Teile des Schiffes und der Ladung zu verhindern. Nach einem ca. 9-stündigen Einsatz war das Feuer gelöscht.

¹Fotos: GPIAM (Portugiesische Seeunfalluntersuchungsbehörde)



Löscharbeiten an der brennenden ATLANTIC CARTIER²



Beschädigte Neuwagen nach Brand auf ATLANTIC CARTIER

² Fotos: Dipl.-Ing. Lars Tober

Schwerer Seeunfall des Frachters ROSEBURG

Der unter Antigua-Barbuda-Flagge laufende Frachter ROSEBURG, 1999 BRZ (IMO-Nr.: 8817370), drohte am Abend des 5. November 2013 auf der Kieler Förde vor Friedrichsort zu kentern. Nachdem das Schiff erhebliche Steuerbordschlagseite entwickelt hatte, drohte es zu kentern. Das hatte zur Folge, dass die Ladung, 3000 Kubikmeter Schnittholz, teilweise über Bord ging. Auch ein Besatzungsmitglied der ROSEBURG stürzte in die Förde, erlitt aber lediglich Unterkühlungen. In Folge des Unfalls kam es zu erheblichen Behinderungen der Schifffahrt.



Verrutschte Ladung auf der ROSEBURG³

Sicherheitsempfehlungen

In Anlehnung an den IMO-Code zur Seeunfalluntersuchung ist in der EU-Richtlinie 2009/18 und entsprechend im SUG die Tätigkeit der Seeunfalluntersuchungsbehörden als „Sicherheitsuntersuchung“ beschrieben. Hierdurch wird unterstrichen, dass die Untersuchungen nach Seeunfällen nicht der Klärung von Schuld- und Haftungsfragen dienen, sondern ausschließlich dem Zweck der Verbesserung der Sicherheit in der Seefahrt. Diesem Zweck dient auch die Herausgabe von Sicherheitsempfehlungen. Eine Sicherheitsempfehlung weist auf eine erkannte Sicherheitslücke hin und soll dem Adressaten helfen, künftig ähnliche Situationen, die im untersuchten Fall zu einem Unfall führten, zu vermeiden oder zumindest die Auswirkungen zu verringern.

Deshalb konzentriert sich eine Sicherheitsuntersuchung der BSU auch nicht nur auf die Vorgänge an Bord, sondern beleuchtet zudem die landseitige Organisation. Neben der Besatzung können folglich auch Lotsen, Reedereien, Werften, Hersteller von Ausrüstungsgegenständen, die Schifffahrtsverwaltung, der Gesetzgeber oder andere Adressaten von Sicherheitsempfehlungen sein.

³ Foto: ADOMS IID, Bremerhaven

Sicherheitsempfehlungen können vor der Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes als Frühwarnung durch die BSU herausgegeben werden (Vorabsicherheitsempfehlungen). Diese dienen zur Vermeidung von Unfällen, wenn erkannt wurde, dass ein Sicherheitsrisiko besteht, auf welches sofort, d.h. noch vor Veröffentlichung des Abschlussberichts, hingewiesen werden muss.

Nicht jeder Untersuchungsbericht mündet in eine oder mehrere Sicherheitsempfehlungen. Das kann verschiedene Gründe haben, z.B. dass keine konkreten Defizite ersichtlich waren. Zu allgemein gehaltene Empfehlungen sollen vermieden werden. Die BSU hat 2013 in drei Abschlussberichten Sicherheitsempfehlungen herausgegeben.

Alle von der BSU veröffentlichten Empfehlungen sind, sortiert nach Veröffentlichungsjahr, auf der BSU Internetseite www.bsu-bund.de unter dem Stichwort „Publikationen“ nachzulesen.

Veröffentlichungen

Alle von der BSU veröffentlichten Berichte und Sicherheitsempfehlungen sind, sortiert nach Veröffentlichungsjahr, auf der BSU Internetseite www.bsu-bund.de unter dem Stichwort „Publikationen“ veröffentlicht.

Durch die EU-Richtlinie zur Seeunfalluntersuchung und deren Umsetzung in nationales Recht ist der Entscheidungsspielraum der BSU zur Untersuchung bzw. Nichtuntersuchung von Seeunfällen stärker als früher eingeschränkt. So müssen alle im Zuständigkeitsbereich der BSU gemeldeten „Sehr Schwere Seeunfälle“ (SSU) untersucht und alle „Schweren Seeunfälle“ (SU) zumindest im Rahmen einer Voruntersuchung ausgewertet werden. Abweichungen von diesem Grundsatz müssen gegenüber der durch die Europäische Kommission hierzu beauftragten Europäischen Seesicherheitsagentur (EMSA) begründet werden. Bei der Entscheidung, einen SU nur im Rahmen einer Voruntersuchung zu untersuchen, ist insbesondere die Schwere des Unfalls, die Art der beteiligten Schiffe und deren Ladung und die Frage zu berücksichtigen, ob aus einer vollen Sicherheitsuntersuchung neue Erkenntnisse zur Verhütung künftiger Seeunfälle gewonnen werden können. Fälle, die nach einer Voruntersuchung eingestellt werden, werden in der Regel mit einem internen Bericht abgeschlossen. Hauptuntersuchungen, die keine neuen Schlüsse zur Vermeidung künftiger Unfälle zulassen, da beispielsweise die Sicherheitsfragen bereits zuvor bei einem ähnlich gelagerten Unfall thematisiert wurden, werden in der Regel mit einem summarischen Untersuchungsbericht abgeschlossen. Dieser enthält keine Sicherheitsempfehlungen, verweist jedoch unter Umständen auf vorherige Berichte und Empfehlungen der BSU oder ausländischer Seeunfalluntersuchungsbehörden.

Die Untersuchungsberichte der BSU folgen einem bestimmten Schema, das ebenfalls von der Richtlinie 2009/18/EG vorgegeben ist. Neben dem obligatorischen Hinweis auf den Zweck der Sicherheitsuntersuchung, nämlich der Verhütung künftiger Unfälle und Störungen, nicht aber der Entscheidung über Verschulden, Haftung oder Ansprüche, enthält jeder Bericht

- eine Zusammenfassung des Unfallgeschehens,
- die Fakten, insbesondere Schiffs- und Reisedaten,
- eine detaillierte Darstellung des Unfallhergangs und der Untersuchung,
- die Auswertung der Untersuchung,
- die Schlussfolgerungen hierzu sowie
- in der Regel Sicherheitsempfehlungen.

Veröffentlicht werden auch sog. Untersuchungszwischenberichte, die für den Fall vorgeschrieben sind, dass ein endgültiger Bericht nicht binnen eines Jahres ab Unfalldatum erstellt werden konnte.

Internationales

Die Notwendigkeit zu internationaler Zusammenarbeit im Bereich der Seeunfalluntersuchung wird nicht zuletzt durch den IMO-Code und die EU-Richtlinie 2009/18 immer stärker unterstrichen. Die Beschäftigten der BSU arbeiten im Rahmen der Unfalluntersuchung europäisch und weltweit mit anderen Seeunfalluntersuchungsbehörden zusammen, wenn die Interessen verschiedener Staaten betroffen sind. Dazu unterhält die BSU intensiven Kontakt zu ausländischen Seeunfalluntersuchungsbehörden und arbeitet in diesem Zusammenhang weltweit mit dem Marine Accident Investigators International Forum (MAIIF) und dessen europäischem Regionalforum European Marine Accident Investigators International Forum (EMAIF) sowie auf Europaebene darüber hinaus mit der European Maritime Safety Agency (EMSA), mit Sitz in Lissabon zusammen.

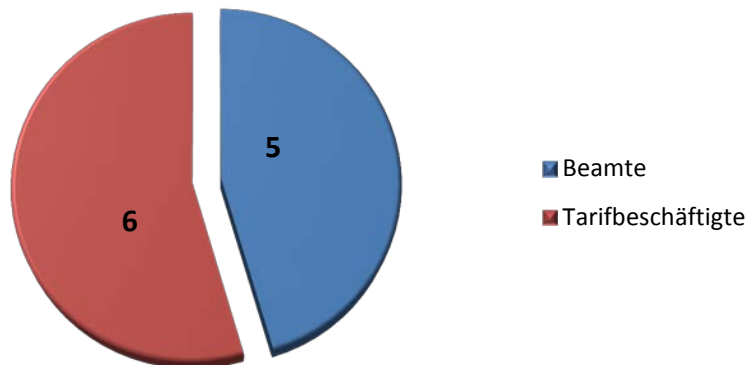
Innerhalb der Europäischen Union ist mit Inkrafttreten der Richtlinie 2009/18/EG eine Zusammenarbeit bei der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen verbindlich geworden, wenn die Interessen mehrerer Mitgliedstaaten betroffen sind. Zudem ist ein Rahmen für die ständige Zusammenarbeit (PCF, Permanent Cooperation Framework) geschaffen worden, innerhalb dessen sich die Untersuchungsstellen der Mitgliedstaaten auf die Modalitäten für eine Zusammenarbeit verständigen. Neben der eigentlichen Untersuchungstätigkeit ist eine der Aufgaben bei der Zusammenarbeit, die Dateneingabe in und Pflege der europäischen Datenbank für Unfälle auf See (European Maritime Casualty Information Plattform – EMCIP) sicherzustellen. Hier werden Angaben über havarierte Schiffe erfasst und gespeichert, um somit der EMSA zu ermöglichen, der Europäischen Kommission Entscheidungsgrundlagen zur Erhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Seeschifffahrt zu geben. Um diesem Ziel gerecht werden zu können, werden in EMCIP zu jedem gemeldeten Seeunfall die Grunddaten zu den beteiligten Schiffen sowie zum Unfallhergang erfasst. Bei Seeunfällen, die in einer Vor- oder Hauptuntersuchung bearbeitet werden, sind ergänzende Daten durch den zuständigen Untersucher einzupflegen. Da die Datenbank EMCIP ein hoch komplexes Gebilde ist, stellt dies einen erheblichen Mehraufwand dar.

Weltweit erfolgt die Erfassung von Seeunfalldaten zudem in einer Datenbank bei der IMO (Global Integrated Shipping Information System – GISIS).

BSU-Intern

Die gesetzliche Grundlage für die amtliche Seeunfalluntersuchung und damit für die Tätigkeit der BSU ist das Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG). Bei ihren Sicherheitsuntersuchungen ist die BSU unabhängig, muss jedoch den gesetzlichen Vorgaben, abgeleitet aus der EU-Richtlinie 2009/18/EG, genügen.

Zur Aufgabenerledigung in der Seeunfalluntersuchung steht ein Personalstamm von nunmehr wieder 11 Beschäftigten zur Verfügung, davon fünf Beamte und sechs Tarifbeschäftigte. Trotz dieser geringen Personalstärke sind die Berufsfelder in der BSU vielfältig. So finden sich die Berufsbilder Nautiker, Schiffbauingenieur, Jurist, Maschinentechner sowie die kaufmännische Ausbildung oder aber typische Verwaltungsausbildungen. Neben einer hohen Qualifikation setzt die Tätigkeit bei der BSU große Einsatzfreude, Flexibilität und Professionalität voraus.



Wie aus dem Organigramm (Seite 4) ersichtlich, ist die BSU in drei Fachbereiche untergliedert.

Fachbereich 1 (Untersuchungsteams)

Im Fachbereich 1 wird die eigentliche Kerntätigkeit der BSU, nämlich die Untersuchung von Seeunfällen, geleistet. Bei voller Sollstärke sind sechs Untersucher mit der Bearbeitung der Unfälle und dem Erstellen der Unfallberichte beschäftigt

Jeweils ein Untersucher ist im Rahmen der BSU-Rufbereitschaft 24 Stunden täglich an 7 Tagen in der Woche unter der nachfolgenden Telefonnummer erreichbar.

RUFBEREITSCHAFTSNUMMER: (+49) 0170 – 58 65 67 5

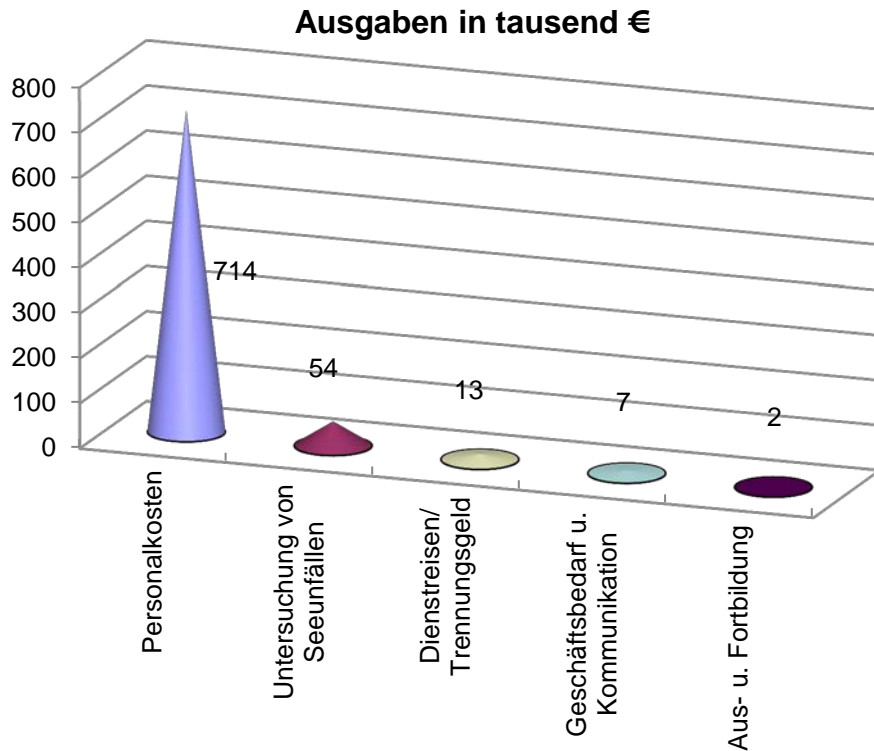
Die Untersucher sind im Bedarfsfalle diejenigen, die innerhalb kürzester Zeit die erforderlichen Erstmaßnahmen einleiten oder koordinieren und an einem Unfallort eintreffen.

Der Fachbereich 2 leistet die notwendige Unterstützung der Arbeit des Fachbereiches 1 in technischen Fragen, wie beispielsweise die Sicherstellung und Auswertung der technischen Aufzeichnungen, die an Bord des Schiffes sowie auch an Land vorgenommen wurden. Darauf wird unten noch näher eingegangen.

Fachbereich 3 (Verwaltung)

Der Fachbereich 3 - Verwaltung - ist seit Mai 2013 wieder mit drei Mitarbeiterinnen, davon eine Mitarbeiterin in Teilzeit, besetzt. In diesem Bereich wird ein Großteil der administrativen Aufgaben bearbeitet. Insbesondere werden hier alle Tätigkeiten rund um die Registrierung der Erstmeldungen nach Unfällen und Vorkommnissen, die Veröffentlichung der Berichte, Pflege der internationalen Datenbanken sowie z.T. das Erstellen von Übersetzungen erledigt. Aber auch die Aufgaben aus dem Bereich Personal, Haushalt, Beschaffung und Organisation sowie Daten- und Arbeitsschutz sind hier angesiedelt.

Das Haushaltsjahr 2013 schloss mit einem Gesamtvolumen in Höhe 790.000,- Euro (ohne die Ausgaben für den IT-Bereich, da diese nicht direkt von der BSU verwaltet werden). Insbesondere die Kosten für die Seeunfalluntersuchungen sowie die Personalkosten sind im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.



Ausgaben BSU 2013 (ohne Ausgaben für IT)

Fachbereich 2 (Technik und IT)

Dem Fachbereich 2, der vor allem für die technische Unterstützung der sechs Seeunfalluntersucher zuständig ist, soll in diesem Jahr erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Der Fachbereich 2 ist mit nur einer Angestellten der kleinste von den insgesamt drei Fachbereichen in der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung.

Zu den Aufgaben im Fachbereich 2 gehören die gesamte Betreuung der BSU- Homepage (Aktualisierungen, Aufbau und Wartung), Mitarbeit in Fachgruppen (Seeunfall-Datenbank und Performance Standards für Voyage Data Recorder), Erstellung von Fachbeiträgen oder Konzepten (Anschaffung neuer Software und IT-Lösungen), Datensicherungen und Auswertungen von Unfalldaten.

Der bei weitem größte Teil der Arbeit besteht darin, im Rahmen der Seesicherheitsarbeit Daten von Seeunfällen zu sichern, darzustellen und auszuwerten. Daten von Seeunfällen können Film-, Foto- oder Sprachaufnahmen, AIS-Daten und Daten aus einem Schiffsdatenschreiber (Voyage Data Recorder, VDR) sein. Die meisten Daten zu Seeunfällen werden durch den VDR (auch als Black Box bekannt) geliefert. Ein VDR ist ein an Bord von Schiffen befindlicher Rekorder, welcher Daten sämtlicher Sensoren an Bord von Schiffen sammelt, sodass zur Auswertung eines Seeunfalls Video-, Audio- und Maschinendaten zur Verfügung stehen.

Die Art der Datensicherung hat ihren Ursprung in der Flugunfalluntersuchung. Ein Flugschreiber ist ein an Bord von Flugzeugen mitgeführtes Aufzeichnungsgerät, das relevante Flug- und Flugzeugparameter während eines Fluges mit einer Zeitachse speichert und aus Flugdatenschreiber und Stimmenrecorder besteht, die nach einem Flugunfall eine zusätzliche Möglichkeit geben, die wichtigsten Ereignisse und Parameter zu verfolgen, um damit den Unfallhergang nachzuvollziehen.

Welches Schiff mit einem VDR ausgerüstet sein muss, ist im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 74) und dort in Kapitel V Regel 20 Schiffsdatschreiber geregelt:

- 1 *Zur Unterstützung von Seeunfalluntersuchungen müssen Schiffe in der Auslandsfahrt vorbehaltlich der Regel 1.4⁴ mit einem Schiffsdatschreiber (VDR) wie folgt ausgerüstet sein:*
 - *.1 Fahrgastschiffe, die an oder nach dem 1. Juli 2002 gebaut worden sind;*
 - *.2 Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die vor dem 1. Juli 2002 gebaut worden sind, spätestens bei der ersten Besichtigung an oder nach dem 1. Juli 2002;*
 - *.3 Fahrgastschiffe, die keine Ro-Ro-Fahrgastschiffe sind und die vor dem 1. Juli 2002 gebaut worden sind, spätestens am 1. Januar 2004;*
 - *.4 Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 3 000 und mehr, die keine Fahrgastschiffe sind und die an oder nach dem 1. Juli 2002 gebaut worden sind.*
- 2 *Die Verwaltungen können Schiffe, die keine Ro-Ro-Fahrgastschiffe sind und die vor dem 1. Juli 2002 gebaut worden sind, von der Pflicht zur Ausrüstung mit einem Schiffsdatschreiber befreien, wenn nachgewiesen werden kann, dass das Herstellen einer Schnittstelle zwischen einem Schiffsdatschreiber und der auf dem Schiff vorhandenen Ausrüstung unangemessen und unzumutbar wäre.*

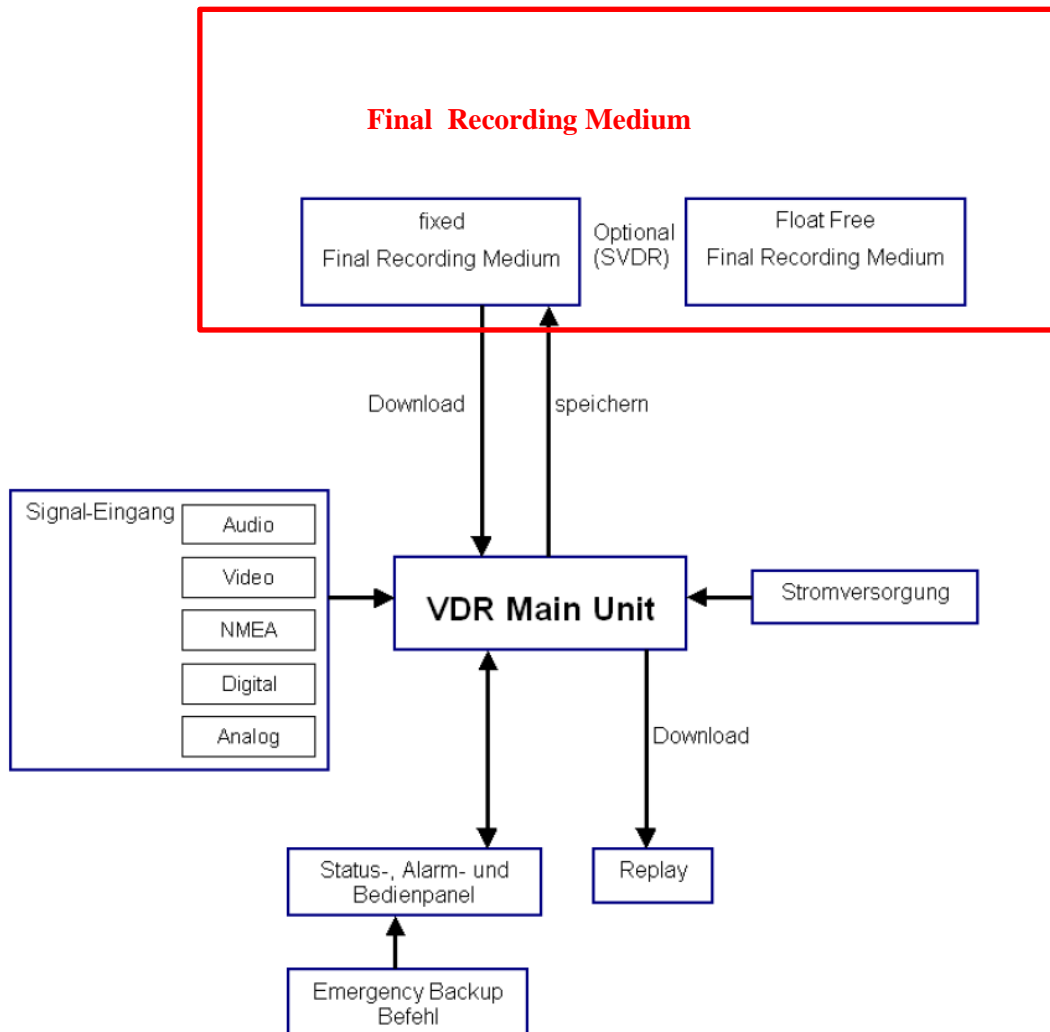
Die rechtliche Grundlage für die Sicherung der VDR-Daten ist § 5 des SUG (Organisatorische Maßnahmen für Untersuchungen):

Der Eigentümer eines Schiffes unter der Bundesflagge hat dafür zu sorgen, dass

1. *in seinem Unternehmen die dieses Schiff betreffenden Seeunfälle im Sinne von § 4 Personen gemeldet werden, die in dem Unternehmen für die Sicherheit des Schiffsbetriebs beauftragt sind,*
2. *der jeweilige Schiffsführer des Schiffes unmissverständlich angewiesen wird, für*
 - a) *die Sicherung sämtlicher Daten von Seekarten, Schiffstagebüchern, elektronischen und magnetischen Aufzeichnungen sowie Videobändern, einschließlich der Daten des Schiffsdatschreibers und sonstiger elektronischer Geräte über den Zeitraum vor, während und nach einem Seeunfall sowie den Schutz dieser Geräte vor Störungen,*
 - b) *die Verhinderung des Überschreibens oder sonstiger Veränderungen der in Buchstabe a bezeichneten Daten und*
 - c) *die unverzügliche Einholung und Sicherung aller Beweise für Sicherheitsuntersuchungen Sorge zu tragen.*

Ein VDR besteht aus mehreren Komponenten, wie der Main Unit (Zentraleinheit) mit den entsprechenden Signaleingängen (Audio, Video, NMEA, Digital und Analog), der (Not-)Stromversorgung, einem Status-, Alarm- und Bedienpanel zum Auslösen eines Emergency Backup und dem Final Recording Medium. Optional kann ein VDR an Bord eines Schiffes noch mit einem eigenen Wiedergabe-System ausgestattet sein.

⁴ Betrifft nur Schiffe unter BRZ 150 und Fischereifahrzeuge



Ein VDR speichert mindestens folgende Daten:

- Audiodaten (Gespräche auf der Brücke und Wings über verbaute Mikrophone und aufgezeichneter Funkverkehr)
- Videodaten (im 15 Sekunden- Abstand gescannte Bilder von mindestens einem Radar)
- Datum, Zeit (in Referenz zu UTC)
- Schiffsposition
- Geschwindigkeit durchs Wasser oder über Grund
- Heading vom Kompass
- Tiefe unterm Kiel
- Windgeschwindigkeit und Richtung vom Windmesser, sofern das Schiff damit ausgerüstet ist
- Hauptalarme inklusive Status aller Pflichtalarme auf der Brücke
- Ruder (Order und Response)
- Maschinenstatus und Propellersteuerung (Order und Response)
- Status Schiffsrumpfföffnungen
- Status Wasserdichten-und Feuerschutztüren

Es gibt derzeit weit über 20 unterschiedliche Hersteller von VDR weltweit, wovon jeder Hersteller häufig unterschiedliche VDR-Typen und Fabrikate anbietet.

Neben dem VDR auf Neubauten ab Juli 2002 wurden auf älteren Schiffen Simplified Voyage Data Recorder (S-VDR) installiert. Der gravierende Unterschied zwischen diesen Geräten liegt in den Anforderungen bezüglich des Umfangs der zu speichernden Daten und in den Anforderungen an das Final Recording Medium.

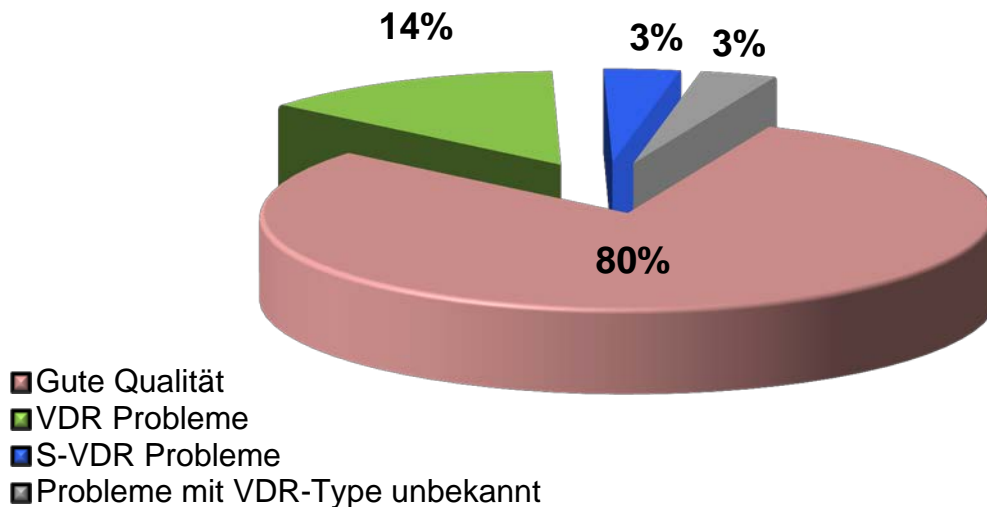
Durch den geringeren Umfang der zu speichernden Daten und durch geringere Anforderungen an das Final Recording Medium sind S-VDRs günstiger in der Anschaffung, leichter zu installieren und einfacher im Aufbau.

Ein S-VDR muss lediglich folgende Daten speichern:

- Audiodaten (Gespräche auf der Brücke und Wings über verbaute Mikrophone und aufgezeichneter Funkverkehr)
- Gescannte Bilder von einem Radar (15 Sekunden- Abstand) oder AIS Aufzeichnungen
- Datum, Zeit (in Referenz zu UTC)
- Schiffsposition
- Geschwindigkeit durchs Wasser oder über Grund
- Heading vom Kompass

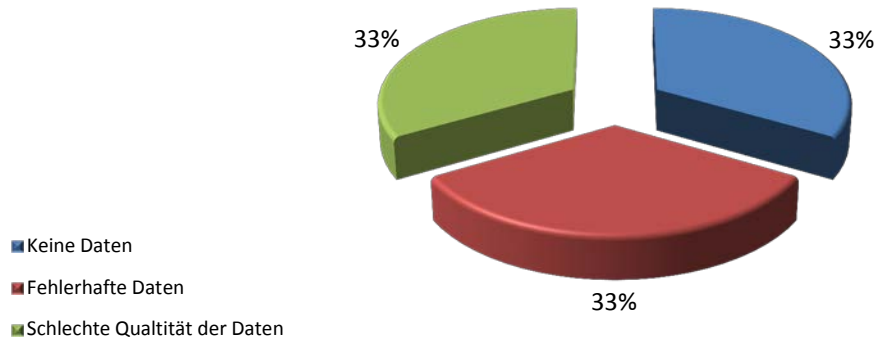
Soweit die Theorie. In der Praxis gibt es allerdings eine Vielzahl von Problemen. So wurden in den Jahren 2010 bis 2013 Daten aus insgesamt 61 VDR ausgewertet bzw. es wurde versucht diese auszuwerten. Während es in 49 Fällen keine Probleme gab, war die Auswertung in 12 Fällen problematisch bis unmöglich.

Die folgenden Diagramme stellen die Prozentsätze der Mängel dar.



Diese Abbildung zeigt, dass in 80 % aller Fälle eine gute Datenqualität vorhanden war. In 14 % aller Fälle gab es Probleme mit „normalen“ VDR und bei den restlichen 6 % handelte es sich um S-VDR oder um VDR, deren Hersteller der BSU nicht bekannt war.

Von den festgestellten 12 Fehlern führten 4 Fehler dazu, dass keine Daten vorhanden waren, weitere 4 Fehler zu inkompletten Daten und nochmals 4 Fehler zu einer schlechten Qualität der Daten.



Mögliche Ursachen für das totale Fehlen von VDR-/S-VDR-Daten können VDR-Systemfehler, Bedienfehler oder fehlerhafte Downloads sein. Inkomplette Daten liegen vor, wenn die Replay-Software fehlerhaft oder nicht auf die VDR-Daten abgestimmt ist, Anschlüsse/Interface innerhalb des VDR fehlerhaft oder gestört sind oder die Daten einfach fehlerhaft sind. Mit schlechter VDR-Daten- Qualität ist die mangelhafte Qualität der Audio und Video-Aufnahmen gemeint.

Bei der heutigen rasanten technischen Entwicklung ist davon auszugehen, dass sich die Fehlerquote in den nächsten Jahren noch deutlich verringern wird.

Veranstaltungen

Da die Untersuchung von Seeunfällen naturgemäß ein internationales Geschäft ist, gibt es auch einen intensiven Gedanken- und Erfahrungsaustausch auf internationaler Ebene.

Regelmäßige internationale Veranstaltungen, an denen Beschäftigte der BSU teilnehmen, sind

- die jährliche MAIIF-Tagung, weltweit an wechselnden Orten, 2013 in Busan (Südkorea)
- die jährliche EMAIIF-Tagung, an wechselnden Orten in Europa, 2013 in Interlaken (Schweiz)
- die jährliche PCF-Tagung bei der EMSA in Lissabon (Portugal)
- die jährliche Tagung der EMCIP-User-Group bei der EMSA in Lissabon (Portugal)
- die jährliche Sitzung des III-Unterausschusses der IMO in London (UK)

Außer diesen regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen haben BSU-Beschäftigte in 2013 an diversen weiteren externen Veranstaltungen teilgenommen, z.B. am Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar, an der 2. Maritimen Sicherheitskonferenz in Busan (Korea), der Jahreskonferenz der europäischen Vereinigungen der Schiffsbesichtiger und Schifffahrtsberater FEMAS in Genua (Italien), dem 34. Duisburger Kolloquium Schiffs- und Meerestechnik der Universität Duisburg/Essen sowie an vielen anderen nationalen und internationalen Veranstaltungen.

In der Regel wurden diese Veranstaltungen nicht nur besucht, sondern es wurden dort auch diverse Vorträge durch BSU-Beschäftigte gehalten. 2013 wurden insgesamt 24 Vorträge, davon fünf auf internationaler Ebene gehalten. Die meisten national gehaltenen Vorträge richteten sich an die wichtigsten Ansprechpartner der BSU, nämlich die Wasserschutzpolizeien der Länder wie auch an die Bundespolizei. Außerdem wurden Vorträge bei Veranstaltungen des Reederverbandes, von Universitäten sowie auch im Rahmen von Veranstaltungen für die Sport- und Freizeitschifffahrt gehalten.

Auf der anderen Seite bedarf es natürlich auch der Fortbildung der eigenen Beschäftigten. An 22 entsprechenden Seminaren und anderen Fortbildungsveranstaltungen haben BSU-Beschäftigte teilgenommen, unter anderem auch bei der EMSA in Lissabon und bei der britischen Seeunfalluntersuchungsbehörde MAIB in Southampton.

Statistik

Der Statistikteil bedarf einiger Erklärungen.

Der Begriff „Seeunfall“ ist durch die Neufassung des SUG definiert als

1. jedes Ereignis, das wenigstens eine der nachstehenden Folgen hat
 - den Tod oder die schwere Verletzung eines Menschen, verursacht durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes
 - das Verschwinden eines Menschen von Bord eines Schiffes, verursacht durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes
 - den Verlust, vermutlichen Verlust oder die Aufgabe eines Schiffes
 - einen Sachschaden an einem Schiff
 - das Aufgrundlaufen oder den Schiffbruch eines Schiffes oder die Beteiligung eines Schiffes an einer Kollision
 - einen durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes verursachten Sachschaden
 - einen Umweltschaden als Folge einer durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes oder mehrerer Schiffe verursachten Beschädigung eines Schiffes oder mehrerer Schiffe
2. sowie jedes durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes verursachte Ereignis, durch das ein Schiff oder ein Mensch in Gefahr gerät oder als dessen Folge ein schwerer Schaden an einem Schiff, einem meerestechnischen Bauwerk oder der Umwelt verursacht werden könnte.

In Abhängigkeit von den eingetretenen Folgen wird der Oberbegriff „Seeunfall“ weiter unterteilt in:

Sehr Schwerer Seeunfall (SSU):

Todesfolge, Totalverlust eines Schiffes oder Unfall mit erheblicher Umweltverschmutzung

Schwerer Seeunfall (SU):

Seeunfall, der nicht als SSU einzuordnen ist, bei dem es jedoch insbesondere

- zum Ausfall der Hauptmaschine
- zu einer erheblichen Beschädigung der Unterkunftsräume
- zu einer schweren Beschädigung der schiffbaulichen Verbände
- zu einem Leck im Unterwasserbereich der Außenhaut mit Fahruntüchtigkeit des Schiffes
- zu einer Verschmutzung unabhängig von der Menge freigesetzter Schadstoffe; und/oder
- zu einer Havarie, die ein Abschleppen oder eine Hilfeleistung von Land erforderlich macht, kommt.

Weniger schwerer Seeunfall (WSU):

Alle anderen Seeunfälle, die nicht als SSU oder SU einzuordnen sind

Besteht insoweit noch weitgehend Übereinstimmung zwischen den internationalen Regelungen des IMO-Codes, den europarechtlichen Regelungen der Richtlinie 2009/18/EG und dem nationalen SUG, gilt dies nicht für den Begriff „Vorkommnis“. Die Definition nach dem SUG lautet:

"Jedes durch oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes verursachte Ereignis, durch das ein Schiff oder ein Mensch in Gefahr gerät oder als dessen Folge ein schwerer Schaden an einem Schiff, einem meerestechnischen Bauwerk oder der Umwelt verursacht werden könnte."

Die internationalen Regelungen definieren das „Vorkommnis“ ähnlich, aber nicht wortgleich. Problematisch ist allerdings, dass ein „Vorkommnis“ nach den internationalen Regelungen ein Aliud zum Seeunfall darstellt, während das SUG das „Vorkommnis“ als Unterfall des Seeunfalls betrachtet.

Die hier genannten Begriffsbestimmungen sind insbesondere deshalb bedeutsam, weil sie europaweit gelten und Grundlage für die Eingaben in die europäische Schiffsunfalldatenbank EMCIP (European Marine Casualty Information Platform) sowie auch für die IMO-Datenbank GISIS (Global Integrated Shipping Information System) sind. Daher beziehen sich die hier dargestellten Statistiken auf die internationalen Systeme.

Europaweit nicht erfasst werden Unfälle und Vorkommnisse, an denen ausschließlich Sportboote oder auch kleine Fischereifahrzeuge beteiligt sind. Da auch diese Unfälle weiterhin meldepflichtig sind, wird hierfür auch noch eine nationale Datenbank vorgehalten.

Das Gesetz gilt außerdem nicht für Binnenschiffe, Kriegsschiffe, Truppentransportschiffe und sonstige, dem Bund oder den Ländern gehörenden oder von diesen betriebenen Schiffen, die im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen Zwecken als Handelszwecken dienen.

Daraus folgt im Ergebnis, dass von der BSU nicht nur die Datenbanken EMCIP und GISIS entsprechend den internationalen Rechtsgrundlagen gespeist werden, sondern daneben bzw. ergänzend auch eine (vereinfachte) nationale Datenbank. Das führt gelegentlich zu Friktionen, zuweilen sogar zu Ungereimtheiten in den Statistiken.

Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle 2013

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick und Vergleich über die in den Jahren 2012 und 2013 an die BSU gemeldeten Ereignisse.

	2012	2013
SSU	3	2
SU	8	16
WSU	332	221
Vorkommnisse (V)	-	44
Andere (See-)Unfälle (AU)	54	92
- davon Sportboote	42	73
Kein Seeunfall (KU)	65	42
Meldungen gesamt	462	417

Die Gesamtzahl der Meldungen ist demnach um ca. 10 % von 462 auf 417 Meldungen zurückgegangen. Dieser Trend hatte sich auch bereits im Vorjahr angedeutet.

Nach den einleitenden Worten zu den Statistiken muss auch diese Tabelle erklärt werden. Erfasst worden sind hier alle eingegangenen Meldungen.

Sehr schwere Seeunfälle (SSU), schwere Seeunfälle (SU), weniger schwere Seeunfälle (WSU) sowie Vorkommnisse (V) sind nach dieser Tabelle ausschließlich solche nach den internationalen Regelungen.

Vorkommnisse sind in diesem Jahr erstmals ausgewiesen. Im letzten Jahr waren diese entsprechend der nationalen Regelung des SUG noch unter Seeunfällen erfasst. Die Problematik im Hinblick auf die Kategorie der Vorkommnisse liegt darin, dass letztlich nichts passiert ist. Das wiederum führt dazu, dass die Neigung, derartige Vorkommnisse zu melden, eher gering sein wird, was vermutlich zu einer relativ hohen Dunkelziffer führt. Typische Fälle für Vorkommnisse sind etwa Blackouts, also z.B. Maschinenausfälle mit Notankerung, die keinerlei Schäden an Schiffen, Umwelt oder Menschen zur Folge hatten.

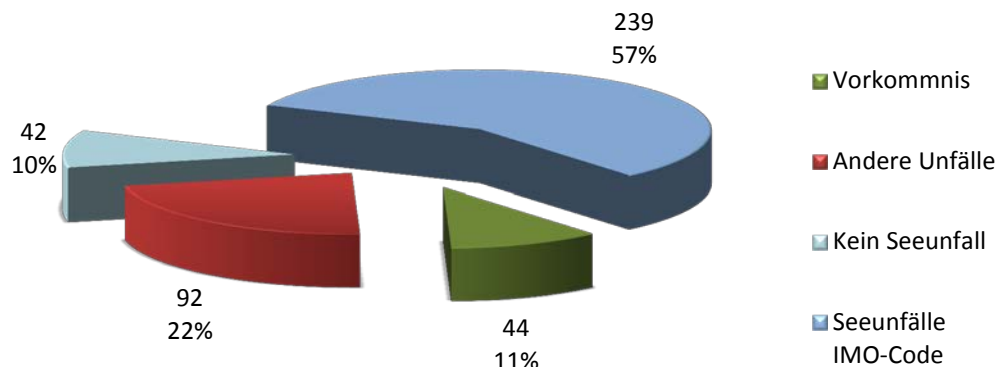
Andere Unfälle (AU) sind solche, die zwar Seeunfälle sind, die aber nicht dem Geltungsbereich der internationalen und nationalen Regelungen unterliegen. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Unfälle mit ausschließlicher Beteiligung von nicht gewerblich genutzten Sportbooten, aber auch von Marine- oder anderen Staatsschiffen.

Die Kategorie KU erfasst alle anderen Meldungen, die keine Seeunfälle darstellen, z.B. Unfälle von Binnenschiffen oder Erkrankungen von Passagieren auf Fähren oder Kreuzfahrtschiffen oder Besatzungsmitgliedern allgemein.

Die Inhalte der Tabelle zeigen einen Rückgang der WSU und gleichzeitig eine Verdoppelung der SU. Im Hinblick auf die beiden sehr schweren Unfälle ist zu bemerken, dass beide nicht im Zusammenhang mit der Berufsschiffahrt standen.

Bei den AU fällt auf, dass die Meldungen im Bereich der Sportboote wieder deutlich angestiegen sind.

Gesamtmeldungen 2013



Seeunfälle insgesamt

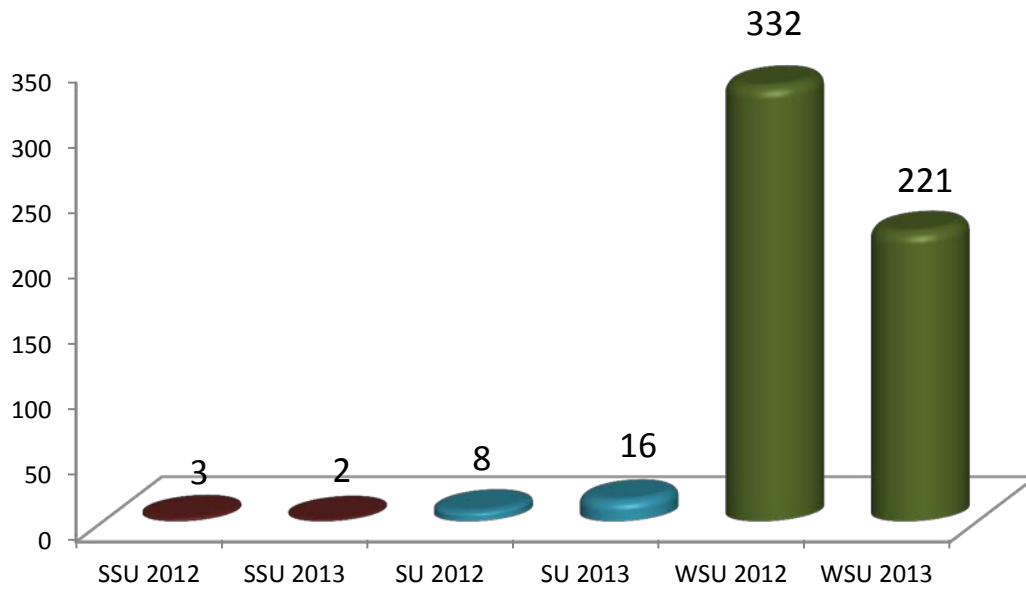
Von den insgesamt gemeldeten 417 Vorfällen sind 239 als Seeunfälle eingestuft worden, davon 2 sehr schwere und 16 schwere Unfälle.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung der letzten 5 Jahre, wobei immer zu berücksichtigen ist, dass 2012 das gesamte System an die international geltenden Regelungen angepasst wurde. Bis dahin gab es nicht die jetzt geltenden strengen Einstufungsregelungen, so dass das Ermessen des Behördenleiters mehr gefragt war. Daraus resultiert der dargestellte Verlauf, nach dem die WSU erheblich zugenommen haben, während die schwereren Unfälle weniger geworden sind.

Auch unter Berücksichtigung des Vorstehenden scheint die Zahl der schweren und sehr schweren Unfälle gleichwohl auch objektiv zurückzugehen.

Das folgende Diagramm zeigt den unmittelbaren Vergleich von 2012 zu 2013

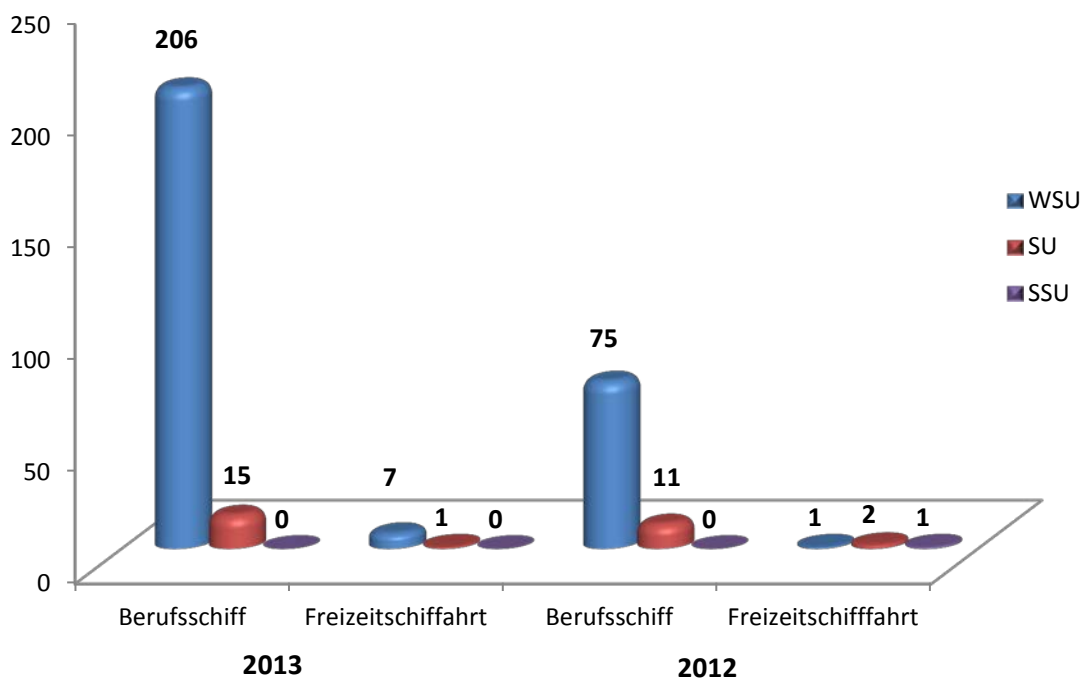
Berufsfahrzeuge



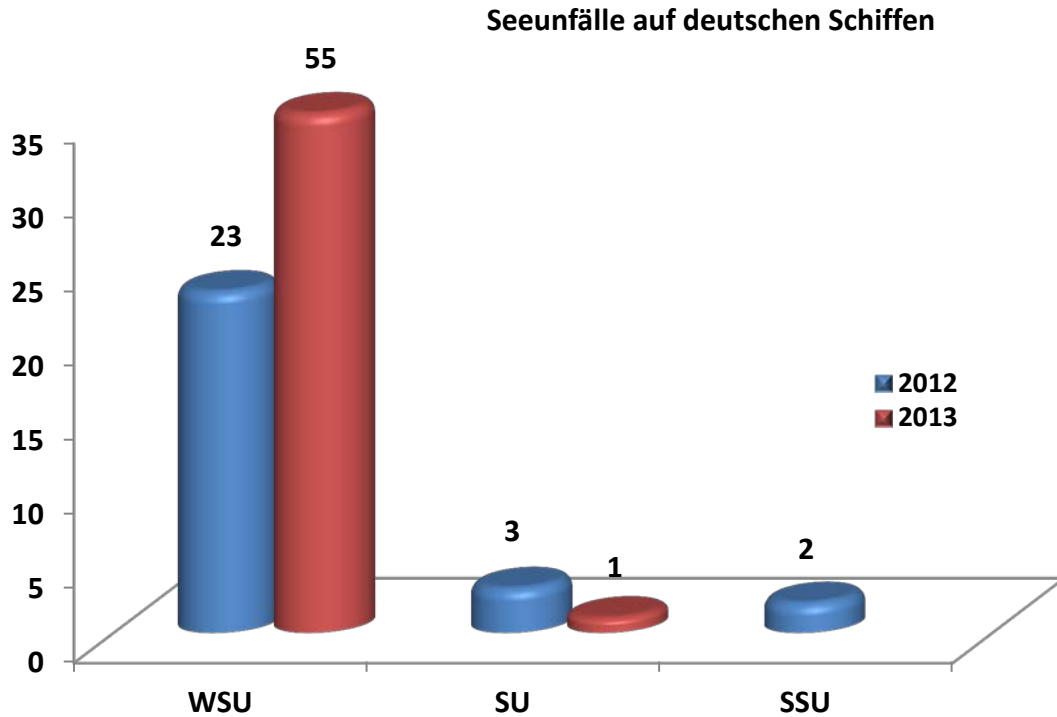
Seeunfälle in deutschen Gewässern

2013 ereigneten sich innerhalb der deutschen Gewässer 229 der insgesamt 239 gemeldeten Seeunfälle, unterteilt in 213 WSU und 16 SU. Daraus folgt, dass sich 2013 kein einziger sehr schwerer Seeunfall in deutschen Gewässern ereignet hat, d.h. kein Todesfall, kein Totalverlust eines Schiffes und keine erhebliche Umweltverschmutzung.

Seeunfälle in deutschen Gewässern



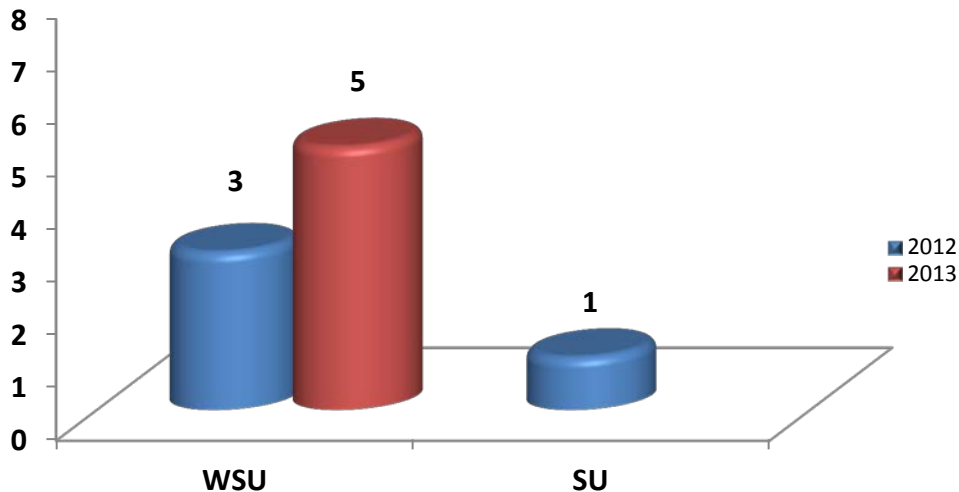
Seeunfälle auf deutschen Schiffen



An Bord von Seeschiffen unter deutscher Flagge ereigneten sich 56 Seeunfälle, unterteilt in 55 WSU und einen SU sowie weitere 5 Seeunfälle an Bord von Fischereifahrzeugen, wobei kein schwerer oder sehr schwerer Unfall zu verzeichnen war.

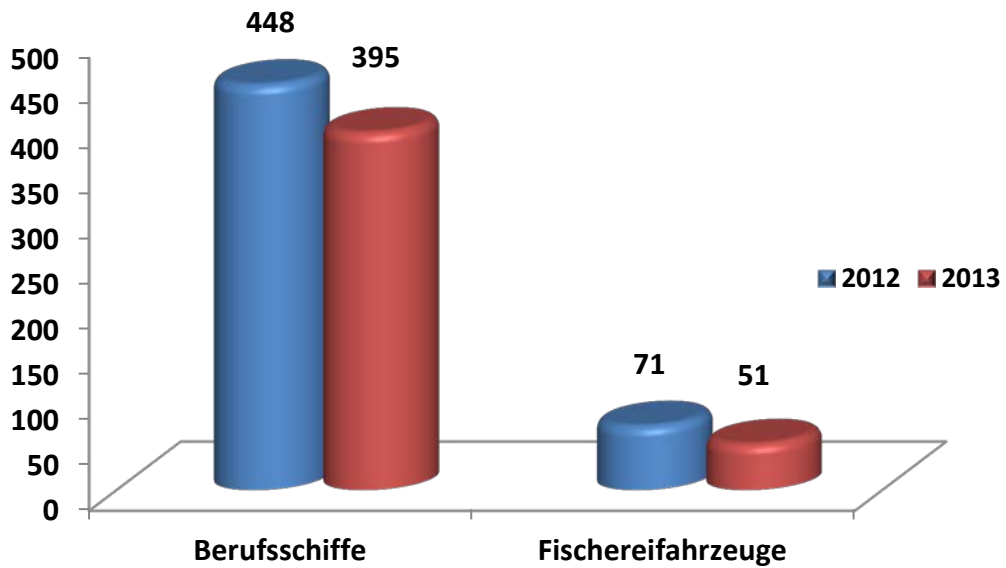
Am 31. Dezember 2013 waren 395 (2012: 448) Handelsschiffe und 51 (2012: 71) Seefischereifahrzeuge unter deutscher Flagge registriert⁵. Gegenüber dem Vorjahr fand demnach nochmals ein Rückgang von ca.12 % statt.

Seeunfälle auf deutschen Seefischereifahrzeugen



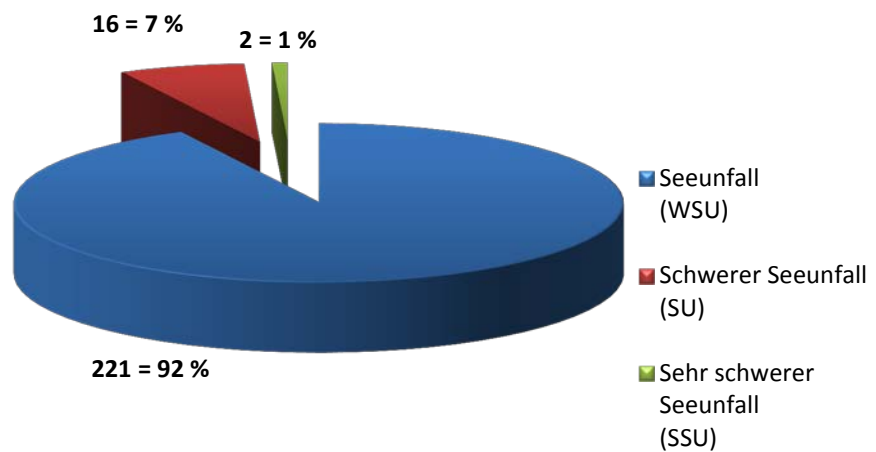
⁵ Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Schiffe, die 2012/2013 die deutsche Flagge führten

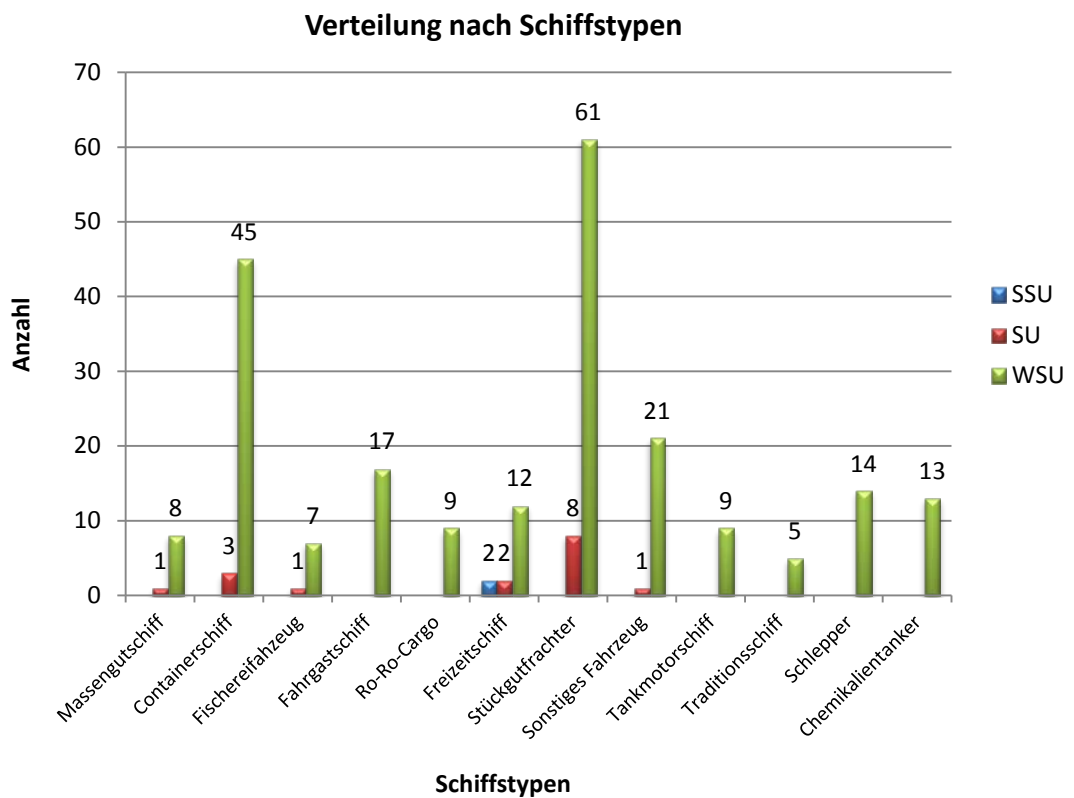
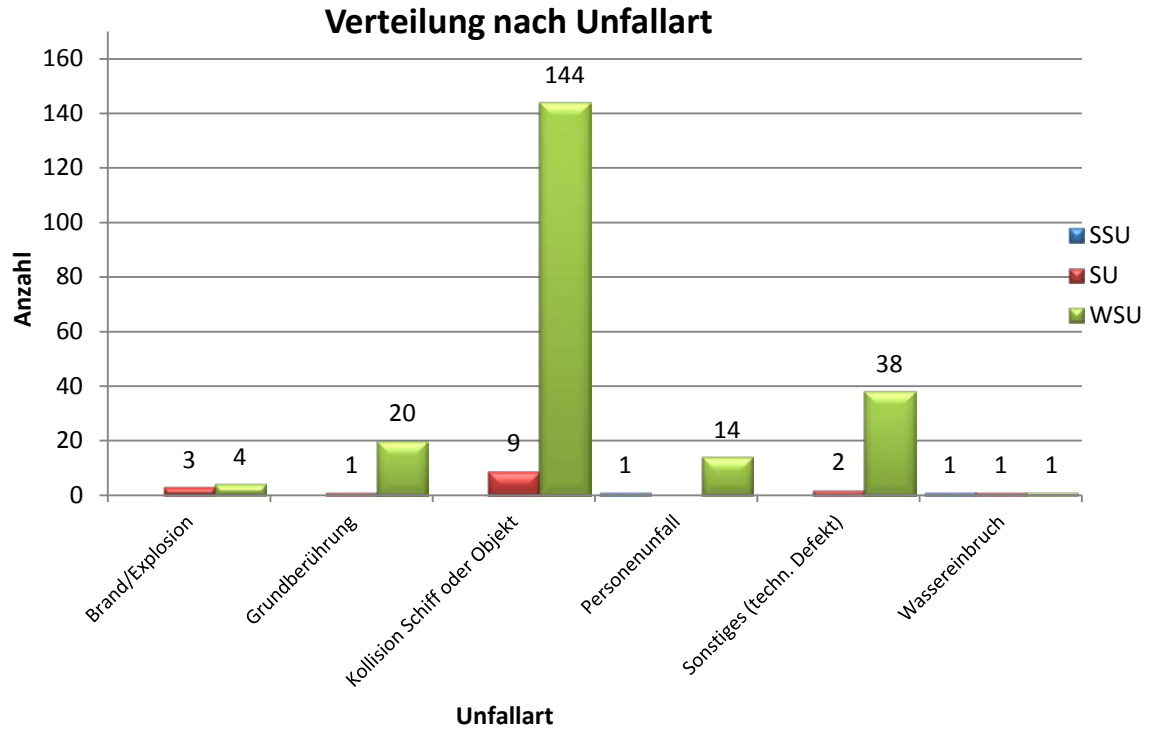


Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

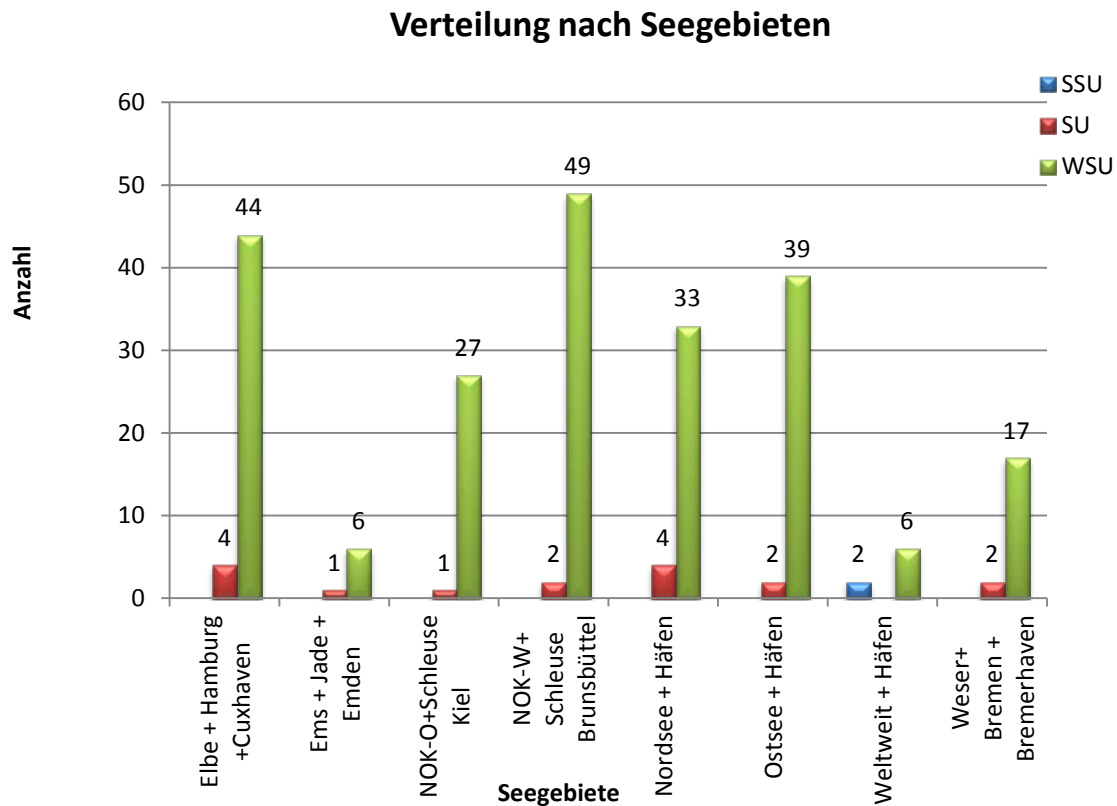
Seeunfälle nach dem IMO-Code



Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen 2013



Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten



Wie bereits erwähnt, hat es 2013 in der Berufsschifffahrt keinen einzigen Todesfall gegeben. Die beiden einzigen Toten in diesem Jahr sind Opfer des Unfalls eines gewerblich genutzten Sportbootes, das vor der portugiesischen Küste gekentert ist (Az.: 86/13 Meri Tuuli). Besonders tragisch ist, dass neben einem Besatzungsmitglied auch ein portugiesischer Polizist, der an der Rettungsaktion beteiligt war, ums Leben gekommen ist. Die beiden anderen gemeldeten Todesfälle waren keine Seeunfälle (je ein Tauchunfall und ein natürlicher Tod).

Insgesamt wurden 58 Personen im Berufs- und Freizeitbereich bei 45 Meldungen verletzt.

Berufsschifffahrt: 40 verletzte Personen bei 32 Meldungen
 Freizeitschifffahrt: 18 verletzte Personen bei 13 Meldungen

Übersicht über erledigte und laufende Untersuchungen

Im Jahre 2013 wurden 9 Untersuchungen mit einem veröffentlichten Untersuchungsbericht abgeschlossen, davon 3 aus dem Jahre 2011, 5 aus dem Jahre 2012 und einer aus 2013. Weitere 20 Untersuchungen wurden mit einem internen Bericht, davon einer aus 2009, 2 aus 2010, 3 aus 2011, 3 aus 2012 und die restlichen 11 Fälle aus 2013, beendet. Schließlich wurden 4 Fälle an die jeweiligen zuständigen Flaggenstaaten abgegeben.

Außerdem wurden 2 Zwischenberichte veröffentlicht.

Ende 2013 waren somit 22 Fälle in Bearbeitung. Die Einzelheiten sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen.

Untersuchte Seeunfälle, die 2013 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

	Veröffent-licht	Be-richt Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	28.01.2013	507/11	22.11.2011	MOL Efficiency/ Splittnes	Containerschiff/ Massengutfrachter	Panama/ Antigua & Barbuda	Weser, Tonne & 53	Kollision
2	21.03.2013	156/12	22.03.2012	Sigrid ST8	Fischereifahrzeug	Deutschland	W-lich Ran- tum/Sylt	Brand
3	07.05.2013	326/11	07.08.2011	Seewind/ Surfer	Sportboot/ Surfbrett	Deutschland/ Deutschland	Lübecker Bucht	Personenunfall
4	02.05.2013	154/12	03.05.2012	Nils Holgersson/ Urd	RoRo- Fahrgastschiff/ RoRo- Fahrgastschiff	Deutschland/ Dänemark	Lübeck- Travemünde	Kollision
5	15.08.2013	422/11	28.09.2011	Taucher O. Wulf 5	Schlepper	Deutschland	Cuxhaven	Personenunfall
6	06.09.2013	13/12	19.01.2012	E.R. Stralsund	Containerschiff	Deutschland	Auf dem Weg von Spanien nach Ghana	Personenunfall
7	06.09.2013	179/12	01.05.2012	Red Cat ⁶	Frachtschiff	Panama	Bremen	Personenunfall
8	31.10.2013	248/12	12.07.2012	Aruni Rickmers/ Blue Angel	Containerschiff/ Massengutschiff	Deutschland/ Malta	Busan/Südkor- ea	Kollision
9	18.12.2013	53/13	02.03.2013	Herm Kiepe/ Empire	Containerschiff/ Stückgutfrachter	Antigua & Barbuda/ Malta	NOK	Kollision

Untersuchungszwischenberichte 2013

	Veröffent-licht	Be-richt Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	01.08.2013	289/12	14.08.2014	Katja	Öltanker	Bahamas	Jade	Grundberüh- rung
2	19.06.2013	255/12	14.07.2012	MSC Flaminia	Containerschiff	Deutschland	Atlantik	Brand/ Explosion

⁶ Wegen der Ähnlichkeit der Ereignisse wurde dieser Bericht mit dem Unfall auf „E.R. Stralsund“ in einem Bericht zusammengefasst.

Untersuchte Seeunfälle, die in 2013 mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

	Datum	Gesch.-Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	Eingestellt 18.06.13	457/09	19.10.2009	Noormann/ Ponton HH2016	Schlepper/ Arbeitsponton	Deutschland/ Deutschland	Boddengewässer vor Rügen	Kentern
2	Eingestellt 18.06.13	146/10	29.01.2010	Sophie Scholl/	Kutter	Deutschland	Glowe Ostsee	Untergang
3	Eingestellt 02.10.13	555/10	16.12.2010	Grande Nigeria/ Victoria	Autortransporter/ Fahrgastschiff	Italien/ Deutschland	Hafen Hamburg	Kollision
4	Eingestellt 17.01.13	365/11	11.08.2011	Carola/ Galan	Traditionsschiff/ Stückgutfrachter	Deutschland/ St. Kitts & Nevis	Dahmeshöved	Kollision
5	Eingestellt 02.12.13	460/11	23.10.2011	Hecht VI/ Saparua	Sportfahrzeug/ Sportfahrzeug	Deutschland/ Deutschland	Elbe, T. 115	Grundberüh- rung
6	30.09.13 eingestellt	487/11	06.11.2011	Kösterberg/ CMA CGM Jamaica	Tankschiff/ Containerschiff	Gibraltar/ Zypern	Hafen Hamburg	Kollision
7	17.01.13 eingestellt	485/12	21.08.2012	Cosco Germany	Containerschiff	Deutschland	Suezkanal	Grundberüh- rung
8	22.10.13 eingestellt	326/12	09.09.2012	Antares	Fähre	Norwegen	Travemünde	Kollision
9	02.10.13 eingestellt	407/12	19.11.2012	Andrea	Fischkutter	Deutschland	Jadebusen	Personenunfall
10	09.04.13 eingestellt	60/13	16.03.2013	Lolland	Frachtschiff	Deutschland	Randers (DK)	Grundberüh- rung
11	06.05.13 eingestellt	101/13	23.04.2013	Victoria Seaways	Fähre	Litauen	Vor Bornholm (DK)	Brand
12	28.07.13 eingestellt	118+ 119/13	20.05.2013	Vohburg / Crystal Skye	Containerschiff / Tanker	Antigua & Barbuda / Malta	NOK	Böschungsbe- rührungen
13	14.06.13 eingestellt	137/13	20.05.2013	Neuland	Bulker		Husum	Kollision mit Tonne
14	24.10.13 eingestellt	150/13	17.06.2013	Wilson Mosel	Frachtschiff	Malta	Papenburg	Kollision mit Pier
15	01.10.13 eingestellt	185/13	14.07.2013	Jettie Martha	Fischkutter	Niederlande	Vor Sylt	Brand
16	15.10.13 eingestellt	275/13	15.08.2013	Evert Prahm	Frachtschiff	Deutschland	Randers Fjord (DK)	Grundberüh- rung
17	23.09.13 eingestellt	311/13	13.09.2013	Mecklenburg- Vorpommern / Bär	Fregatte / Schlepper	Deutschland / Deutschland	Wilhelmshaven	Kollision
18	02.12.13 eingestellt	306/13	05.10.2013	Doschi	Segelyacht	Deutschland	Kieler Bucht	Brand
19	15.11.13 eingestellt	362/13	18.10.2013	Lomonosov / Mohican	Frachtschiff / Segelyacht	Russland / UK	Vor Kap Arcona	Kollision
20	06.11.13 eingestellt	335/13	22.10.2013	Gral. Manuel Belgrano / BBC Citrine	Autortransporter / Frachtschiff	Deutschland / Antigua & Barbuda	Zarate (Argen- tinien)	Kollision

Seeunfälle, die in 2013 an den Flaggenstaat abgegeben wurden

	Gesch.-Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	17/13	02.02.2013	Statengracht / Katre	Frachtschiff / Frachtschiff	Niederlande / Malta ⁷	Nördlich Rügen	Kollision
2	96/13	16.04.2013	Ibaizabal Diez	Schlepper	Spanien	Nördlich Helgoland	Personenunfall
3	151/13	17.06.2013	Sure Progress	Offshore-Versorger	UK	AWZ	Personenunfall
4	252/13	22.08.2013	BSLE Teresa	Frachtschiff	Malta	Hafen Hamburg	Personenunfall

⁷ Untersuchung federführend durch Malta, Bericht unter: <https://mti.gov.mt/en/Pages/MSIU/Safety-Investigations-2013.aspx>

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2013

	Gesch.-Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	010/11	07.01.2011	Frisia II	Fähre	Deutschland	Norddeich	Personenunfall
2	117/11	14.04.2011	Tyumen-2/ OOCL Finland	Stückgutfrachter/ Containerschiff	Russland/ Deutschland	NOK, km 32	Kollision
3	250/11	21.06.2011	CSAV Petorca/ CCNI Rimac	Containerschiff/ Containerschiff	Liberia/ Deutschland	Gelbes Meer – Yanhan	Kollision
4	330/12	13.01.2012	Costa Concordia	Kreuzfahrtschiff	Italien	Insel Giglio (Italien)	Kentern
5	19/12	15.01.2012	Deutschland	Kreuzfahrtschiff	Deutschland	Ushuaia / Argentinien	Grundberührung
6	255/12	14.07.2012	MSC Flaminia	Containerschiff	Deutschland	Atlantik	Brand/ Explosion
7	289/12	14.08.2012	Katja	Tanker	Bahamas	Jade	Grundberührung
8	397/12	08.11.2012	Ulusoy 14	Fähre	Türkei	Flensburg	Personenunfall
9	15/13	31.01.2013	Coral Ace / Lisa Schulte	Bulker / Containerschiff	Panama / Zypern	Neue Weser Reeder	Kollision
10	86/13	11.04.2013	Meri Tuuli	Sportboot gewerbl. / Polizeiboot	Deutschland / Portugal	Figueira da Foz (Portugal)	Kentern
11	94/13	18.04.2013	Norfolk Express	Frachtschiff	Bermuda	Außenweser Bremerhaven	Grundberührung
12	99/13	01.05.2013	Atlantic Cartier	ConRo Frachtschiff	Schweden	Hafen Hamburg	Brand
13	160/13	21.06.2013	Rakel	Traditionsschiff	Deutschland	Südlich Helgoland	Wassereinbruch
14	212/13	28.07.2013	West Sund /Perseus	Schlepper /Barge	Dänemark / Dänemark	NOK, Schleuse Brunsbüttel	Kollision
15	213/13	26.07.2013	West Sund / SB7020	Schlepper /Barge	Dänemark / Dänemark	NOK, Schleuse Brunsbüttel	Kollision
16	265/13	09.08.2013	Falado von Rhodos	Traditionsschiff	Deutschland	Hohe See vor Island	Untergang
17	291/13	08.08.2013	Kroelle	Motoryacht	Deutschland	Fehmarn	Brand
18	417/13	07.05.2013	Conmar Avenue / Maersk Kalmar	Containerschiff / Containerschiff	Antigua & Barbuda / Niederlande	Außenweser	Kollision
19	330/13	28.10.2013	Syderfly / Coral Ivory	Frachtschiff / Chemikalien tanker	St. Vincent & Grenadinen / Niederlande	NOK	Kollision
20	342/13	05.11.2013	Roseburg	Frachtschiff	Antigua & Barbuda	Kiel-Holtenau Reede	Beinahekent- rung
21	346/13	15.11.2013	Hanjin Chicago / Jin Xue Yuan	Containerschiff / Kümo	Deutschland / China	Chinesisches Meer	Kollision
22	373/13	12.12.2013	Merweborg / Caroline Russ	Frachtschiff / Frachtschiff	Nied. Antillen / Antigua & Barbuda	Cuxhaven	Kollision

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2013, von Januar bis einschließlich Mai 2014 veröffentlicht

	Veröffentlicht	Be-richt Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	21.03.2014	19/12	15.01.2012	Deutschland	Kreuzfahrtschiff	Deutschland	Ushuaia / Argentinien	Grundberührung
2	28.02.2014	255/12	14.07.2012	MSC Flaminia	Containerschiff	Deutschland	Atlantik	Brand/Explosion
3	10.04.2014	94/13	18.04.2013	Norfolk Express	Frachtschiff	Bermuda	Außenweser Bremerhaven	Grundberührung
4	25.02.2014	160/13	21.06.2013	Rakel	Traditionsschiff	Deutschland	Südlich Helgoland	Wassereinbruch

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2013, Zwischenberichte von Januar bis einschließlich Mai 2014 veröffentlicht

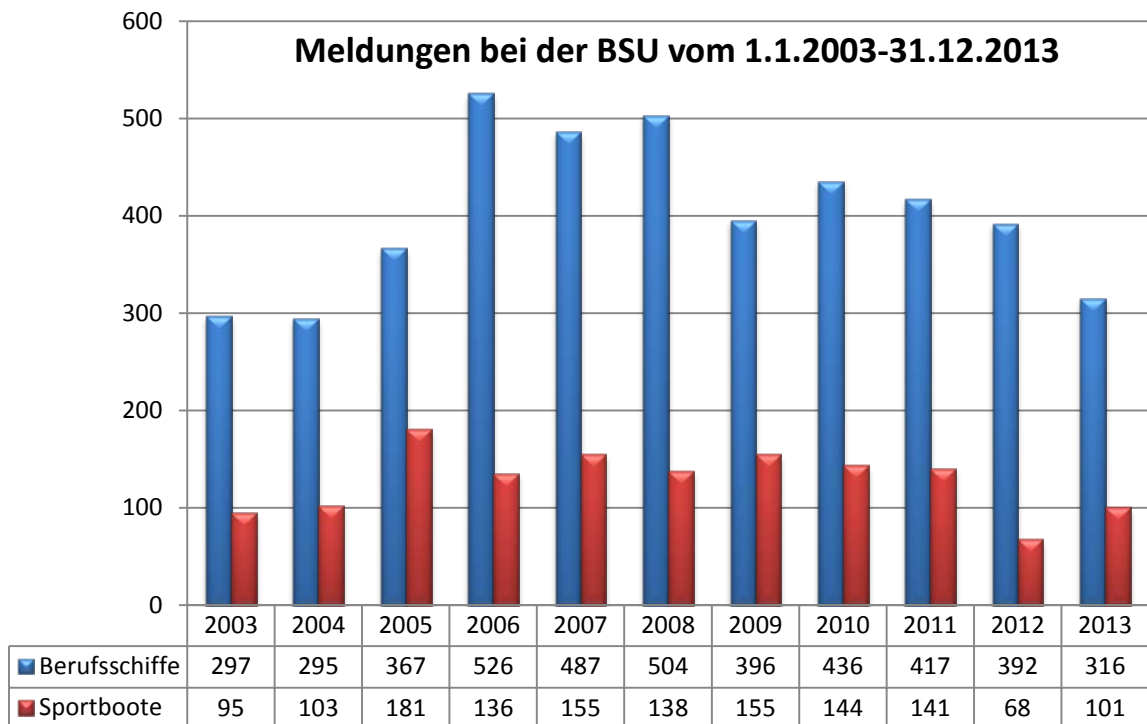
	Veröffentlicht	Be-richt Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	31.01.14	15/13	31.01.2013	Coral Ace / Lisa Schulte	Bulker / Containerschiff	Panama / Zypern	Neue Weser Reeder	Kollision
2	29.04.14	99/13	01.05.2013	Atlantic Cartier	ConRo Frachtschiff	Schweden	Hafen Hamburg	Brand

Untersuchung von Sportbootunfällen durch die BSU

Seitdem im Juni 2002 das deutsche Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) in Kraft trat und die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in Hamburg eingerichtet wurde, sind auf der Grundlage des IMO-Codes Unfälle mit Sportbooten untersucht worden. Seit der Reform des SUG im Jahre 2011 werden Unfälle von Sportbooten außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer und auch Unfälle von Fischkuttern mit weniger als 15 m nicht mehr von deutscher Seite untersucht.

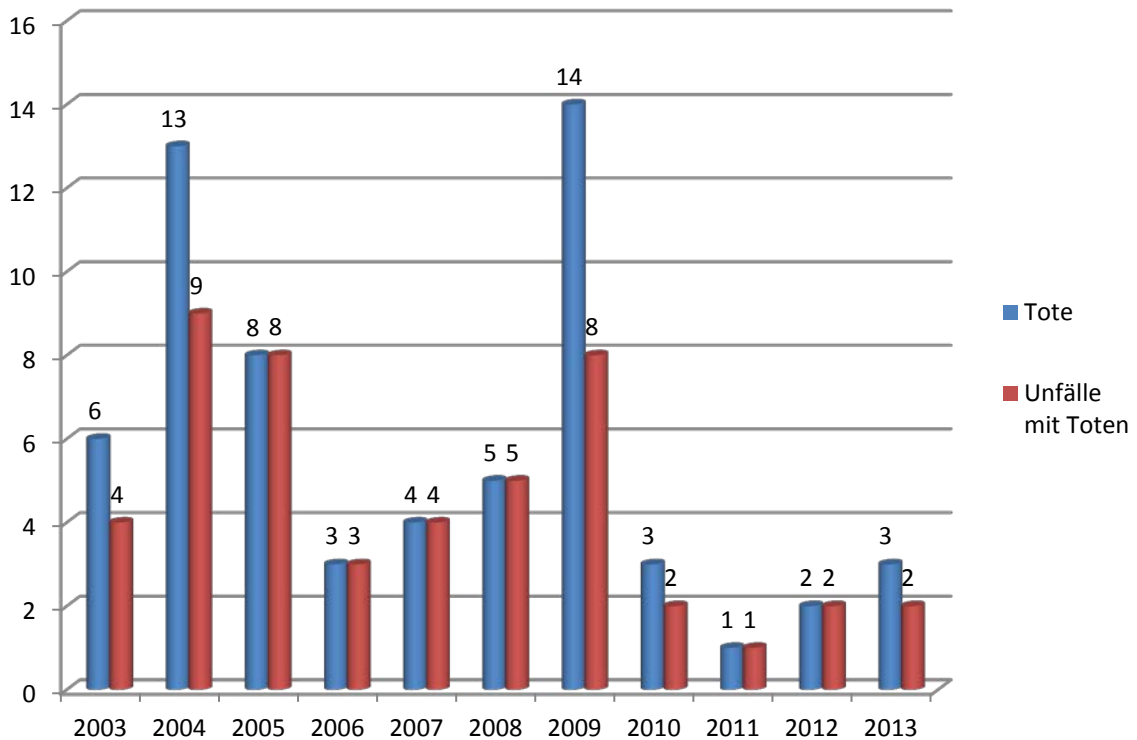
Für Seeunfälle von Sportbooten in deutschen Gewässern und der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone mit ausschließlicher Beteiligung von Sportbooten hat der Normgeber mit dem § 1 Abs. 4 des SUG eine Öffnungsklausel geschaffen. Die BSU kann diese Fälle weiterhin untersuchen, sofern Erkenntnisse zu erwarten sind, die voraussichtlich zu einer Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr, insbesondere durch Verbesserung geltender Vorschriften oder Einrichtungen für die Seefahrt beitragen können.

Unabhängig von dem Wegfall der Untersuchung von Sportbootunfällen auf hoher See gibt es weiterhin nach dem § 1 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt (SeeFSichV 1993) die Verpflichtung, solche Unfälle der BSU zu melden, so dass zumindest eine statistische Erfassung dieser Fälle geschieht. Insofern soll dieser statistische Teil sich auch weiterhin mit Sportbootunfällen befassen.



Dieses Diagramm zeigt die Entwicklung der Meldungen, die insgesamt in der BSU eingegangen sind. Während in der Berufsschifffahrt jedenfalls seit 2010 ein kontinuierlicher Rückgang zu verzeichnen ist, sind die Sportbootmeldungen in diesem Jahr wieder angestiegen. Der Grund dürfte darin liegen, dass nunmehr allgemein bekannt ist, dass Sportbootunfälle weiterhin gemeldet werden müssen, auch wenn in der Regel keine Untersuchung durchgeführt wird.

Todesfälle Sportschiffahrt 2003-2013



Schließlich zeigt dieses Bild die Entwicklung der Unfälle mit tödlichem Ausgang. Die Zahlen für die letzten 4 Jahre sind im Hinblick auf den auffälligen Rückgang tödlicher Unfälle durchaus erfreulich. Zu bemerken ist im Übrigen noch, dass es 2013 im Grunde überhaupt keinen typischen Sportbootunfall mit tödlichem Ausgang gegeben hat. Tatsächlich waren die beiden Toten, die es im Zusammenhang mit der „MERI TUULI“ gegeben hat, nicht bei dem eigentlichen Unfall, sondern tragischerweise bei der folgenden Rettungsaktion ums Leben gekommen, während der dritte Todesfall eine natürliche Ursache hatte.