



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

Jahresbericht 2014



Juli 2015

Inhalt

| | |
|---|----|
| Vorwort..... | 3 |
| Aufbau der BSU | 4 |
| Hauptuntersuchungen | 6 |
| Bergung des Fischkutters ANDREA..... | 10 |
| Sicherheitsempfehlungen..... | 13 |
| Veröffentlichungen..... | 14 |
| Internationales | 15 |
| Fachbereich 1 (Untersuchungsteams)..... | 16 |
| Veranstaltungen | 19 |
| Statistik | 24 |
| Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle 2014..... | 25 |
| Seeunfälle insgesamt | 27 |
| Seeunfälle auf deutschen Schiffen..... | 29 |
| Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen 2014..... | 32 |
| Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten | 34 |
| Untersuchte Seeunfälle, die 2014 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden | 36 |
| Untersuchte Seeunfälle, die in 2014 mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden | 37 |
| Seeunfälle, die in 2014 an einen anderen beteiligten Staat abgegeben wurden | 38 |
| Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2014..... | 38 |
| Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2014, von Januar bis einschließlich Mai 2015 veröffentlicht..... | 39 |
| Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2014, Zwischenberichte von Januar bis einschließlich Mai 2015 veröffentlicht | 39 |
| Untersuchung von Sportbootunfällen durch die BSU | 40 |
| Todesfälle Sportschiffahrt 2003-2014..... | 41 |

Vorwort

Zur See zu fahren ist in der heutigen Zeit nicht romantisch. Die Liegezeiten der Schiffe in den Häfen sind kurz, Landgänge sind selten. Dies hat mit den vielfältigen Aufgaben der Besatzung, aber auch mit den heute vorhandenen Restriktionen, z.B. durch die als Folge der Terroranschläge des 11. September 2001 erlassenen Anti-Terror-Regeln (ISPS-Code), zu tun. Vor allem aber ist die Seefahrt auch heute noch ein gefährliches Geschäft.

Dies hat sich auch im Jahre 2014 wieder gezeigt. Allein im Zuständigkeitsbereich der BSU mussten neben vielen Verletzten auch 9 Todesfälle beklagt werden. Darüber hinaus gab es 3 Todesopfer aus Deutschland anlässlich des Brandes auf der Ro-Ro-Fähre NORMAN ATLANTIC während der Passage von Igoumenitsa (Griechenland) nach Ancona (Italien) Ende Dezember 2014.

Darauf, wie banal und doch so tragisch eine gefährliche Situation auf einem Frachtschiff entstehen kann, verweist auch das Titelbild. Es zeigt den Einstieg in den Laderaum des Frachtschiffs SUNTIS. Trotz mehrerer Hinweise darauf, dass das Betreten des Laderaumes strengstens untersagt ist, sofern nicht zuvor die Sicherheit ausdrücklich festgestellt wurde, haben sich 3 Seeleute nacheinander in den Raum begeben. Nachdem sie geborgen wurden, konnte nur noch der Tod festgestellt werden. Der Untersuchungsbericht hierzu wurde mittlerweile veröffentlicht.

Im Jahre 2014 erreichte das Medieninteresse an der Arbeit der BSU ein bisher nicht bekanntes Ausmaß, insbesondere im 1. Halbjahr. Die Presse zeigt einerseits bei aktuellen Unfällen gesteigertes Interesse, andererseits bei der Veröffentlichung von Berichten über besonders spektakuläre Unfälle. „Normale“ Unfälle, d.h. solche von Frachtschiffen, wer-

den regelmäßig nur von der Fachpresse wahrgenommen. Ganz anders sieht es aus, wenn Passagierschiffe, insbesondere Kreuzfahrtschiffe oder Fähren, betroffen sind. Beispiele sind etwa die Unfälle des Kreuzfahrtschiffes COSTA CONCORDIA, der Fähre NORMAN ATLANTIC oder auch der Inselfähre ADLER EXPRESS. Selbst die Katastrophe, die die koreanische Fähre SEWOL im April 2014 betroffen hat, führte zu einer großen Zahl Interviewanfragen, obwohl die BSU hier in keiner Weise involviert war. Trotz dieser Zusatzbelastung sind wir bemüht, alle Anfragen zügig zu beantworten, denn ohne Presseberichte können Fragen der Schiffssicherheit nicht in eine breite Öffentlichkeit gelangen.

Vielleicht wird sich der eine oder andere fragen, warum es in manchen Fällen so lange dauert bis ein Bericht veröffentlicht wird. Nun, wir in der BSU legen großen Wert auf die Qualität der Berichte und der daraus folgenden Sicherheitsempfehlungen. Die Fälle werden daher möglichst unter allen denkbaren Aspekten betrachtet, was unter anderem auch langwierige Konsultationen mit ausländischen Untersuchungsstellen, Gutachtern, Behörden, Rechtsanwälten und anderen Institutionen beinhaltet. Die Reaktionen auf unsere Berichte sind daher regelmäßig sehr positiv und zeigen die Wertschätzung, die unserer Arbeit entgegengebracht wird.

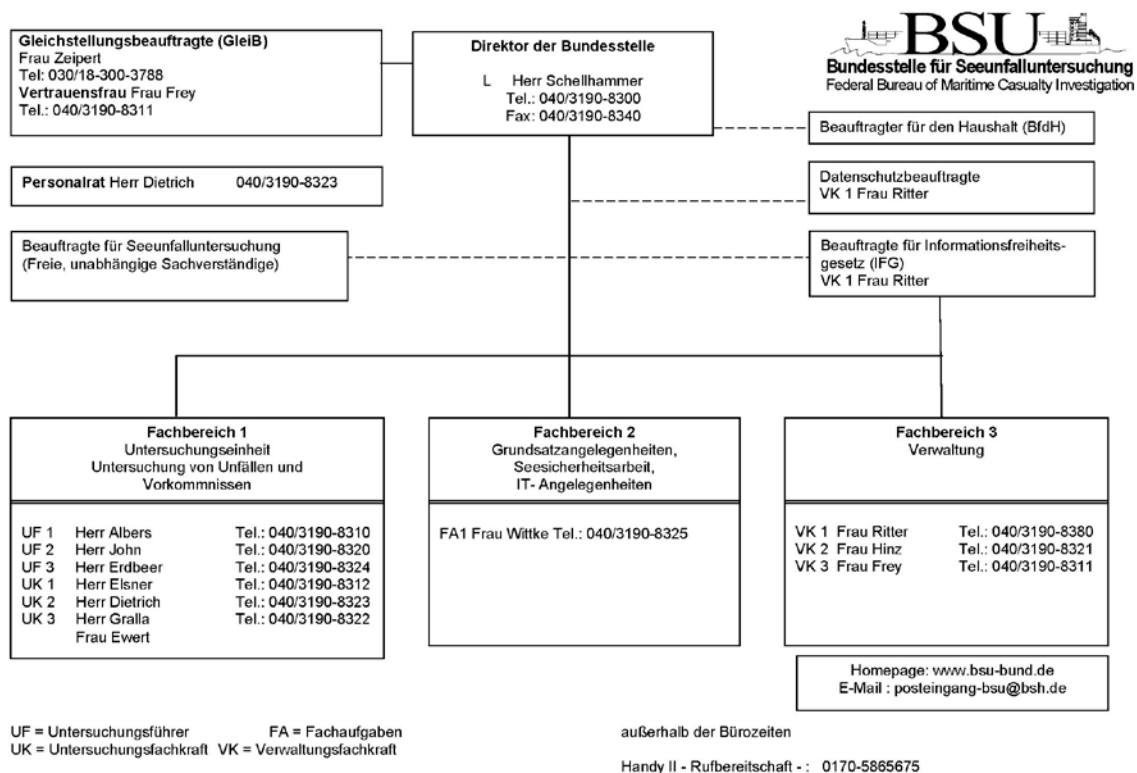
Volker Schellhammer

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.

Seit dem 1. Dezember 2011 ist das „neue“ SUG in Kraft, das die Vorgaben der „Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr“ umsetzt. Die wesentlichen Änderungen seitdem sind:

- Die grundsätzliche Verpflichtung, jeden sehr schweren Seeunfall auf oder unter Beteiligung von Seeschiffen zu untersuchen sowie zu jedem schweren Seeunfall mindestens eine Voruntersuchung durchzuführen.
- Die Streichung der zuvor im SUG enthaltenen Querverweise auf Paragraphen aus dem Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz (FIUUG) .
- Die Verkürzung der Frist zur Stellungnahme zu den Berichtsentwürfen der BSU von vorher 60 Tagen auf 30 Tage.
- Die Verpflichtung der Adressaten einer Sicherheitsempfehlung, der BSU über geplante oder bereits getroffene Maßnahmen zur Umsetzung der Sicherheitsempfehlung zu berichten.

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 oder der ATLANTIC CARTIER, 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 – anders als gewerblich genutzte – 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

2014 wurden 15 Untersuchungen mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen, darunter auch der sehr aufwändige Fall der MSC FLAMINIA, die im Juli 2012 auf dem Atlantik in Brand geriet.

Außerordentlich schleppend gestaltet sich die Aufarbeitung des sehr schweren Seeunfalls der COSTA CONCORDIA. Nach mehreren Besuchen von BSU-Mitarbeitern Anfang 2014 in Italien und der Besichtigung des Wracks vor der Insel Giglio wurde das havarierte Schiff im Sommer 2014 mit einer spektakulären Überführungsaktion nach Genua geschleppt, wo es endgültig abgewrackt werden soll. Zuvor war noch eine letzte Inspektion durch italienische, amerikanische und deutsche Untersucher geplant, um dann ggf. weitere gewonnen Erkenntnisse zu beurteilen. Leider war es bis heute nicht möglich, das Schiff erneut zu inspizieren. Nach letzten Nachrichten aus Italien dürfte eine solche Inspektion bedauerlicherweise auch nicht mehr stattfinden. Damit spricht einiges dafür, dass der Abschluss der Untersuchung eher unbefriedigend sein wird.

Mitte Mai 2014 gab es eine bemerkenswerte Häufung von Unfällen mit Personenschäden. Zunächst stürzte am 17. Mai der russische Kapitän des unter Gibraltar-Flagge fahrenden MS „NORDERSAND“ während Ladearbeiten im Bremerhavener Kaiserhafen in eine 8 m tiefe Ladelupe seines Schiffes und erlitt schwerste Verletzungen.

Einen Tag später wurde eine Kesselexplosion auf dem taiwanesischen Containerschiff YM UNIFORMITY auf der Außenelbe gemeldet, bei dem ein taiwanesischer Seemann schwere Verbrennungen erlitt.

Wenige Tage später, am 20. Mai, gab es auf dem deutschen Krabbenkutter „KLAUS-GROTH“ eine Verpuffung am Kessel des Krabbenkochers, bei der zwei deutsche Seeleute schwere Verbrennungen erlitten.

Am 21. Mai gab es einen schweren Vorfall mit einem Festrumpfschlauchboot (R.I.B. = Rigid Inflatable Boat) auf der Elbe, bei dem sich 5 Personen erhebliche Knochenbrüche zuzogen.

Am Morgen des 26. Mai ereignete sich dann der schwerste Personenunfall an Bord des deutschen Frachtschiffs SUNTIS während Entladearbeiten im englischen Hafen von Goole. Zwei philippinische und ein deutscher Seemann starben durch Sauerstoffmangel in einem Laderaum des Schiffes.

Am 4. Juni ereignete sich dann der spektakuläre Crash des MS ADLER EXPRESS im Hafen von Wittdün auf Amrum, bei dem es Dutzende Verletzte gab, einige davon schwer. Ursache war ein technischer Defekt.

Außer den drei bei dem Unfall auf der SUNTIS umgekommenen Seeleuten gab es weitere 5 Unfälle mit insgesamt 6 Todesopfern.

Im Vergleich mit 2013 hat es in 2014 deutlich mehr sehr schwere Seeunfälle, insbesondere mit Todesopfern, gegeben.

Nachfolgend sollen noch einige Informationen zu den wichtigsten bzw. öffentlichkeitswirksamsten Fällen des Jahres 2014 gegeben werden.

Kollision MS WILSON FEDJE mit Binnenmotorschiff JADE im Hamburger Hafen

Am 5. März 2014 kam es in dichtem Nebel um 8:02 Uhr auf der Elbe in Höhe der Lotsenstation zu einer Kollision zwischen dem unter Lotsenberatung Richtung Hamburger Hafen fahrenden MS WILSON FEDJE (Flagge Barbados) und dem westgehenden deutschen Binnenmotorschiff JADE. Die JADE wurde dabei schwer beschädigt und konnte nur durch ein kontrolliertes Stranden am Nordufer der Elbe vor dem Untergang bewahrt werden.

Die WILSON FEDJE wurde lediglich leicht beschädigt und konnte die Fahrt Richtung Hamburg aus eigener Kraft fortsetzen.



Das gestrandete Binnenschiff JADE

Sehr schwerer Seeunfall auf dem MS SUNTIS

Am 26. Mai 2014 gegen 06:45 Uhr wurden an Bord des MS SUNTIS im Hafen von Goole / UK drei Besatzungsmitglieder bewusstlos im Zwischendeck im Bereich des Lukeneinstiegs zum Laderaum gefunden. Die Besatzungsmitglieder wurden geborgen, überlebten jedoch trotz intensiver Wiederbelebungsversuche nicht.



Einstieg in den gefährlichen Laderaum

Seeunfall des Passagierschiffs ADLER EXPRESS

Am 4. Juni 2014 kam es beim Anlegemanöver der MS ADLER EXPRESS im Hafen Wittdün/ Amrum zu einer Kollision mit der Anlegepier. Dabei wurde das Schiff im Bugbereich oberhalb der Wasserlinie erheblich beschädigt. Sechs Personen wurden schwer und 43 leicht verletzt.



Beschädigtes Fahrgastschiff ADLER EXPRESS

Sehr schwerer Seeunfall des Fischkutters ANDREA

Am 16. August 2014 meldete die WSP Kiel um 12:42 Uhr telefonisch den Untergang des Fischkutters ANDREA in der Hohwachter Bucht im Bereich der Einfahrt zum Hafen von Lippe. An Bord befanden sich zum Unfallzeitpunkt der Fischer/Eigner und dessen Sohn. Während der Eigner gerettet werden konnte, wurde sein Sohn zunächst als vermisst gemeldet. Später konnte er nur noch tot aufgefunden werden.



Bergung des Fischkutters ANDREA

Schwerer Seeunfall des Schleppzuges BÖSCH/PONTON 1

Am 13. August 2014 schlug der vom Schlepper BÖSCH gezogene PONTON 1 auf einer Position nördlich von Darßer Ort leck, kenterte und sank schließlich. Menschen kamen nicht zu Schaden und es gab auch keine Umweltverschmutzung. Der Ponton wurde später geborgen.



Der sinkende Ponton



Bergung des gesunkenen Pontons

Sehr schwerer Seeunfall der Ro-Ro-Fähre NORMAN ATLANTIC

Am frühen Morgen des 28. Dezember 2014 brach auf dem RoPax-Schiff NORMAN ATLANTIC auf der Fahrt vom griechischen Igoumenitsa nach Ancona, vermutlich auf einem der Decks, ein Feuer aus. An Bord befanden sich ungefähr 500 Personen einschließlich einiger blinder Passagiere. Das Feuer geriet rasch außer Kontrolle, so dass Hilfskräfte und diverse in der Nähe befindliche Schiffe zu Hilfe eilten. Die Rettungsmaßnahmen wurden erheblich durch widriges Wetter behindert. Vermutlich mehr als 20 Menschen sind bei dem Unglück ums Leben gekommen.

Gemeinsam mit der federführenden italienischen Seeunfalluntersuchungsbehörde und den griechischen Kollegen wird das Unglück auch durch die BSU untersucht, da ein Todesopfer deutscher Staatsangehörigkeit ist und zwei weitere dauerhaft in Deutschland gelebt haben.



Die ausgebrannte Fähre im Hafen von Brindisi

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.

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 2014 in 10 Abschlussberichten insgesamt 36 Sicherheitsempfehlungen herausgegeben. In zwei weiteren Fällen wurde auf Sicherheitsempfehlungen verzichtet, da die entsprechenden Maßnahmen bereits vor Erscheinen des Berichts durch die Reedereien ergriffen worden waren.

Die in 2014 ergangenen Empfehlungen richteten sich an

- Reedereien/Schiffsmanagement 14
- Behörden¹ 14
- Schiffsführungen 6
- Lotsen 2

Sicherheitsempfehlungen sind – wie der Name schon sagt – keine verbindlichen Aussagen, sondern eben nur Empfehlungen an die Stellen, die sie in geeignete Maßnahmen umsetzen können (§ 29 Abs. 1 SUG). Gleichwohl besagt die EU-Richtlinie 2009/18 in Art. 15, dass die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass die Adressaten die Sicherheitsempfehlungen gebühren berücksichtigen und diese ggf. angemessen weiter verfolgt werden. Das SUG hat diese Vorschrift durch § 29 Abs. 5 dahingehend umgesetzt, dass die Empfänger von Sicherheitsempfehlungen der BSU innerhalb einer angemessenen Frist über die zur Umsetzung getroffenen oder geplanten geeigneten Maßnahmen unterrichten.

Es besteht mithin eine Verpflichtung der Adressaten zur Unterrichtung der BSU über die ergriffenen Maßnahmen. Allerdings gibt es keine rechtliche Verpflichtung, überhaupt Maßnahmen zu ergreifen.

Dennoch wurden von den 36 Sicherheitsempfehlungen 22 von den Empfängern uneingeschränkt akzeptiert, eine wurde nicht akzeptiert und die restlichen 13 wurden bis Ende April 2015 (noch) nicht beantwortet.

¹ Behörden in diesem Sinne sind nicht nur das BMVI und dessen nachgeordneter Bereich, sondern auch die EU-Kommission und ausländische Behörden. Empfehlungen an die IMO sind hier ebenfalls erfasst, da entsprechende Initiativen Deutschlands immer durch das BMVI erfolgen.

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“ nachzulesen.

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 (EMAIIIF) 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. Leider ist der Nutzen, der aus diesem Aufwand resultieren sollte, nicht immer erkennbar.

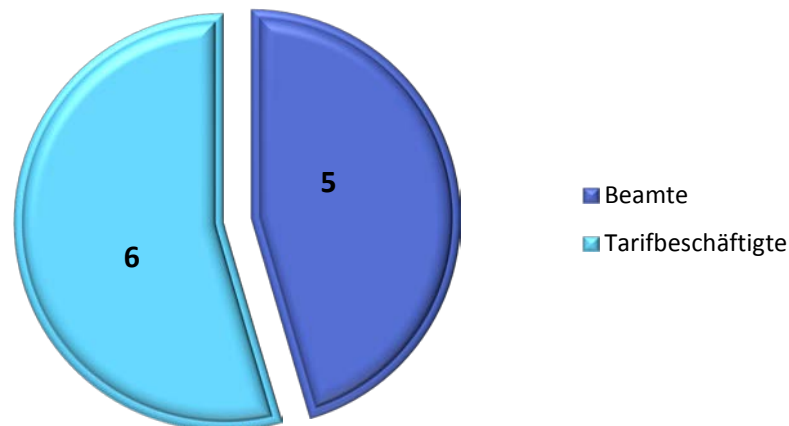
Weltweit erfolgt die Erfassung von Seeunfalldaten zudem in einer Datenbank bei der IMO (Global Integrated Shipping Information System – GISIS).

In 2014 gab es eine besonders intensive Zusammenarbeit mit der britischen Seeunfalluntersuchungsbehörde MAIB (Marine Accident Investigation Branch) im Fall SUNTIS, mit den Kollegen aus Panama (ARGENT EYEBRIGHT), Niederlande (ZANDER) und Italien (COSTA CONCORDIA). Leider haben die Kollegen in Italien ebenso wie die hiesigen Untersucher bei ihren Ermittlungen mit der Tatsache zu kämpfen, dass die Seeunfalluntersuchung in Italien nicht als vorrangig angesehen wird, sondern dass Staatsanwaltschaft bzw. Gerichte die volle Verfügungsgewalt über alle Untersuchungsgegenstände, insbesondere Schiffe, und Zeugen haben. Gerade diese Schwierigkeiten unterstreichen aber auch die Wichtigkeit einer intensiven internationalen Zusammenarbeit.

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 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.

Fachbereich 2 (Technik und IT)

Der Fachbereich 2 ist mit nur einer Angestellten der kleinste von den insgesamt drei Fachbereichen in der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung. Dort wird die notwendige Unterstützung der Arbeit des Fachbereiches 1 in technischen Fragen geleistet, wie beispielsweise die Sicherstellung und Auswertung der technischen Aufzeichnungen, die an Bord des Schiffes sowie auch an Land vorgenommen wurden.

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, so dass zur Auswertung eines Seeunfalls Video-, Audio- und Maschinendaten zur Verfügung stehen, vorausgesetzt, dass die Daten auch tatsächlich gesichert wurden. Das ist trotz bestehender gesetzlicher Regelung (§ 5 SUG) leider nicht immer der Fall.

Fachbereich 3 (Verwaltung)

Jede Behörde benötigt eine funktionierende Verwaltung. In der BSU ist dies der Fachbereich 3. Hier sind drei Mitarbeiterinnen tätig, die sich neben den Aufgaben aus den Bereichen Personal, Haushalt, Beschaffung und Organisation sowie Daten- und Arbeitsschutz auch um die Registrierung der Erstmeldungen nach Unfällen und Vorkommnissen, die Veröffentlichung der Berichte, Pflege der nationalen und internationalen Datenbanken, Posteingänge allgemein, Pflege der Homepage sowie z.T. das Erstellen von Übersetzungen kümmern. Es fallen mithin alle Verwaltungsaufgaben an, die es auch in großen Behörden gibt. Allerdings gibt es dort in der Regel ganze Organisationseinheiten mit spezialisierten Fachkräften, die sich z.B. um das Personal kümmern. In der BSU ist das zwangsläufig anders. Hier sind sehr umfassende Kenntnisse aus allen Verwaltungsbereichen gefragt, um alle Aufgaben korrekt zu erledigen, was die Arbeit interessant und vielseitig macht, aber auch sehr anspruchsvoll.

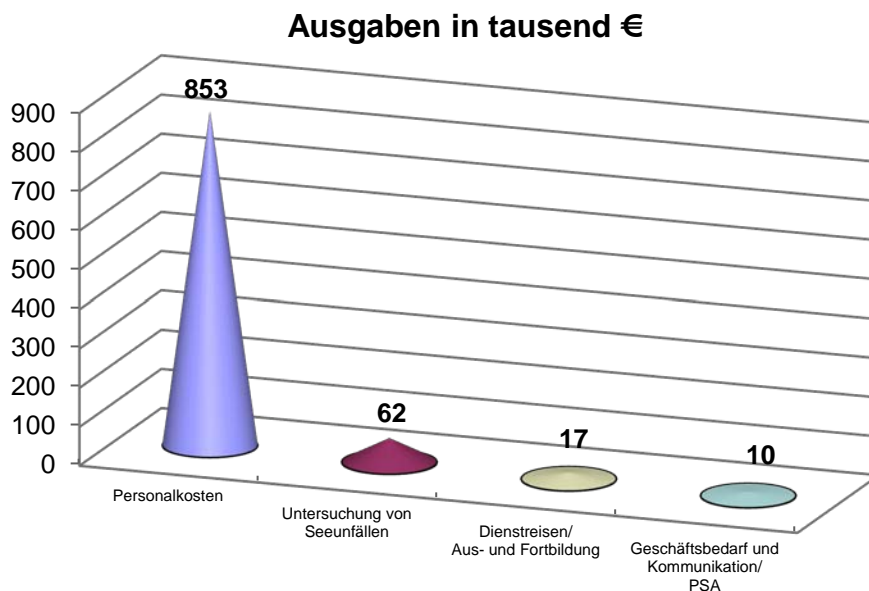
Um die Komplexität der Verwaltungsarbeit zu verdeutlichen, sind allein im Jahr 2014 über 200 Erlasse und Anfragen eingegangen, u.a. aus den Themenbereichen Arbeitsschutz, Arbeitszeit und Urlaubssangelegenheiten, Gesundheitsmanagement, Besoldungs- und Versorgungsrecht, Beamten- und Tarifrecht, Datenschutz, E-Government und Geo-Koordination, Haushaltsrecht, Organisation der Verwaltung sowie Vergabeangelegenheiten, von denen ca. die Hälfte in Form von schriftlichen Berichten an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu beantworten waren. Zu einigen der vorgenannten Themen gab es darüber hinaus verschiedene Fortbildungsveranstaltungen, Workshops und Arbeitskreissitzungen, an denen eine Mitarbeiterin des Fachbereichs 3 teilgenommen hat. Insbesondere die Umsetzung des E-Government-Gesetzes und die Umsetzung der Vorgaben zur „Digitalen Verwaltung 2020“ gewinnen im Fachbereich 3 zunehmend an Bedeutung.

Einen großen Teil der Arbeit nimmt auch der Bereich Datenerfassung ein. Alle eingehenden Meldungen, unabhängig davon, ob es zu einer Untersuchung des Falles kommt oder ob die Ermittlungen eingestellt werden, sind unverzüglich in die Datenbank EMCIP der EMSA sowie auch in die entsprechende eigene Datenbank der BSU einzugeben. Dabei sind neben der Erfassung der Schiffsdaten auch die näheren Umstände des Unfalles und die Einstufung des Unfalles anzugeben. Durch die teilweise

unterschiedlichen Regelungen in der europäischen Richtlinie 2009/18/EG und im nationalen SUG bedarf es weiterhin dieser parallelen Eingaben. Sehr zeitaufwändig sind in diesem Zusammenhang auch die vielen Diskussionen der hiesigen Bearbeiter(innen) mit denen der EMSA. Einige der dortigen Interpretationen sind zumindest recht eigenwillig, insbesondere was die Einstufung von Vorfällen betrifft, aus denen sich der Umfang der Untersuchungen ergibt.

Der Fachbereich 3 ist auch dafür zuständig, die Veröffentlichung der erstellten Berichte oder Zwischenberichte, Sicherheitsempfehlung sowie Pressemitteilungen zu veranlassen. Dies geschieht z.T. durch die Versendung auf dem Postwege, aber in erster Linie durch die Bekanntmachung auf der Homepage der BSU www.bsu-bund.de. Bevor ein Bericht veröffentlicht wird, wird gem. § 27 Abs. 3 SUG den Beteiligten des Unfalles die Möglichkeit gegeben, innerhalb einer Frist von 30 Tagen zu dem übersandten Berichtsentwurf Stellung zu nehmen. Begründete wesentliche Stellungnahmen sind in dem endgültigen Bericht entsprechend zu berücksichtigen. Auch die Versendung dieser Berichtsentwürfe obliegt dem Fachbereich 3.

Für das Haushaltsjahr 2014 wurden der BSU 937.000,- € zuzüglich 80.000,- € für eine einmalig fällige Zuweisungen an den Versorgungsfond des Bundes, somit 1.017.000,- € zur Bewirtschaftung zugewiesen. Rund 942.000,- € wurden davon tatsächlich in Anspruch genommen (ohne Ausgaben für den IT-Bereich, da diese nicht direkt von der BSU verwaltet werden). Dabei bildete der Personalhaushalt mit fast 853.000,- € den Ausgabenschwerpunkt. Weitere knapp 62.000,- € wurden für Ausgaben im Zusammenhang mit der Untersuchung von Schiffsunfällen benötigt. Dazu kamen rund 17.000,- € für Dienstreisen (inkl. Aus- und Fortbildung) und 10.000,- € u.a. für Geschäftsbedarf, Kommunikation und persönliche Schutzausrüstungen (PSA).



Ausgaben BSU 2014 (ohne Ausgaben für IT)

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, 2014 in Panama City
- die jährliche EMAIIF-Tagung, an wechselnden Orten in Europa, 2014 in Rotterdam
- 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 auch in 2014 an diversen weiteren externen Veranstaltungen teilgenommen. In der Regel wurden diese Veranstaltungen nicht nur besucht, sondern es wurden dort auch diverse Vorträge durch BSU-Beschäftigte gehalten. 2014 wurden insgesamt 20 Vorträge, davon vier auf internationaler Ebene, gehalten. Besonders bemerkenswert war in diesem Zusammenhang die Bitte der renommierten Cranfield University im Vereinigten Königreich um Entsendung eines hiesigen Untersuchers als Referent aus der Praxis für einen Lehrgang für angehende Seeunfalluntersucher.

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 im Rahmen diverser Veranstaltungen von Verbänden und Institutionen gehalten, z.B. beim Deutschen Nautischen Verein und beim Verband Deutscher Schifffahrt-Sachverständiger, aber etwa auch beim Hamburger Seglerverband.

Bei den meisten genannten Veranstaltungen ist die Expertise der BSU-Beschäftigten gefragt. Auf der anderen Seite bedarf es auch hier der Fortbildung, und zwar auf vielerlei Gebieten. In 2014 besuchten die Beschäftigten der BSU insgesamt 31 Fortbildungsveranstaltungen. Ein Schwerpunkt waren Fortbildungen im Bereich Arbeitsschutz und Erste Hilfe; beide Gebiete unerlässlich für die Arbeit insbesondere der Untersucher. Weitere Schwerpunkte waren auch die Korruptionsprävention, die Pressearbeit und auch die Verwaltungsarbeit. Im letztgenannten Bereich gibt es ständige Veränderungen, nicht nur auf den klassischen Feldern wie Personal, Haushalt, Organisation oder Vergabeangelegenheiten, sondern auch im Bereich der Informationstechnologie, Stichwort: E-Government. Schließlich bildeten sich auch Personalrat und die Vertrauensfrau der Gleichstellungsbeauftragten auf ihren Tätigkeitsfeldern weiter.

Leider werden im Bereich der Seeunfalluntersuchung praktisch keine Fortbildungen angeboten. Daher werden die von der EMSA angebotenen Kurse, etwa der Grundlehrgang für Unfalluntersucher oder die Schulungen zur Nutzung von VDR-Daten gerne von hier in Anspruch genommen. Es gibt allerdings keine weiterführenden Angebote, und wenn, dann finden diese im Vereinigten Königreich statt und sprengen auf Grund teilweise exorbitanter Kosten das hiesige Budget für Fortbildungen. Die Untersucher sind daher weitgehend auf Fachzeitschriften und auf die Erfahrungen, die sie im Rahmen der Untersuchungen machen, angewiesen.

Öffentlichkeitsarbeit

Sowohl die Richtlinie 2009/18/EG in Art. 14 als auch das SUG in § 28 schreiben vor, dass die Untersuchungsberichte einschließlich der Sicherheitsempfehlungen zu veröffentlichen sind. Dies geschieht durch Einstellung auf der Homepage der BSU, aber auch durch regelmäßige Pressemitteilungen. Außerdem gibt es einen weiteren Kreis von Interessierten, denen der Bericht regelmäßig oder auch auf Anfrage übersandt wird. Das ist durchaus mit erheblichem Aufwand verbunden. Allerdings sind Be-

richte über Seeunfälle auch nicht viel wert, wenn sie nicht einer interessierten Öffentlichkeit bekannt gemacht werden. Denn der Nutzen einer Untersuchung liegt nicht nur darin, den unmittelbar Betroffenen Sicherheitslücken oder –mängel aufzuzeigen, sondern allen, die sich mit der Schiffssicherheit befassen. Es geht in den Untersuchungsberichten nicht nur darum, den konkreten Fall aufzuarbeiten, sondern auch und eigentlich in erster Linie darum, zukünftige ähnliche Unfälle bzw. die damit im Zusammenhang stehenden Unzulänglichkeiten etwa im Krisenmanagement zu vermeiden. Es liegt auf der Hand, dass dies nicht ohne eine Veröffentlichung gelingen kann. Daher sehen wir die Zusammenarbeit mit der Presse nicht als notwendiges Übel an, sondern nutzen sie, um unsere Anliegen zu verbreiten.

In der Regel ist das Presseinteresse an den Berichten der BSU eher verhalten. Regelmäßig erscheinen Artikel hierzu im THB (Täglicher Hafenbericht), eine Zeitschrift, die in der Schifffahrtsbranche weit verbreitet ist und daher den potentiell betroffenen Adressatenkreis für Seeunfallberichte erreicht.

Gesteigertes Medieninteresse, wenn auch in der Regel lokal begrenzt, gibt es, wenn ein Unfall quasi vor der Haustür passiert, selbst wenn es keine oder nur Sachschäden gegeben hat. Ein gutes Beispiel hierfür ist der Bericht über die Grundberührung des Öltankers KATJA auf der Jade (Nr. 289/12, veröffentlicht am 18. November 2014). In diesem Fall, wie auch in anderen, etwa dem Unfall der PURPLE BEACH in diesem Jahr, ist das Medieninteresse deshalb größer, weil die Meeresumwelt verschmutzt wurde oder zumindest die Gefahr einer Verschmutzung bestand.

Besondere Beachtung finden in der Regel auch Unfälle in der Berufsschifffahrt mit Todesopfern, z.B. der tragische Fall auf der SUNTIS (Nr. 140/14, veröffentlicht am 22. Mai 2015) oder auch die Explosion mit nachfolgendem Brand auf dem Containerschiff MSC FLAMINIA (Nr. 255/12, veröffentlicht am 28. Februar 2014).

Schließlich werden auch spektakuläre Sportbootunfälle, soweit sie denn noch untersucht werden, insbesondere von Fachzeitschriften aufgegriffen und kommentiert.

Sobald es um Personenfähren oder gar Kreuzfahrtschiffe gibt, steigert sich das Medieninteresse gewaltig. Allein die Erwähnung gegenüber einem Journalisten, dass zwei Untersucher der BSU nach Italien fahren, um sich vor Ort ein Bild von der gekenterten COSTA CONCORDIA zu machen, führte zu einem Medienansturm, der uns doch sehr überrascht hat, und das zu einem Zeitpunkt, der über zwei Jahre nach dem eigentlichen Unfall lag. Auch die Veröffentlichung des Berichts Nr. 19/12 über die Grundberührung der MS DEUTSCHLAND in der südchilenischen Inselwelt am 21. März 2014 war für viele Medien, wohl auch im Zusammenhang mit dem Unfall der COSTA CONCORDIA, von großem Interesse.

Wie bereits gesagt, war das Jahr 2014 im Hinblick auf Medienanfragen außergewöhnlich. Neben 5 Fernsehinterviews wurden auch diverse Rundfunkinterviews, meistens telefonisch, gegeben. Hauptabnehmer war der NDR, aber auch RTL, n-tv, Radio Hamburg und der Bayerische Rundfunk hatten Redebedarf. Auch die Print- und Onlinemedien waren teilweise flächendeckend mit Nachrichten und Berichten über die BSU vertreten. Lt. Google gab es – bezogen auf die Tätigkeit der BSU – allein zum Unfall der SUNTIS mehr als 70, zum Unfall der ADLER EXPRESS 48 und zur COSTA CONCORDIA über 150 Artikel.

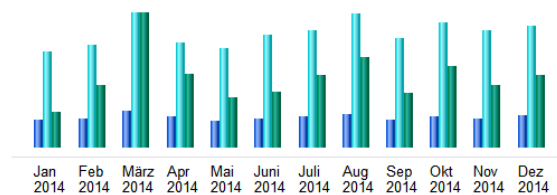
Auch außerhalb Deutschlands gab es eine nicht unerhebliche Presseresonanz, insbesondere im Vereinigten Königreich und in Italien, überwiegend bezüglich SUNTIS und COSTA CONCORDIA. Schließlich gab es auch Interviews und Artikel, die in Fach- oder anderen Zeitschriften erschienen sind, etwa in der „Yacht“, der „BUNTEN“ oder dem populär-wissenschaftlichen Magazin „Wissen & Staunen“.

Was den Bekanntheitsgrad der BSU angeht, war 2014 somit ein erfolgreiches Jahr. Die Kehrseite ist allerdings, dass das Medieninteresse nur vorhanden ist, wenn sich schwere Unfälle ereignet haben. Insoweit können wir auch ganz gut mit etwas weniger Medienpräsenz leben.

Die Homepage der BSU bietet die Möglichkeit sich u.a. über die Aufgaben und den Aufbau der BSU, die geschichtliche Entwicklung der Seeunfalluntersuchung sowie die gesetzlichen Grundlagen zu informieren. Von noch größerem Interesse ist sicherlich, dass über die Homepage auch alle seit Gründung der BSU veröffentlichten Unfallberichte und Sicherheitsempfehlungen einzusehen sind. Diese Informationen stehen in der Regel barrierefrei oder barrierearm zur Verfügung.

Aber die Entwicklung geht weiter: Durch die Einführung des Gesetzes zur Förderung der elektronischen Verwaltung (E-Government-Gesetz – EGovG) im Juli 2013 in Verbindung mit der bereits seit September 2011 geltenden Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung – BITV 2.0) haben sich neue Anforderungen an die Internetauftritte der öffentlich-rechtlichen Einrichtungen des Bundes und der Länder sowie der Gemeinden ergeben. Wir haben im Jahr 2014 damit begonnen, auch die Homepage der BSU diesen Anforderungen an eine moderne Verwaltung anzupassen und hoffen, dass wir uns im Laufe des Jahres 2015 in neuem Gewand präsentieren können. Neben einer neuen und benutzerfreundlichen Gestaltung des gesamten Internetauftritts gehört auch die Erweiterung der Angebote in Gebärdensprache und der sogenannten leichten Sprache dazu.

Wie bereits oben dargestellt, ist das Interesse der Öffentlichkeit an den Unfallberichten der BSU unterschiedlich. Das lässt sich auch deutlich an den aufgerufenen Internetseiten und den entsprechenden Downloads ersehen. Die nachfolgende Grafik zeigt die Anzahl der Seiten und Zugriffe wie auch den Umfang der heruntergeladenen Bytes.



| Monat | Seiten | Zugriffe | Bytes |
|--------------|----------------|------------------|------------------|
| Jan 2014 | 65.057 | 225.934 | 27.24 GB |
| Feb 2014 | 68.728 | 238.317 | 48.13 GB |
| März 2014 | 86.583 | 312.917 | 104.39 GB |
| Apr 2014 | 70.065 | 245.330 | 56.96 GB |
| Mai 2014 | 60.028 | 230.021 | 38.45 GB |
| Juni 2014 | 68.281 | 262.993 | 43.03 GB |
| Juli 2014 | 70.666 | 272.174 | 56.44 GB |
| Aug 2014 | 79.208 | 311.608 | 70.60 GB |
| Sep 2014 | 64.926 | 256.348 | 42.82 GB |
| Okt 2014 | 70.344 | 291.297 | 62.83 GB |
| Nov 2014 | 66.909 | 273.047 | 47.77 GB |
| Dez 2014 | 75.548 | 282.192 | 55.78 GB |
| Total | 846.343 | 3.202.178 | 654.42 GB |

Diese Statistik ist für sich gesehen noch wenig aussagekräftig. Sie belegt aber, dass es im Laufe des Jahres teilweise doch einige Schwankungen gegeben hat.

Im März wurde bei den Seitenaufrufen, Zugriffen und Bytes ein extrem hoher Wert (bisher der höchste aus den letzten 4 Jahren) erreicht. Auch im August war das Interesse überdurchschnittlich hoch. Die Gründe dafür dürften in den in diesen Monaten oder unmittelbar zuvor veröffentlichten Berichten liegen. Tatsächlich war der am 8. August 2014 veröffentlichte Bericht zum Unfall der Segelyacht MERI TUULI mit 14.128 Zugriffen auf den deutschsprachigen Seiten der gefragteste. Noch häufiger wurde der Bericht zur MSC FLAMINIA, der am 28. Februar 2014 veröffentlicht wurde, nachgefragt, davon 10.705 Zugriffe auf der deutschsprachigen Website und erstaunliche 6.500 Zugriffe auf der englischsprachigen.

Nachfolgend noch die Aufstellung der in 2014 meistgefragten Unfallberichte.

| Top 10 | Aktenzeichen | Unfall | Zugriffe | veröffentlicht am: |
|--------|--------------|--|----------|--------------------|
| 1. | 86/13 | Tödlicher Personenunfall vor der Hafeneinfahrt Figueira da Foz/Portugal des Ausbildungsboots SY MERI TUULI am 10. April 2013. | 14.128 | 08.08.2014 |
| 2. | 255/12 | Brand und Explosion an Bord der MSC FLAMINIA am 14. Juli 2012 auf dem Atlantik und die sich daran anschließenden Ereignisse. | 10.705 | 28.02.2014 |
| 3. | 160/13 | Wassereinbruch auf dem Traditionsschiff RAKEL am 21. Juni 2013 auf der Nordsee ca. 10 sm S-lich Helgoland. | 8.165 | 25.02.2014 |
| 4. | 255/12 | Fire and explosion on board the MSC FLAMINIA on 14 July 2012 in the Atlantic and the ensuing events. Englische Fassung. | 6.500 | 28.02.2014 |
| 5. | 117/11 | Kollision der TYUMEN-2 mit der OOCL FINLAND am 14. April 2011 auf dem Nord-Ostsee-Kanal. | 4.935 | 27.06.2014 |
| 6. | 265/13 | Untergang der Segelyacht FALADO VON RHODOS am 9. August 2013 vor Island. | 4.833 | 15.12.2014 |
| 7. | | Das National Transportation Safety Board (NTSB) hat den Bericht zum Untergang des Holzschiffes BOUNTY am 6. Februar 2014 veröffentlicht. | 4.685 | 25.02.2014 |
| 8. | 19/12 | Grundberührung des Passagierschiffs DEUTSCHLAND in Chile nahe des Gletschers Ventisquero Italia am 15. Januar 2012. | 4.483 | 21.03.2014 |
| 9. | 143/11 | Tod eines Besatzungsmitglieds der Segelyacht SPECIAL ONE am 30. April 2011 vor Fehmarn. Bereits im Jahre 2012 veröffentlicht. | 4.342 | 30.04.2014 |
| 10. | 291/13 | Untergang der Motoryacht KROELLE nach Brand im Maschinenraum nordwestlich von Fehmarn am 8. August 2013 | 3.679 | 01.09.2014 |

Es fällt auf, dass lediglich zwei der neun hier aufgeführten Unfallberichte Handelsschiffe im engeren Sinne betreffen. In drei Fällen geht es um Sportboote, in weiteren drei um Traditionsschiffe bzw. Nachbauten und in einem Fall um ein Passagierschiff. Die bereits oben dargestellten Erkenntnisse zum Medieninteresse bestätigen sich auch hier. Für die interessierte Öffentlichkeit sind insbesondere die Fälle spannend, die die Freizeit- und Passagierschiffahrt betreffend. Unfälle im Bereich der Handelsschiffahrt erzeugen nur dann besonderes Interesse, wenn es sich um sehr spektakuläre oder tragische Unfälle handelt.

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 national 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 2014

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick und Vergleich über die in den Jahren 2012 bis 2014 an die BSU gemeldeten Ereignisse.

| | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------------------------|------------|------------|------------|
| SSU | 3 | 2 | 6 |
| SU | 8 | 16 | 20 |
| WSU | 332 | 221 | 214 |
| Vorkommnisse (V) | - | 44 | 67 |
| Andere (See-)Unfälle (AU) | 54 | 92 | 67 |
| - davon Sportboote | 42 | 73 | 49 |
| Kein Seeunfall (KU) | 65 | 42 | 52 |
| | | | |
| Meldungen gesamt | 462 | 417 | 426 |

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

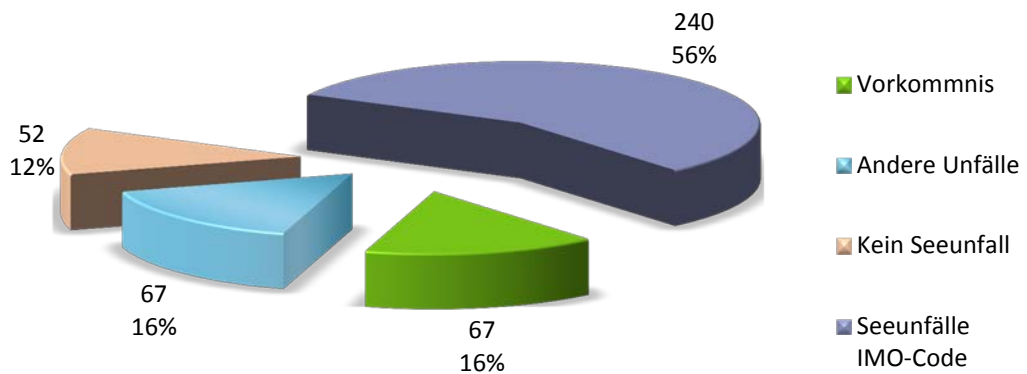
Sehr schwere Seeunfälle (SSU), schwere Seeunfälle (SU), weniger schwere Seeunfälle (WSU) sowie Vorkommnisse (V) sind nach dieser Tabelle ausschließlich solche nach den internationalen Regelungen.

Vorkommnisse wurden 2013 erstmals ausgewiesen. In 2012 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 auf Binnenschiffahrtsstraßen oder Erkrankungen von Passagieren auf Fähren oder Kreuzfahrtschiffen oder Besatzungsmitgliedern allgemein.

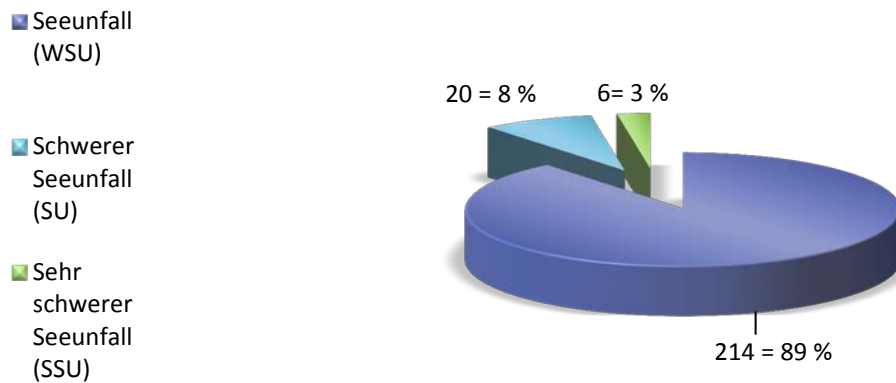
Gesamtmeldungen 2014



Seeunfälle insgesamt

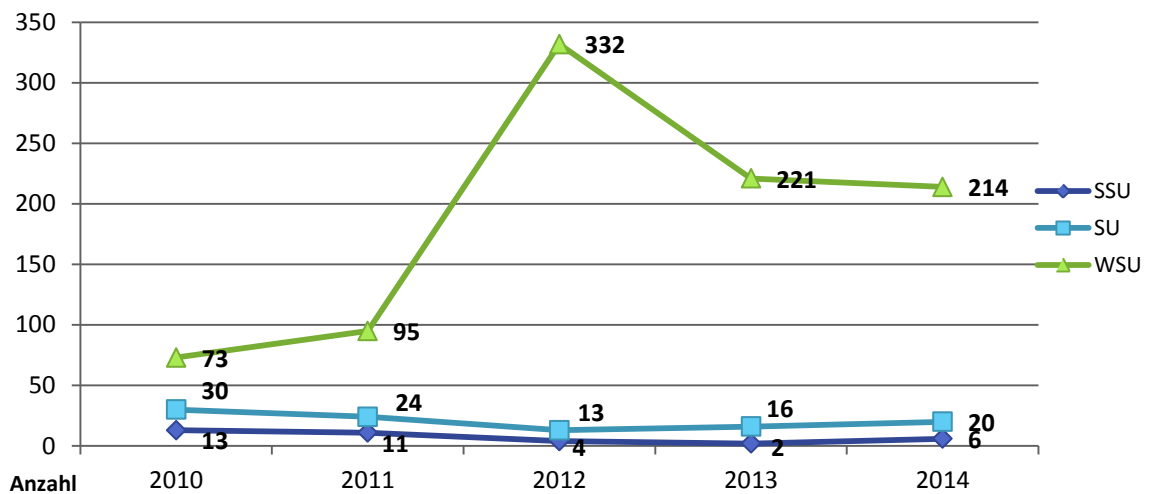
Von den insgesamt gemeldeten 426 Vorfällen sind 240 als Seeunfälle eingestuft worden, davon 6 sehr schwere und 20 schwere Unfälle.

Seeunfälle nach dem IMO-Code



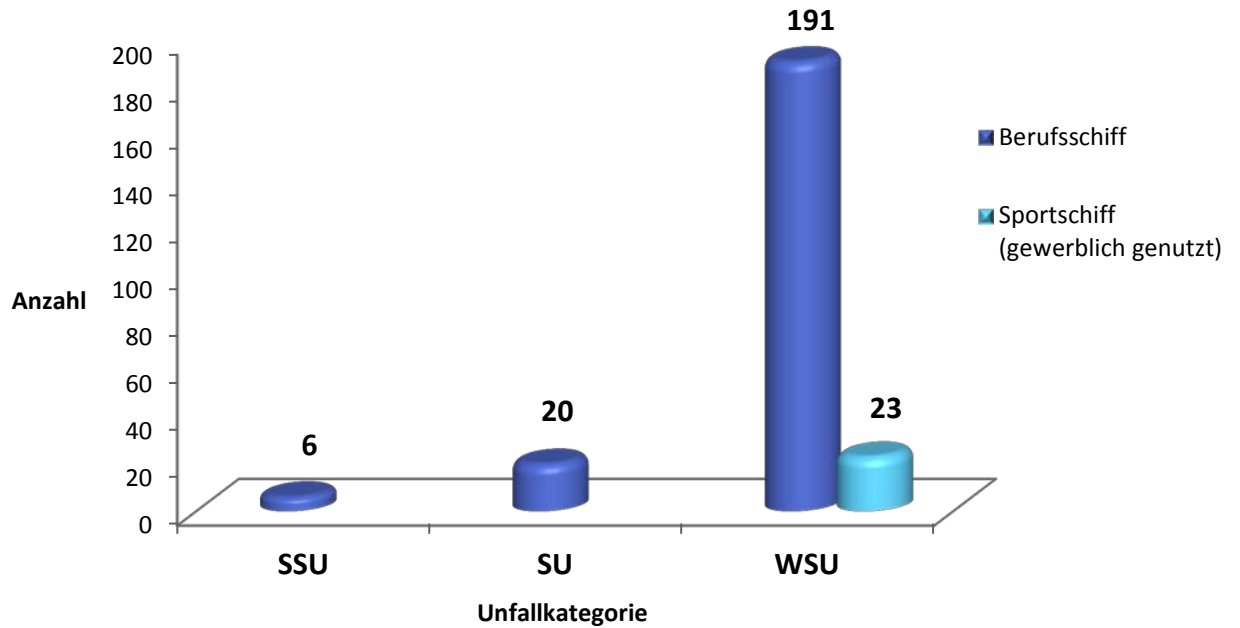
Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung der letzten 5 Jahre, wobei immer zu berücksichtigen ist, dass 2012 das gesamte System an die international geltenden Regelungen angepasst wurde. Bis dahin gab es nicht die jetzt geltenden strengen Einstufungsregelungen, so dass das Ermessen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

Vergleich der Seeunfälle 2010 - 2014



Alle sehr schweren und schweren Unfälle haben sich im Bereich der Berufsschifffahrt ereignet. Von den insgesamt 214 weniger schweren Unfällen betrafen 23 gewerblich genutzte Sportboote oder nicht rein privat genutzte „Traditionsschiffe“.

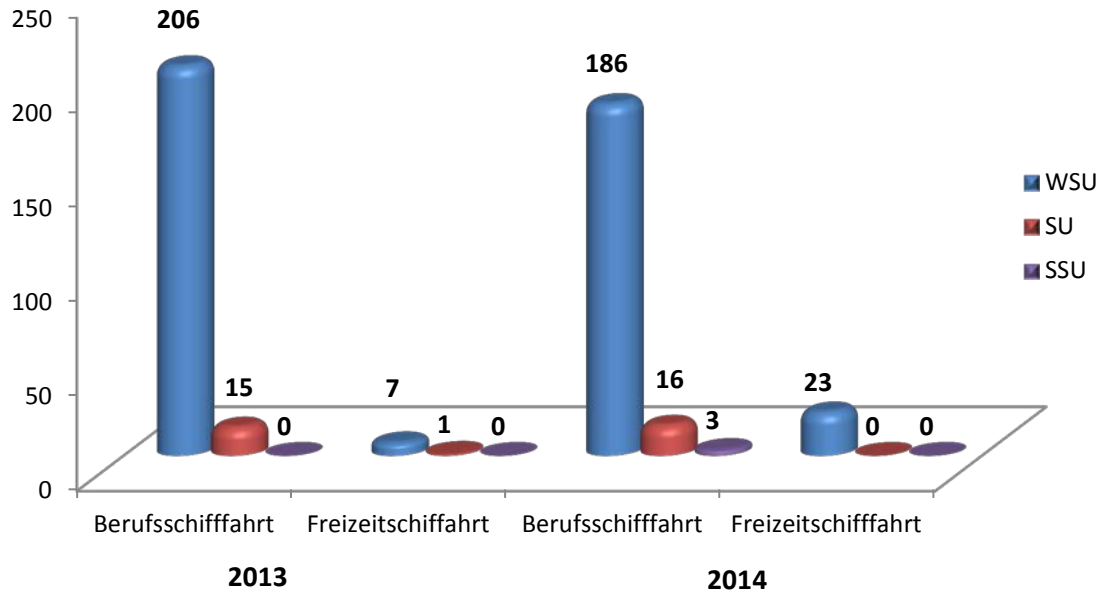
Seeunfälle Berufs-/Sportschifffahrt



Seeunfälle in deutschen Gewässern

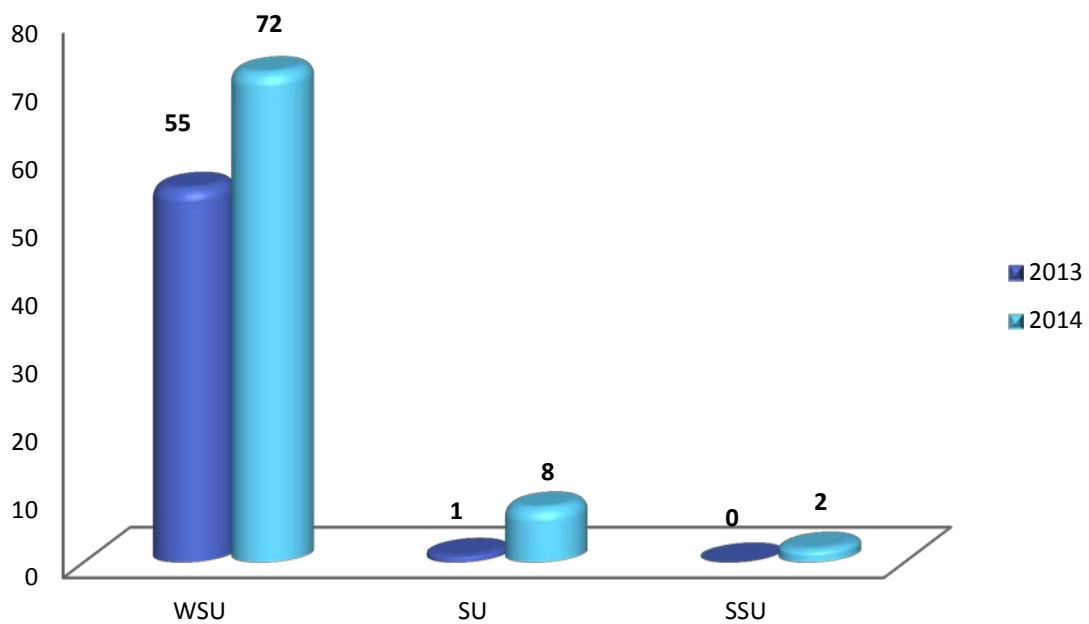
2014 ereigneten sich innerhalb der deutschen Gewässer 228 der insgesamt 240 gemeldeten Seeunfälle, unterteilt in 209 WSU, 16 SU und 3 SSU. Daraus folgt, dass im Vergleich zu 2013 die Anzahl der schweren und weniger schweren Unfälle nahezu konstant geblieben ist, während es in 2014 wieder drei Unfälle mit tödlich verunglückten Seeleuten gab, davon allerdings keiner auf einem deutsch geflaggt Schiff.

Seeunfälle in deutschen Gewässern



Seeunfälle auf deutschen Schiffen

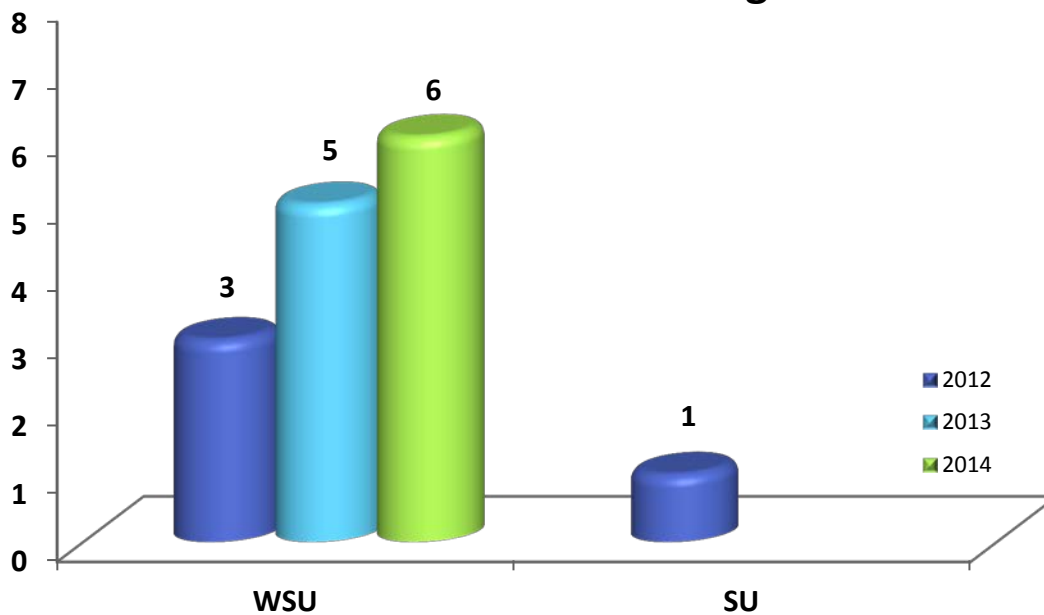
Seeunfälle auf deutschen Schiffen



An Bord von Seeschiffen unter deutscher Flagge ereigneten sich 82 Seeunfälle, unterteilt in 72 WSU, 8 SU und 2 SSU sowie weitere 6 Seeunfälle an Bord von Fischereifahrzeugen, wobei kein schwerer oder sehr schwerer Unfall zu verzeichnen war.

Zählt man die Unfälle in deutschen Gewässern und unter deutscher Flagge zusammen, kommt man bei den schweren und weniger schweren Unfällen zu einer größeren Anzahl als zuvor angegeben. Dies ist darin begründet, dass sich eine Reihe von Unfällen in deutschen Gewässern und auf Schiffen unter deutscher Flagge ereignet hat. Diese Fälle wurden daher in beide Kategorien aufgenommen.

Seeunfälle auf deutschen Seefischereifahrzeugen



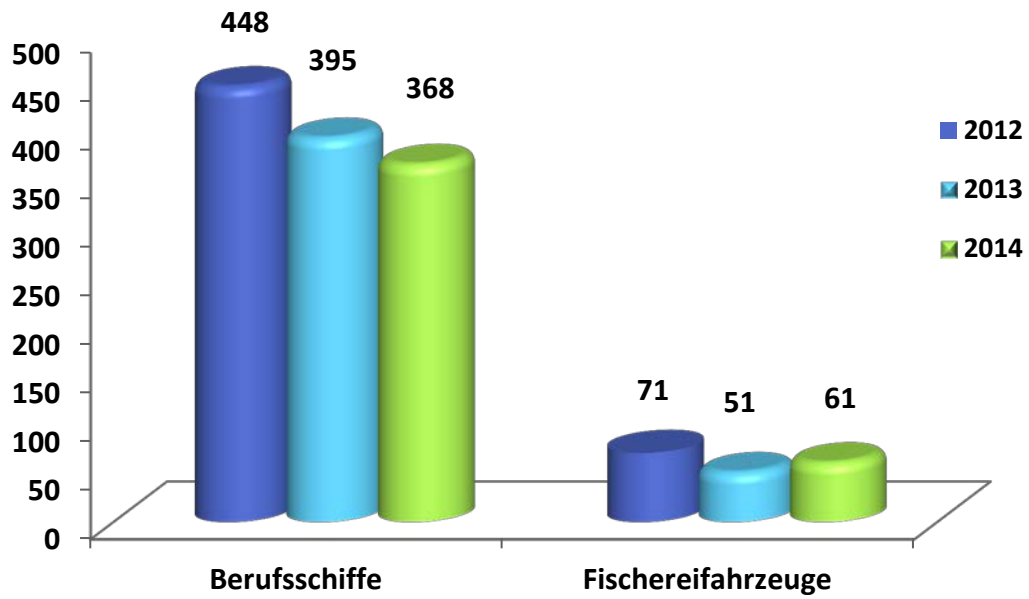
Am 31. Dezember 2014 waren 368 (2013: 395) Handelsschiffe unter deutscher Flagge registriert². Gegenüber dem Vorjahr fand demnach nochmals ein Rückgang von ca.7 % statt.

Die Fischereiflotte wuchs dagegen nominell auf 61 (2013: 51) Seefischereifahrzeuge³.

² Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

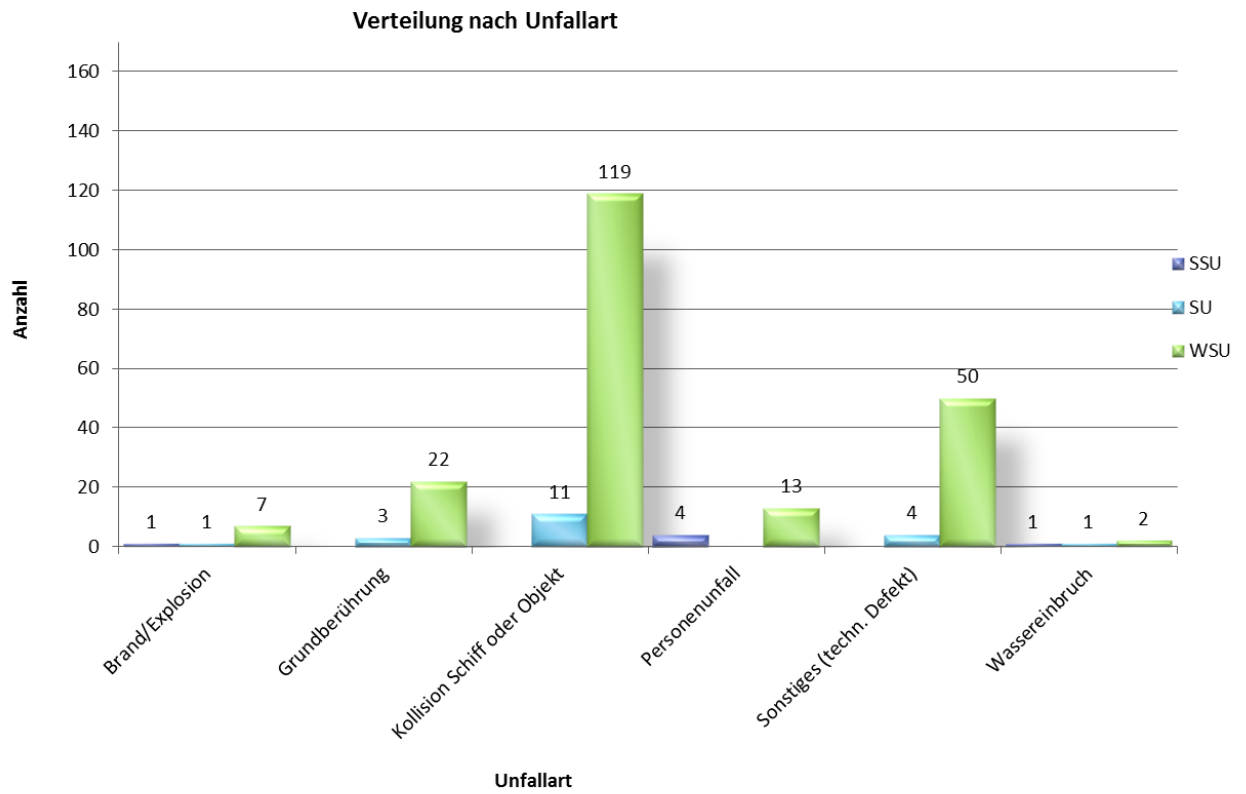
³ Quelle: wie vor

Schiffe, die 2012-2014 die deutsche Flagge führten



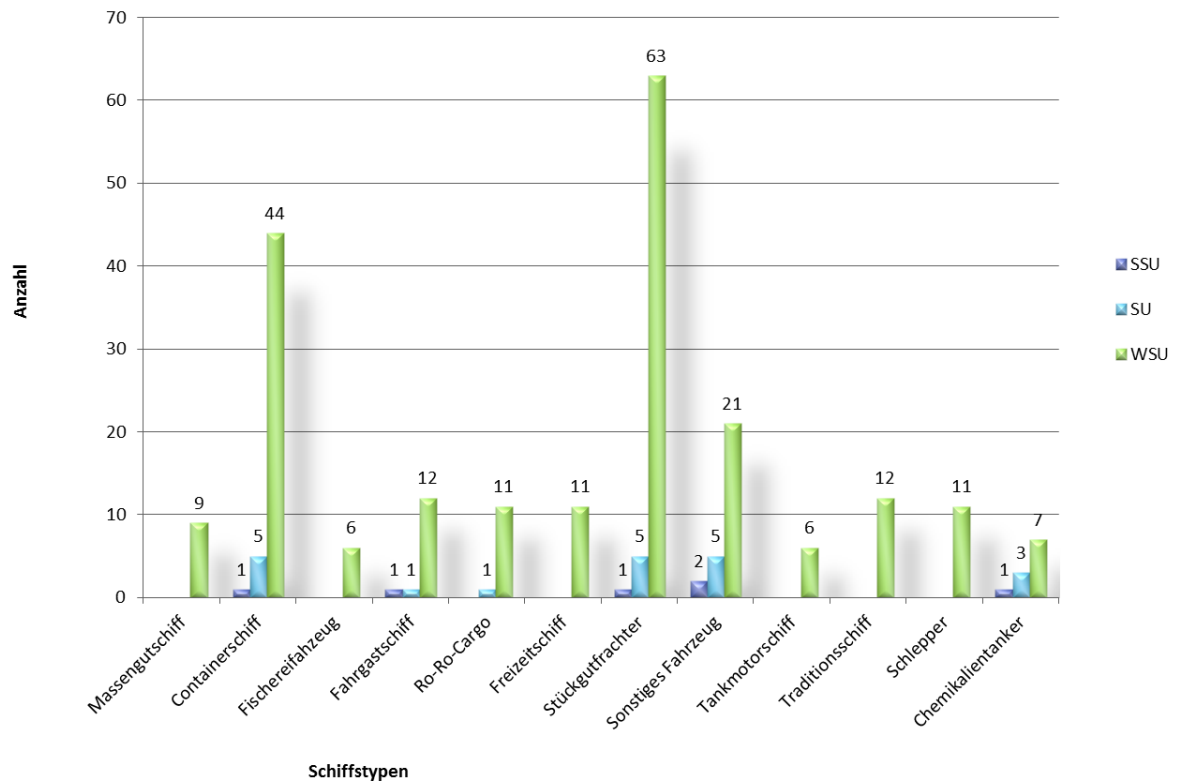
Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen 2014



| Unfallart | SSU | SU | WSU | Gesamtergebnis |
|------------------------------|-----|----|-----|----------------|
| Brand/Explosion | 1 | 1 | 7 | 9 |
| Grundberührung | | 3 | 22 | 25 |
| Kollision Schiff oder Objekt | | 11 | 119 | 130 |
| Personenumfall | 4 | | 13 | 17 |
| Sonstiges (techn. Defekt) | | 4 | 51 | 55 |
| Wassereinbruch | 1 | 1 | 2 | 4 |
| Gesamtergebnis | 6 | 20 | 214 | 240 |

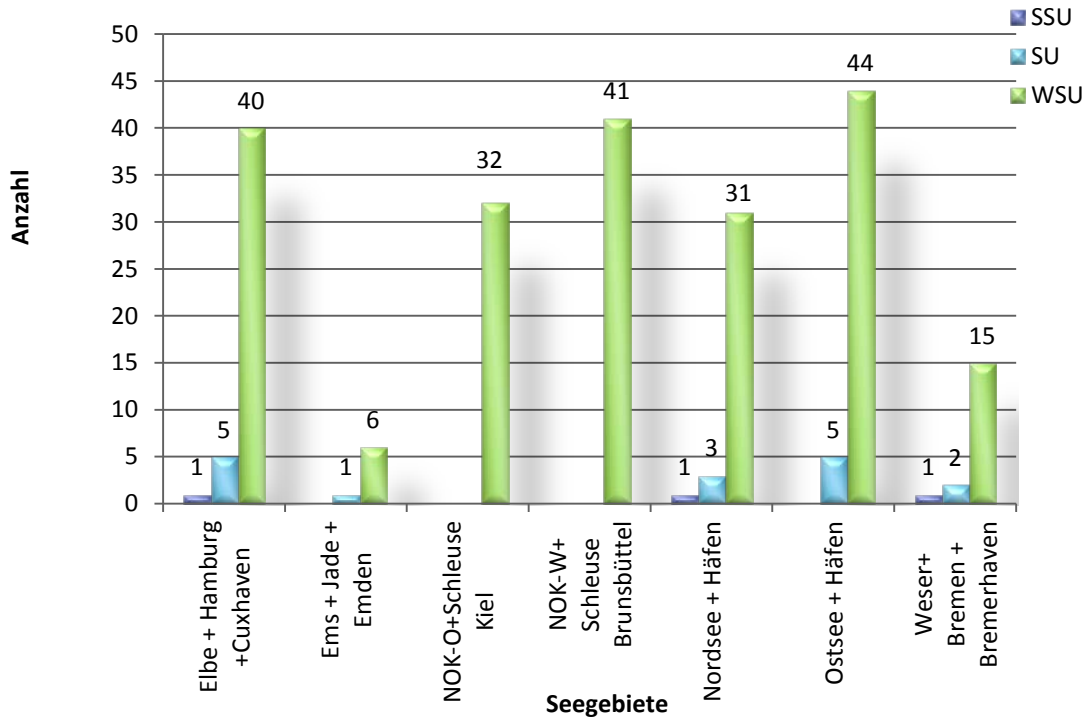
Verteilung nach Schiffstypen



| | SSU | SU | WSU | Gesamt |
|--------------------|-----|----|-----|--------|
| Massengutschiff | | | 9 | 9 |
| Containerschiff | 1 | 5 | 45 | 51 |
| Fischereifahrzeug | | | 6 | 6 |
| Fahrgastschiff | 1 | 1 | 12 | 14 |
| Ro-Ro-Cargo | | 1 | 11 | 12 |
| Freizeitschiff | | | 11 | 11 |
| Stückgutfrachter | 1 | 5 | 63 | 69 |
| Sonstiges Fahrzeug | 2 | 5 | 21 | 28 |
| Tankmotorschiff | | | 6 | 6 |
| Traditionsschiff | | | 12 | 12 |
| Schlepper | | | 11 | 11 |
| Chemikalienanker | 1 | 3 | 7 | 11 |
| | 6 | 20 | 214 | 240 |

Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten

Verteilung nach Seegebieten



| Fahrtgebiet | SSU | SU | WSU | Gesamt |
|-----------------------------|----------|-----------|------------|------------|
| Elbe + Hamburg + Cuxhaven | 1 | 5 | 40 | 46 |
| Ems + Jade + Emden | 1 | 1 | 6 | 7 |
| NOK-O+Schleuse Kiel | 0 | 0 | 32 | 32 |
| NOK-W+ Schleuse Brunsbüttel | 0 | 0 | 41 | 41 |
| Nordsee + Häfen | 1 | 3 | 31 | 35 |
| Ostsee + Häfen | 0 | 5 | 44 | 49 |
| Weltweit + Häfen | 3 | 4 | 5 | 12 |
| Weser+ Bremen + Bremerhaven | 1 | 2 | 15 | 18 |
| Gesamtergebnis | 6 | 20 | 214 | 240 |

Anders als im Vorjahr, als es in der Berufsschifffahrt keinen einzigen Todesfall gegeben hat, waren in 2014 bei 5 sehr schweren Unfällen 8 Todesopfer zu beklagen. 3 Tote gab es allein auf dem deutsch geflaggt Schiff SUNTIS, 2 beim Untergang des Binnenschiffes (!) ZANDER nördlich von Norderney. Außerdem gab es 3 tödliche Arbeitsunfälle auf den Schiffen MAERSK SURABAYA (Deutschland), SILVER PEGASUS (Panama) und WESTPORT (Hongkong). Nicht außer Betracht bleiben darf auch das Unglück der NORMAN ATLANTIC am Ende des Jahres, bei dem 3 aus Deutschland kommende Passagiere ums Leben kamen.

Außerdem kam ein Mensch beim Untergang des Fischkutters ANDREA in der Hohwachter Bucht um. Dieser Unfall fällt grundsätzlich nicht in den Zuständigkeitsbereich der BSU, da es sich um einen Fischkutter deutlich unter einer Länge von 15 m handelt. Wegen des tragischen Ausgangs und offensichtlicher Sicherheitsmängel wird der Fall ausnahmsweise dennoch untersucht.

Insgesamt wurden 104 (Vorjahr: 58) Personen im Berufs- und Freizeitbereich bei 39 (Vorjahr: 45) Unfällen verletzt.

Berufsschifffahrt: 87 (40) verletzte Personen bei 28 (32) Meldungen
Freizeitschifffahrt: 17 (18) verletzte Personen bei 11 (13) Meldungen

Die drastische Steigerung bei der Zahl der Verletzten basiert ausschließlich auf dem Unfall der ADLER EXPRESS am 4. Juni 2014, bei dem allein 49 Personen verletzt wurden. Im Übrigen ist hier kein negativer Trend zu erkennen.

Übersicht über erledigte und laufende Untersuchungen

Im Jahre 2014 wurden 15 Untersuchungen mit einem veröffentlichten Untersuchungsbericht abgeschlossen, davon 3 aus dem Jahre 2011, 3 aus dem Jahre 2012 und 9 aus 2013. Weitere 14 Untersuchungen wurden mit einem internen Bericht, davon 3 aus 2013 und 11 aus 2014, beendet. Schließlich wurden 5 Fälle an andere beteiligte Staaten, davon 4 an die jeweiligen zuständigen Flaggenstaaten, abgegeben.

Außerdem wurden 4 Zwischenberichte veröffentlicht.

Ende 2014 waren somit 24 Fälle in Bearbeitung. Die Einzelheiten sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen.

Untersuchte Seeunfälle, die 2014 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

| | Veröffentlicht | Bericht Nr. | Unfalltag | Schiffsname | Schiffstyp | Nationalität | Unfallort | Unfallart |
|----|----------------|-------------|------------|---------------------------------|--------------------------------------|---|----------------------------|-------------------|
| 1 | 25.02.2014 | 160/13 | 21.06.2013 | Rakel | Traditionsschiff | Deutschland | Südlich Helgoland | Wassereinbruch |
| 2 | 28.02.2014 | 255/12 | 14.07.2012 | MSC Flaminia | Containerschiff | Deutschland | Atlantik | Brand/Explosion |
| 3 | 21.03.2014 | 19/12 | 15.01.2012 | Deutschland | Kreuzfahrtschiff | Deutschland | Ushuaia/Argentinien | Grundberührung |
| 4 | 31.03.2014 | 250/11 | 21.06.2011 | CSAV Petorca/ CCNI Rimac | Containerschiff/ Containerschiff | Liberia/ Deutschland | Gelbes Meer – Yanhan | Kollision |
| 5 | 10.04.2014 | 94/13 | 18.04.2013 | Norfolk Express | Frachtschiff | Bermuda | Außenweser Bremerhaven | Grundberührung |
| 6 | 27.06.2014 | 117/11 | 14.04.2011 | Tyumen-2/ OOCL Finland | Stückgutfrachter/ Containerschiff | Russland/ Deutschland | NOK, km 32 | Kollision |
| 7 | 31.07.2014 | 417/13 | 07.05.2013 | Conmar Avenue/ Maersk Kalmar | Containerschiff/ Containerschiff | Antigua & Barbuda/ Niederlande | Außenweser | Kollision |
| 8 | 08.08.2014 | 86/13 | 11.04.2013 | Meri Tuuli | Sportboot gewerbl./ Polizeiboot | Deutschland/ Portugal | Figueira da Foz (Portugal) | Kentern |
| 9 | 01.09.2014 | 291/13 | 08.08.2013 | Kroelle | Motoryacht | Deutschland | Fehmarn | Brand |
| 10 | 25.09.2014 | 010/11 | 07.01.2011 | Frisia II | Fähre | Deutschland | Norddeich | Personenunfall |
| 11 | 02.10.2014 | 15/13 | 31.01.2013 | Coral Ace/ Lisa Schulte | Bulker/ Containerschiff | Panama/ Zypern | Neue Weser Reede | Kollision |
| 12 | 20.10.2014 | 342/13 | 05.11.2013 | Roseburg | Frachtschiff | Antigua & Barbuda | Kiel-Holtenau Reede | Beinahekenterrung |
| 13 | 18.11.2014 | 289/12 | 14.08.2012 | Katja | Tanker | Bahamas | Jade | Grundberührung |
| 14 | 01.12.2014 | 373/13 | 12.12.2013 | Merweborg/ Caroline Russ | Frachtschiff/ Frachtschiff | Nied. Antillen/ Antigua & Barbuda | Cuxhaven | Kollision |
| 15 | 15.12.2014 | 265/13 | 09.08.2013 | Falado von Rhodos | Traditionsschiff | Deutschland | Hohe See vor Island | Untergang |

Untersuchungszwischenberichte 2014

| | Veröffent-licht | Be-richt Nr. | Unfalltag | Schiffsname | Schiffstyp | Nationalität | Unfallort | Unfallart |
|---|-----------------|--------------|------------|----------------------------|-------------------------------------|---|------------------------|-----------|
| 1 | 31.01.2014 | 15/13 | 31.01.2013 | Coral Ace/ Lisa Schulte | Bulker/ Containerschiff | Panama/ Zypern | Neue Weser Reede | Kollision |
| 2 | 29.04.2014 | 99/13 | 01.05.2013 | Atlantic Cartier | ConRo Frachtschiff | Schweden | Hafen Hamburg | Brand |
| 3 | 10.07.2014 | 265/13 | 09.08.2013 | Falado von Rhodos | Traditionsschiff | Deutschland | Hohe See vor Island | Untergang |
| 4 | 29.10.2014 | 330/13 | 28.10.2013 | Syderfly/ Coral Ivory | Frachtschiff/ Chemikalien-tanker | St. Vincent & Grenadinen/ Niederlande | NOK | Kollision |

Untersuchte Seeunfälle, die in 2014 mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

| | Datum | Gesch.-Nr. | Unfalltag | Schiffsname | Schiffstyp | Nationalität | Unfallort | Unfallart |
|----|-------------------------|------------|------------|--|--|--------------------------------|--|----------------------------|
| 1 | Eingestellt 10.12.14 | 213/13 | 26.07.2013 | West Sund/ SB7020 | Schlepper/Barge | Dänemark/ Dänemark | NOK, Schleuse Brunsbüttel | Kollision |
| 2 | Eingestellt 10.12.14 | 212/13 | 28.07.2013 | West Sund/ Perseus | Schlepper/Barge | Dänemark/ Dänemark | NOK, Schleuse Brunsbüttel | Kollision |
| 3 | Eingestellt 21.08.14 | 346/13 | 15.11.2013 | Hanjin Chicago/ Jin Xue Yuan | Containerschiff/ Kümo | Deutschland/ China | Chinesisches Meer | Kollision |
| 4 | Eingestellt 10.06.14 | 018/14 | 27.01.2014 | Roland von Bremen | Traditionsschiff | Deutschland | Hafen Bremen | Wassereinbruch |
| 5 | Eingestellt 20.08.14 | 035/14 | 16.02.2014 | Cap San Augustin/ ZHEYUYE 32002 | Containerschiff/ Fischkutter | Deutschland China | Chinesisches Meer | Kollision |
| 6 | Eingestellt 26.06.14 | 136/14 | 06.04.2014 | Hansa Constitution | Containerschiff | Deutschland | Pok Fu Lam/ East Lamma Channel/China | Grundberührung |
| 7 | Eingestellt 14.05.14 | 092/14 | 13.04.2014 | Ashley | Stückgutfrachter | Niederlande | Fehmarnsund | Grundberührung |
| 8 | Eingestellt 08.07.14 | 107/14 | 29.04.2014 | Wattenmeer | Fischereifahrzeug | Deutschland | Norderelbe | Untergang |
| 9 | Eingestellt 18.12.14 | 117/14 | 06.05.2014 | Hanjin Athens | Containerschiff | Deutschland | Suez-Kanal | Brand |
| 10 | Eingestellt 20.06.14 | 137/14 | 17.05.2014 | Nordersand | Stückgutfrachter | Gibraltar | Bremerhaven | Personenunfall |
| 11 | Eingestellt 19.09.14 | 129/14 | 18.05.2014 | YM Uniformity | Containerschiff | China | Elbe | Explosion |
| 12 | Eingestellt 17.12.14 | 221/14 | 23.07.2014 | Triton | Schlepper | Niederlande | Hafen Lubmin | Kollision |
| 13 | Eingestellt 11.11.14 | 349/14 | 06.11.2014 | Transpulp | RoRo Cargo | Schweden | Travemünde | Sonstiges/ Black-out HM |
| 14 | Eingestellt 13.11.14 | 359/14 | 11.11.2014 | Pulpca/ Stena Flavia | RoRo Cargo/ RoRo Fahrtgast- schiff | Niederlande/ Großbritannien | Travemünde | Kollision |

Seeunfälle, die in 2014 an einen anderen beteiligten Staat abgegeben wurden

| | Gesch.-Nr. | Unfalltag | Schiffsname | Schiffstyp | Nationalität | Unfallort | Unfallart |
|---|------------|------------|------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------|----------------|
| 1 | 16/14 | 30.01.2014 | Argent Eyebright | Chemikalien tanker | Panama | Pagensand | Festkommen |
| 2 | 164/14 | 18.06.2014 | Sea Gale | Offshore Schiff | Dänemark | Helgoland | Sonstiges |
| 3 | 249/14 | 04.07.2014 | MIA-B | Stückgutfrachter | Deutschland | Dänischer Gewässer | Aufgrundlaufen |
| 4 | 294/14 | 29.09.2014 | Colombo Express/ Maersk Tanjung | Containerschiff/ Containerschiff | Deutschland/ Singapur | Suez-Kanal | Kollision |
| 5 | 345/14 | 05.11.2014 | Leonie | Stückgutfrachter | Niederlande | Emsmündung | Aufgrundlaufen |

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2014

| | Gesch.-Nr. | Unfalltag | Schiffsname | Schiffstyp | Nationalität | Unfallort | Unfallart |
|----|------------|------------|--------------------------------------|--|--|------------------------|---------------------------|
| 1 | 330/12 | 13.01.2012 | Costa Concordia | Kreuzfahrtschiff | Italien | Insel Giglio (Italien) | Kentern |
| 2 | 397/12 | 08.11.2012 | Ulusoy 14 | Fähre | Türkei | Flensburg | Personenunfall |
| 3 | 99/13 | 01.05.2013 | Atlantic Cartier | ConRo Frachtschiff | Schweden | Hafen Hamburg | Brand |
| 4 | 330/13 | 28.10.2013 | Syderfly/ Coral Ivory | Frachtschiff/ Chemikalien tanker | St. Vincent & Grenadinen / Niederlande | NOK | Kollision |
| 5 | 05/14 | 11.01.2014 | P&O Nedlloyd Juliana | Containerschiff | Liberia | Pier Bremerhaven | Kollision |
| 6 | 07/14 | 17.01.2014 | Pacific Orca/ Jurie van den Berg | Offshore Schiff/ Fischereifahrzeug | Zypern/ Deutschland | N-lich Borkum | Kollision |
| 7 | 36/14 | 16.01.2014 | Stenberg/ Wes Janine | Chemikalien tanker/ Containerschiff | Gibraltar/ Antigua & Barbuda | Elbe | Kollision |
| 8 | 32/14 | 15.02.2014 | Maersk Laberinto/ Maersk Missouri | Containerschiff/ Containerschiff | HGK/ USA | Hafen Bremerhaven | Kollision |
| 9 | 58/14 | 05.03.2014 | Wilson Fedje/ Jade | Containerschiff/ Binnenschiff | Barbados/ Deutschland | Hafen Hamburg | Kollision |
| 10 | 128/14 | 16.05.2014 | MSC Benedetta | Containerschiff | Deutschland | Hafen Zeebrügge | Kollision |
| 11 | 124/14 | 20.05.2014 | Klaus Groth | Fischereifahrzeug | Deutschland | S-lich Amrum | Brand/Explosion |
| 12 | 138/14 | 21.05.2014 | Nordevent Sea Rocket (R.I.B.) | R.I.B. Schlauchboot | Deutschland | Elbe | Personenunfall |
| 13 | 140/14 | 26.05.2014 | Suntis | Stückgutfrachter | Deutschland | Goole/UK | Personenunfall |
| 14 | 156/14 | 04.06.2014 | Adler Express | Fähre | Deutschland | Hafen Wittdün/Amrum | Kollision |
| 15 | 189/14 | 30.05.2014 | Nobile/ Werker | Rennkutter/ Baustellenfahrzeug | Deutschland/ Deutschland | Flensburger Förde | Kollision |
| 16 | 262/14 | 16.08.2014 | Andrea | Fischereifahrzeug | Deutschland | Bucht Hohwacht | Untergang |
| 17 | 266/14 | 13.08.2014 | Ponton 1/ Bösch | Ponton/ Schlepper | Deutschland Deutschland | Darß | Untergang Ponton |
| 18 | 272/14 | 01.09.2014 | Maersk Surabaya | Containerschiff | Deutschland | Shanghai | Personenunfall |
| 19 | 276/14 | 05.09.2014 | Francisca/ RMS Bremen | Stückgutfrachter/ Stückgutfrachter | Antigua & Barbuda/ Zypern | Kieler Förde | Kollision |
| 20 | 337/14 | 20.09.2014 | Silver Pegasus | Holzfrachter | Panama | Brake | Personenunfall |
| 21 | 361/14 | 19.11.2014 | Johanna Josefine | Bagger | Niederlande | Brake | Kollision |
| 22 | 364/14 | 21.11.2014 | MTM Westport | Chemikalien tanker | Hongkong | Außenelbe | Personenunfall |
| 23 | 370/14 | 24.11.2014 | Zander | Sonstiges Fahrzeug (Schwimmgreifer) | Ohne | N-lich Norderney | Personenunfall |
| 24 | 411/14 | 28.12.2014 | Norman Atlantic | RoRo- Fahrgastschiff | Italien | Adria | Brand/ Personenschaden |

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2014, von Januar bis einschließlich Mai 2015 veröffentlicht

| | | Be- richt Nr. | Unfalltag | Schiffsname | Schiffstyp | Nationalität | Unfallort | Unfallart |
|---|------------|---------------------|------------|-----------------------|-----------------------------|--------------------|------------------|-----------------------|
| 1 | 09.01.2015 | 06/14 | 09.01.2014 | Merita | Stückgutfrachter | Zypern | Hafen Rostock | Maschinen- ausfall |
| 2 | 19.01.2015 | 43/14 | 01.03.2014 | Bimi/ Barent Zanen | Bagger/ Stückgutfrachter | Zypern/ Bahamas | Medem Reede | Kollision |

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2014, Zwischenberichte von Januar bis einschließlich Mai 2015 veröffentlicht

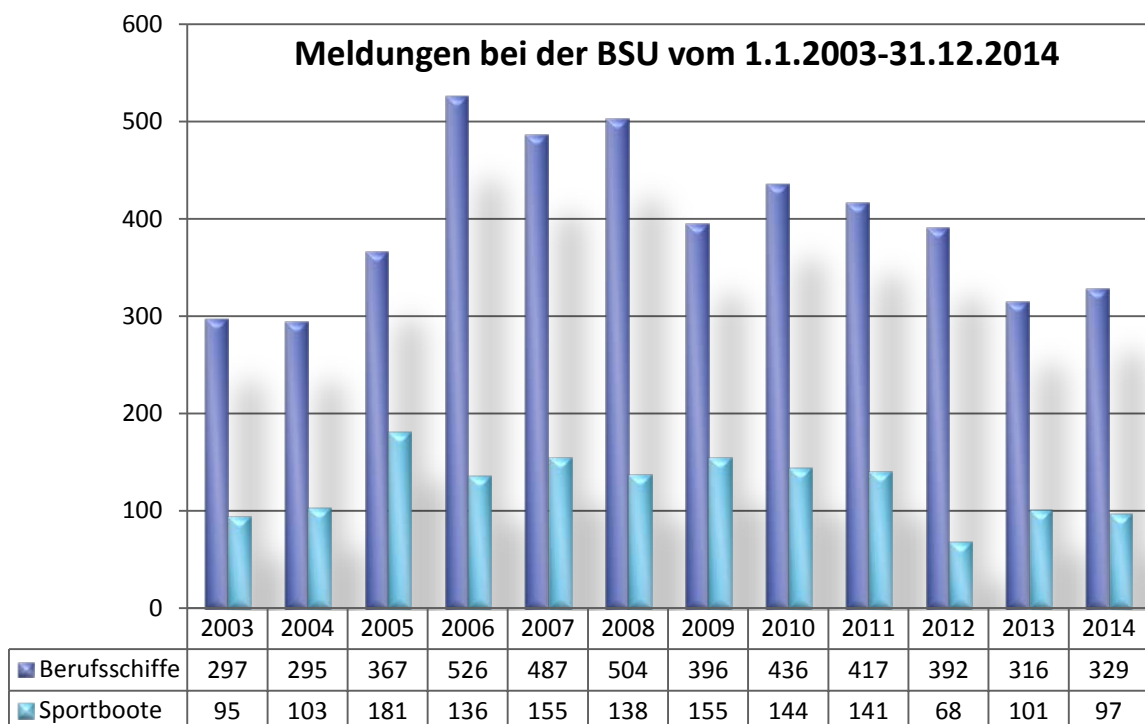
| | Veröffent- licht | Be- richt Nr. | Unfalltag | Schiffsname | Schiffstyp | Nationalität | Unfallort | Unfallart |
|---|---------------------|---------------------|------------|-------------------------------------|---------------------------------------|------------------------|------------------|-----------|
| 1 | 21.01.2015 | 07/14 | 17.01.2014 | Pacific Orca/ Jurie van den Berg | Offshore Schiff/ Fischereifahrzeug | Zypern/ Deutschland | N-lich Borkum | Kollision |

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.

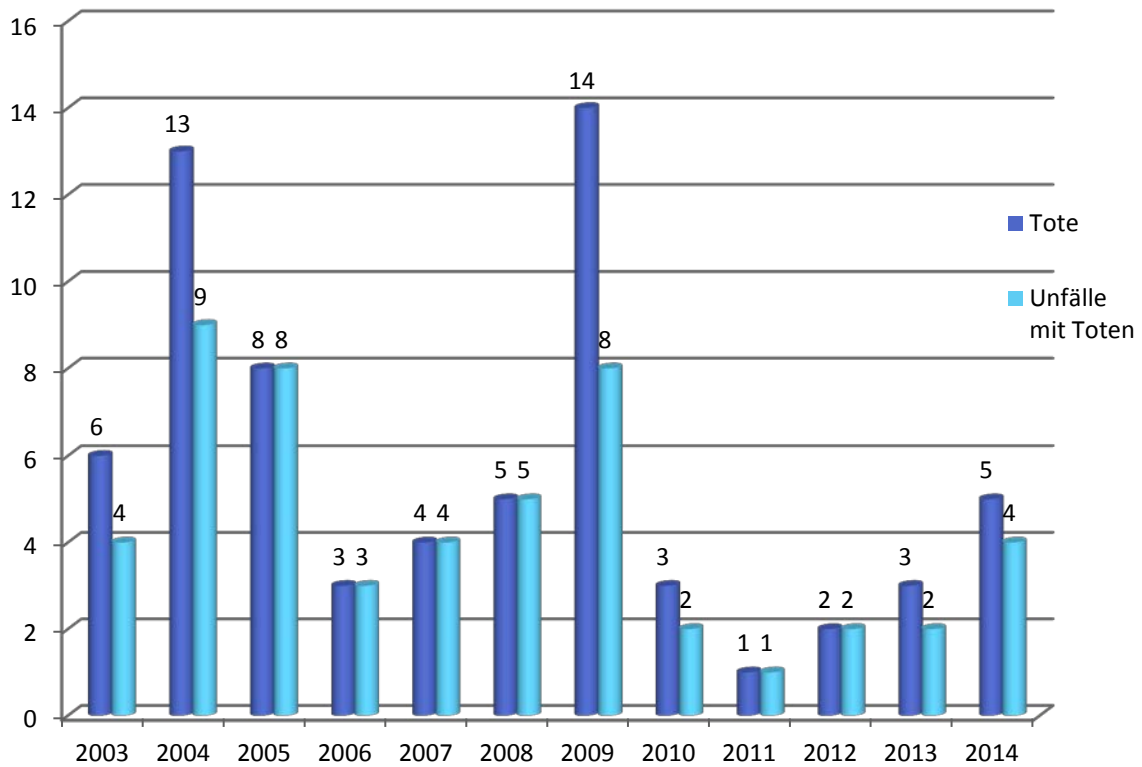
Für Seeunfälle von Sportbooten in deutschen Gewässern und der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone mit ausschließlicher Beteiligung von Sportbooten hat der Normgeber mit dem § 1 Abs. 4 des SUG eine Öffnungsklausel geschaffen. Die BSU kann diese Fälle weiterhin untersuchen, sofern Erkenntnisse zu 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 Berufsschiffahrt erstmals seit 5 Jahren wieder ein (geringer) Anstieg zu verzeichnen ist, sind die Sportbootmeldungen in diesem Jahr leicht zurückgegangen.

Todesfälle Sportschifffahrt 2003-2014



Schließlich zeigt dieses Bild die Entwicklung der Meldungen von Unfällen mit tödlichem Ausgang. Korrekterweise muss man sagen, dass es sich bei diesen Meldungen in vielen Fällen tatsächlich nicht um Seeunfälle handelt, weil die Fahrzeuge, mit denen sich manche Menschen leichtfertig aufs Wasser begeben, keine Fahrzeuge sind, die zur Seefahrt geeignet sind. Da es sich bei Kanus, Paddelbooten und anderen Kleinstfahrzeugen also nicht um Seeschiffe handelt, entfällt hier schon von vornherein die Grundlage für eine Untersuchung. Ähnliches gilt, wenn z.B. ein Skipper auf einem Segeltörn einen tödlichen Herzinfarkt erleidet.

Festzustellen ist daher, dass es auch 2014 keinen einzigen tödlichen Unfall mit einem seetauglichen Sportboot gegeben hat, so dass es insoweit auch keine Untersuchung gegeben hat.