



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

Jahresbericht 2015



Juli 2016

Inhalt

Vorwort.....	4
Aufbau der BSU	5
Grundlagen der Arbeit	6
Hauptuntersuchungen	7
Sicherheitsempfehlungen.....	13
Veröffentlichungen	14
Internationales	14
EMSA Audit	15
BSU-Intern	16
Fachbereich 1 (Untersuchungsteams).....	16
Fachbereich 2 (Technik und IT)	16
Fachbereich 3 (Verwaltung)	18
Veranstaltungen	19
Öffentlichkeitsarbeit	20
Statistik	23
Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle 2015	24
Seeunfälle insgesamt	26
Seeunfälle in deutschen Gewässern.....	27
Seeunfälle auf deutschen Schiffen.....	28
Schiffe unter deutscher Flagge	29
Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen 2015	30
Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten	32
Übersicht über erledigte und laufende Untersuchungen.....	34
Untersuchte Seeunfälle, die 2015 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden	34
Untersuchungszwischenberichte 2015	34
Untersuchte Seeunfälle, die in 2015 mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden	35
Seeunfälle, die in 2015 an einen anderen beteiligten Staat abgegeben wurden	35
Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2015.....	36

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2015, von Januar bis einschließlich Mai 2016 veröffentlicht	37
Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2015, Zwischenberichte von Januar bis einschließlich Mai 2016 veröffentlicht.....	37
Untersuchung von Sportbootunfällen durch die BSU	38
Todesfälle Sportschiffahrt 2003-2015.....	39

Vorwort

Das diesjährige Titelbild zeigt ausnahmsweise einen Vorfall, der keine gravierenden Folgen hatte und eher zum Schmunzeln anregt. Die beiden Ausflugschiffe haben keinen Tropfen Wasser mehr unter dem Kiel. Das Fahrgastschiff „Adler Express“ war am 11.07.15 mit 240 Fahrgästen und 6 Besatzungsmitgliedern im Wattenmeer zwischen der Hallig Langeneß und der Insel Amrum auf Grund gelaufen. Bei dem Versuch, die ADLER EXPRESS in größere Wassertiefen zu schleppen, ist auch die HAUKE HAIEN festgekommen. Viele Passagiere haben den Vorfall wohl als willkommene Abwechslung gesehen, zumal es keine Verletzten und nur geringe Sachschäden gab. Mit dem Abendhochwasser sind beide Schiffe dann wieder aufgeschwommen, ohne dass es externer Hilfe bedurfte.

Leider hat es auch im Jahre 2015 eine erhebliche Anzahl von Unfällen gegeben, die nicht so glimpflich ausgegangen sind. Sieben Todesopfer belegen dies nachdrücklich. Besonders spektakuläre Unfälle waren nicht zu verzeichnen. Die tödlich verunglückten Seemänner legen eher Zeugnis dafür ab, wie gefährlich auch vermeintliche Routinearbeiten sein können.

Die Untersuchungen in zwei höchst öffentlichkeitswirksamen Unfällen sind von deutscher Seite im Dezember 2015 beendet worden. Es handelt sich um die Fälle der COSTA CONCORDIA und der RoRo/Passagierfähre NORMAN ATLANTIC. In beiden Fällen war es trotz

der vorbildlichen Unterstützung durch die federführenden italienischen Kollegen in keiner Weise möglich, eigene Erkenntnisse zu gewinnen. Diese Entscheidung hatte auch ein erhebliches Medieninteresse zur Folge. Es bleibt zu hoffen, dass die italienische Rechtslage, die zu diesem unerfreulichen Ergebnis geführt hat, in absehbarer Zeit an die europäischen Vorgaben angepasst wird.

Apropos Europa, nachdem tatsächlich der undenkbare Fall des BREXIT eingetreten ist, wird es auch und gerade für die Seeunfalluntersuchung in Europa erhebliche Auswirkungen geben. Denn das Vereinigte Königreich ist nicht nur unbestritten die führende Nation in dieser Disziplin, sondern unterstützt insbesondere die Europäische Kommission und die Europäische Agentur für Seesicherheit EMSA sowie die Mitgliedstaaten der EU mit Rat und Tat. Nicht umsonst ist der Chief Inspector der britischen Seeunfalluntersuchungsbehörde MAIB der Chairman der wichtigsten internationalen und europäischen Gremien. Nicht nur ich werde die britischen Kollegen vermissen.

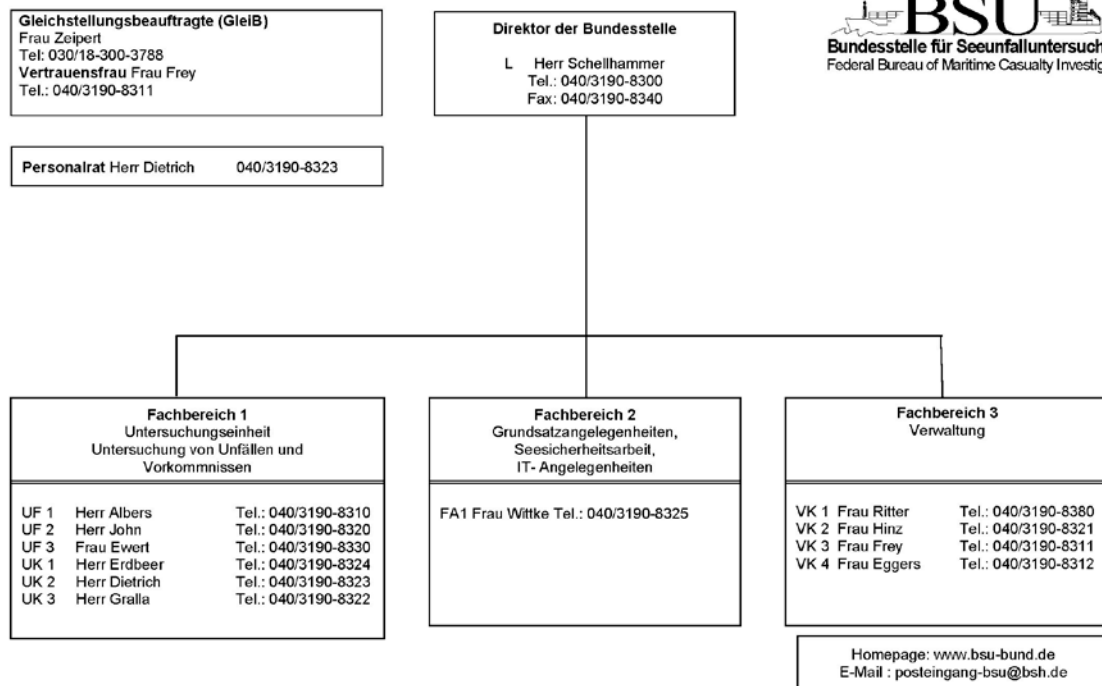
Volker Schellhammer

Aufbau der BSU

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) ist eine Bundesoberbehörde mit Sitz in Hamburg, bei der regelmäßig 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



UF = Untersuchungsführer FA = Fachaufgaben
UK = Untersuchungsfachkraft VK = Verwaltungsfachkraft

Stand:06/2016

außerhalb der Bürozeiten

Handy II - Rufbereitschaft - : 0170-5865675

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 begründetes 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 weiterleitet und
- sich an Vortragsveranstaltungen beteiligt.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 2011 wurde das SUG umfangreichen Änderungen unterzogen, um die Vorgaben der „Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr“ umzusetzen. 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 spätestens 12 Monate nach dem Seeunfall zu veröffentlichen hat. Dies ist in komplexen Fällen 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 grundsätzlich 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

2015 wurden 13 Untersuchungen mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen, darunter 5 Kollisionen, 4 Personenunfälle, davon 3 tödliche, sowie je ein Brand, eine Explosion, ein Untergang und ein Festkommen nach Maschinenausfall. Außerdem wurden 11 Unfälle mit einem internen Bericht und zwei Unfälle durch Abgabe an andere Staaten abgeschlossen.

Ein eigenes Kapitel stellen die Ende 2015 durch die BSU eingestellten Untersuchungen der sehr schweren Seeunfälle des Kreuzfahrtschiffes COSTA CONCORDIA und der Ro-Pax-Fähre NORMAN ATLANTIC dar. In beiden Fällen ergab sich eine deutsche Zuständigkeit daraus, dass unter den Todesopfern dieser tragischen Unfälle auch deutsche Staatsangehörige waren. Wie bereits im letzten Jahresbericht erwähnt, war es den deutschen wie auch den italienischen und anderen Seeunfalluntersuchern nicht möglich, sich eigene Erkenntnisse über den Unfall der COSTA CONCORDIA und seine Folgen zu verschaffen. Nicht anders gestaltete sich die Untersuchung im Fall der NORMAN ATLANTIC. Ursache dieser massiven Behinderung der Seeunfalluntersuchung ist die italienische Rechtslage, nach der das Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft und später das gerichtliche Verfahren uneingeschränkte und absolute Priorität gegenüber der Seeunfalluntersuchung haben. Eigene Rechte haben die Seeunfalluntersuchungsbehörden praktisch nicht. Dies ist umso erstaunlicher als das europäische Recht in Gestalt der Richtlinie 2009/18/EG die Mitgliedstaaten bereits mit Wirkung vom 17.06.2011 verpflichtet hat, dafür zu sorgen, dass die Seeunfalluntersuchungen unabhängig von strafrechtlichen Untersuchungen durchgeführt werden können und dass die Seeunfalluntersuchung durch derartige strafrechtliche Untersuchungen nicht verhindert, ausgesetzt oder verzögert werden darf.

Spätestens nach den Erfahrungen, die mit der Untersuchung der COSTA CONCORDIA im Jahre 2013 gemacht worden waren, war allgemein bekannt, welche unüberwindbaren Schwierigkeiten einer europarechtlich angemessenen Seeunfalluntersuchung in Italien entgegenstehen. Es bleibt rätselhaft, warum die Europäische Kommission insoweit nicht auf Abhilfe gedrungen hat. Bei der gegebenen Sachlage blieb der BSU nichts anderes übrig, als sich aus den Untersuchungen der COSTA CONCORDIA und der NORMAN ATLANTIC zurückzuziehen. Damit bleibt die Katastrophe der COSTA CONCORDIA aus Sicht der Seeunfalluntersuchung weitgehend unaufgeklärt. Man darf gespannt sein, welche Erkenntnisse aus dem Fall der NORMAN ATLANTIC gewonnen werden.

Besonders in Mitleidenschaft gezogen wurden 2015 die Schleusen zum Nord-Ostsee-Kanal in Brunsbüttel. Sowohl die neue Nordschleuse wie auch die neue Südschleuse wurden massiv beschädigt, was erhebliche Kosten und Ausfallzeiten zur Folge hatte.

Auch in diesem Jahr gab es wieder einige Todesfälle zu beklagen, darunter das rätselhafte Verschwinden eines Kapitäns von einem deutschen Containerschiff auf hoher See vor Sri Lanka.

Nachfolgend sollen noch einige Informationen zu den wichtigsten bzw. öffentlichkeitswirksamsten Fällen des Jahres 2015 gegeben werden.

Untergang des Fischkutters KRISTINA westlich von Borkum



Am 18. Februar 2015 ging der unter deutscher Flagge fahrende Fischkutter KRISTINA gegen 11:00 Uhr in der Nordsee unter. Das Fischereifahrzeug hatte das Fischereikennzeichen SH 14 und war in Heiligenhafen beheimatet. Die drei Besatzungsmitglieder konnten unversehrt gerettet werden. Das Foto zeigt die drei Besatzungsmitglieder in ihren Überlebensanzügen neben dem untergehenden Fischkutter.

Die Untersuchung hierzu ist noch nicht beendet. Am 17.02.2016 wurde ein Zwischenbericht veröffentlicht. Leider ist die Kommunikation mit ausländischen Eigentümern von Fischkuttern äußerst schwierig, weil von diesen zwar die deutsche Flagge genutzt wird, das Management sich aber im Ausland befindet, z.B. in Spanien, Dänemark oder den Niederlanden. Die mangelnde Kooperationsbereitschaft wie auch die faktischen Schwierigkeiten in solchen Fällen führen regelmäßig zu erheblichen Verzögerungen in der Untersuchung.

Kollision der SAINT GEORGE mit einem Schleusentor in Brunsbüttel



Das zyprisch geflaggte Stückgutschiff SAINT GEORGE befand sich auf der Reise von Amsterdam über den Nord-Ostsee-Kanal nach Lübeck, als es am 20.03.2015 gegen Mittag Brunsbüttel erreichte. Für das Einlaufen in die Neue Nordschleuse war die Brücke neben dem Kapitän und Lotsen mit dem 3. Nautischen Offizier und einem Rudergänger besetzt. Das Schiff lief bei gestoppter Maschine mit geringer Geschwindigkeit in die Schleusenkammer ein. Als die SAINT GEORGE in der Schleuse aufgestoppt werden sollte, beschleunigte das Schiff unerwartet. Auch das Werfen der beiden Anker konnte die Kollision mit dem Schleusentor nicht verhindern.

Das Foto zeigt das komplett zerstörte Tor der neuen Nordschleuse in Brunsbüttel. Der Untersuchungsbericht wurde am 21.03.2016 veröffentlicht.

Kollision der RED 7 ALLIANCE mit einem Schleusentor in Brunsbüttel



Am Morgen des 17. Januar 2015 erreichte das unter der Flagge von Bahamas fahrende Spezia Schiff RED7 ALLIANCE auf seiner Reise von Great Yarmouth (GB) nach Mukran (D) die Schleusen von Brunsbüttel, um den NOK zu passieren. Als kurz nach 9 Uhr die Neue Südschleuse zur Verfügung stand, befanden sich für das Einlaufmanöver neben dem Lotsen der Kapitän und der 2. Nautische Offizier auf der Brücke. Als die Vorspring und die Achterleine eben über die Poller an Land gelegt worden waren und es darum ging, das Schiff endgültig aufzustoppen, beschleunigte es stattdessen immer mehr und rammte um 09:42 Uhr trotz aller Maßnahmen zur Vermeidung einer Kollision mit so hoher Geschwindigkeit das geschlossene Schleusentor, dass die RED7 ALLIANCE aus eigener Kraft nicht wieder heraus kam.

Dieses Foto zeigt die massiv beschädigte neue Südschleuse in Brunsbüttel. Der Untersuchungsbericht hierzu wurde am 15.01.2016 veröffentlicht.

Aufgrundlaufen der Fahrgastschiffe ADLER EXPRESS und HAUKE HAIEN bei Amrum



Am 11.07.2015 ist das Fahrgastschiff „Adler Express“ mit 240 Fahrgästen und 6 Besatzungsmitgliedern zwischen der Hallig Langeneß und der Insel Amrum auf Grund gelaufen. Bei dem Versuch, die „Adler Express“ bei ablaufendem Gezeitenstrom in größere Wassertiefen zu schleppen, ist auch das Fahrgastschiff „Hauke Haien“ auf Grund gekommen.

Das obige Bild zeigt entspannte Ausflügler neben den trocken gefallen Schiffe. Zu diesem Unfall wurde keine Hauptuntersuchung durchgeführt, so dass es auch keinen Untersuchungsbericht dazu gibt. Dieser hätte zu dem recht banalen Unfall auch keine neuen Sicherheitserkenntnisse erbringen können, denn die Kapitäne der Ausflugsschiffe wissen ohnehin um die Gefahren des Wattenmeeres in dieser Hinsicht.

Kollision der EEMSMOON mit der Eisenbahnbrücke über die Ems bei Weener



Am 03.12.2015 kollidierte das von Papenburg nach See bestimmte Frachtschiff "Emsmoon" mit dem geschlossenen Mittelteil der Eisenbahnbrücke Weener. Die Brücke wurde weitgehend zerstört, die Schäden am Schiff waren weniger schwer.

Das Foto zeigt die komplett zerstörte Brücke. Es handelt sich hier um einen ganz außergewöhnlichen Unfall, der in der betroffenen Region bereits ausführlich öffentlich diskutiert wurde. Tatsächlich handelt es sich bei diesem Unfall um einen weniger schweren Seeunfall im Sinne der einschlägigen Vorschriften, weil das Schiff nur moderat beschädigt wurde. Wegen einiger Besonderheiten wird der Fall gleichwohl untersucht. Bis zu einem endgültigen Bericht wird noch einige Zeit vergehen.

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, wenn erforderlich, 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. Auch sollten zu allgemein gehaltene Empfehlungen vermieden werden. Die BSU hat 2015 in 7 von 13 Abschlussberichten insgesamt 26 Sicherheitsempfehlungen herausgegeben. In 6 Fällen wurde auf Sicherheitsempfehlungen verzichtet, davon 4, weil die entsprechenden Maßnahmen bereits vor Erscheinen des Berichts durch die Reedereien ergriffen worden waren.

Die in 2015 (Vorjahreszahlen in Klammern) ergangenen Empfehlungen richteten sich an

- Reedereien/Schiffsmanagement 13 (12)
- Behörden 7 (11)
- Schiffsführungen 4 (6)
- Lotsen - (2)
- Sonstige 2 (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 gebührend 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. Sofern dies nicht erfolgt, sind Sanktionen allerdings nicht vorgesehen.

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.

Von den 26 Sicherheitsempfehlungen wurden 17 von den Empfängern uneingeschränkt akzeptiert, 4 wurden nicht akzeptiert, in 5 Fällen gab es bisher keine Reaktion. Vorabsicherheitsempfehlungen wurden nicht erlassen.

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 „Schwere 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. Die früher gängige Praxis, nach der Hauptuntersuchungen, die keine neuen Schlüsse zur Vermeidung künftiger Unfälle zulassen, da beispielsweise die Sicherheitsfragen bereits zuvor bei einem ähnlich gelagerten Unfall thematisiert wurden, mit einem summarischen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden, ist nach der EU-Richtlinie nicht mehr zulässig.

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. 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). Mittlerweile muss diese Datenbank nicht mehr gesondert von den Mitgliedstaaten der EU bedient werden, sondern die Daten werden von der EMCIP automatisch weitergeleitet.

Das jährliche MAIIF-Treffen fand Anfang September 2015 in Belek/Antalya in der Türkei bei tropischen Temperaturen bis zu 40° statt. Hauptthemen waren

- die Schnittstelle zwischen Seeunfalluntersuchern und Rechtsanwälten
- Probleme an der Schnittstelle Schiffsführung/Lotsen
- Unfälle von Lotsen beim Besteigen von Schiffen
- Feuer auf RoRo/Passagierfähren (Sitzungsleitung durch BSU)
- Unfälle unter Missachtung der Kollisionsverhütungsregeln
- Neue Entwicklungen in der Seeunfalluntersuchung
- Kommunikation von Sicherheitsmängeln
- Unfälle infolge von fehlerhafter Ausrüstung oder Wartung

Darüber hinaus wurden diverse Beispiele aus der weltweiten täglichen Arbeit präsentiert.

Das Treffen der europäischen Sektion (EMAIIF 11) fand im März in Lissabon statt. Hauptthema waren Statistiken und Datenbanken als Werkzeuge für die Seeunfalluntersuchung und die Verbesserung der Sicherheit in der Seeschifffahrt.

EMSA Audit

Gemäß Art. 2.2(b) der Verordnung (EG) 1406/2002 ist es eine der Aufgaben der European Maritime Safety Agency (EMSA) mit Sitz in Lissabon, Kontrollbesuche in den jeweiligen Mitgliedstaaten durchzuführen. Der Zweck dieser Besuche liegt darin einzuschätzen, inwieweit die in der Richtlinie 2009/18/EC enthaltenen Vorgaben umgesetzt wurden bzw. werden.

Vom 03. bis 06. Februar 2015 erfolgte der (erste) Besuch der EMSA in Deutschland. Beteiligt waren auf deutscher Seite das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg, die Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik sowie hauptsächlich die BSU. Im Ergebnis des Besuchs hatte die EMSA zunächst eine Reihe von Beanstandungen nicht grundsätzlicher Art, die in mancherlei Hinsicht auch der Tatsache geschuldet waren, dass die Prüfer der EMSA keine ausgewiesenen Experten auf dem Gebiet der Seeunfalluntersuchung waren. Nach einem kurzen Schriftwechsel konnten alle Beanstandungen ausgeräumt werden.

BSU-Intern

Zur Aufgabenerledigung in der Seeunfalluntersuchung steht der BSU 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. Da die Untersuchung mancher Unfälle eine spezielle Expertise erforderlich machen kann, werden von Fall zu Fall auch externe Experten hinzugezogen.

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.

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.

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.
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 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)
- Schiffposition
- 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 der wasserdichten und der 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)
- Schiffposition
- Geschwindigkeit durchs Wasser oder über Grund
- Heading vom Kompass

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.

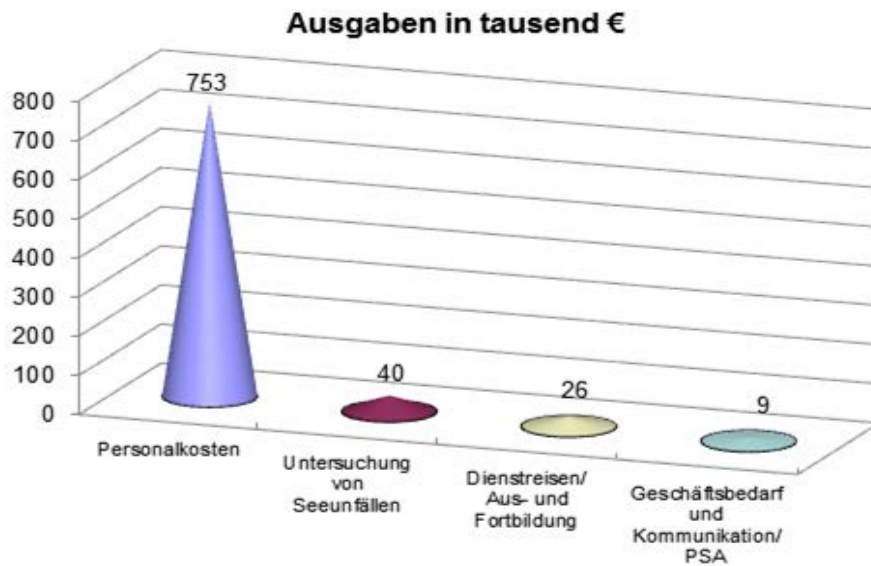
Zu einigen der vorgenannten Themen gab es verschiedene Fortbildungsveranstaltungen, Workshops und Arbeitskreissitzungen, an denen eine Mitarbeiterin des Fachbereichs 3 teilgenommen hat.

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. In den entsprechenden Gremien bei der EMSA wird allerdings an allgemein verbindlichen Lösungen gearbeitet.

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.

Das Jahr 2015 brachte für die Verwaltung keine Veränderungen. Der Bereich ist nach wie vor mit drei Mitarbeiterinnen besetzt, die alle anfallenden Aufgaben außerhalb der eigentlichen Seeunfalluntersuchung wahrnehmen und koordinieren.

Der BSU standen für das Haushaltsjahr 2015 wieder 937.000,- € zur Verfügung. Davon wurden u.a. für den Geschäftsbedarf und die Anschaffung sowie Wartung persönlicher Schutzausrüstungen rund 9.000,- € benötigt. Die Ausgaben im Rahmen der Seeunfalluntersuchung beliefen sich in diesem Jahr auf nur 40.000,- €. Diese Ausgaben schwanken von Jahr zu Jahr zum Teil sehr erheblich und sind abhängig vom Unfallgeschehen und den damit verbundenen Aufwendungen z.B. für Gutachten. Für Dienstreisen sowie Fortbildung wurden rund 26.000,- € benötigt. Der Personalhaushalt bildete auch 2015 mit fast 753.000,- € nach wie vor den Ausgabenschwerpunkt.



Ausgaben BSU 2015 (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, 2015 in Belek/Türkei
- die jährliche EMAIIF-Tagung, an wechselnden Orten in Europa, 2015 in Lissabon
- 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 2015 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. 2015 wurden insgesamt 22 Vorträge, davon 8 auf internationaler Ebene, gehalten.

Die meisten national gehaltenen Vorträge richteten sich an die wichtigsten Ansprechpartner der BSU, nämlich die Wasserschutzpolizeien der Länder, die Bundespolizei und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Außerdem wurden Vorträge im Rahmen diverser Veranstaltungen von Verbänden und Institutionen gehalten.

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 2015 besuchten die Beschäftigten der BSU insgesamt 17 Fortbildungsveranstaltungen, u.a. bei der EMSA in Lissabon, aber vorwiegend in der näheren Umgebung. Darüber hinaus wurde an insgesamt 15 Arbeitskreisen, Workshops und Konferenzen teilgenommen, vorwiegend im Bereich Schifffsicherheit und in Verwaltungsangelegenheiten, zu denen es oft erhöhten Besprechungsbedarf gibt.

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 Berichte 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 Veröffentlichungen 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, aber z.B. die Meeresumwelt verschmutzt wurde oder zumindest die Gefahr einer Verschmutzung bestand.

Besondere Beachtung finden in der Regel auch außergewöhnliche Unfälle in der Berufsschifffahrt mit Todesopfern, während reine Arbeitsunfälle eher nicht presserelevant sind.

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

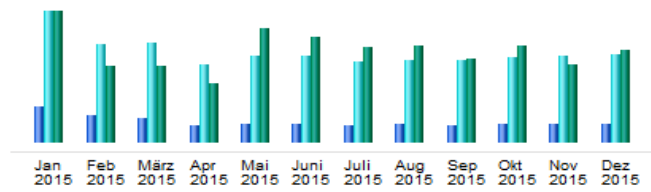
Sobald es um Personenfähren oder gar Kreuzfahrtschiffe gibt, steigert sich das Medieninteresse gewaltig.

Das Jahr 2015 war im Hinblick auf Medienanfragen relativ ruhig. Lokales Medieninteresse bestand insbesondere im Fall des Brandes auf der PURPLE BEACH und anlässlich der Kollision der EMSMOON mit der Eisenbahnbrücke über die Ems bei Weener. Auch die Abschlussberichte zum Brand der ATLANTIC CARTIER im Hamburger Hafen, zum Personenunfall mit dem Speedboat NORDEVENT SEA ROCKET und dem bereits Ende 2014 erschienenen Bericht zum Untergang der FALADO VON RHODOS fanden einige Beachtung, die beiden letzten Fälle waren sogar Gegenstand von längeren Fernsehberichten des NDR.

Das bei weitem größte Presseecho rief aber kein aktueller Unfall und kein Bericht hervor, sondern die Pressemitteilung vom 08.12.2015, in der die BSU mitteilte, dass sie ihre Teilnahme an den Untersuchungen der sehr schweren Seeunfälle der NORMAN ATLANTIC und der COSTA CONCORDIA mit sofortiger Wirkung einstellt. Selbst die „Tagesthemen“ der ARD berichteten darüber.

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.

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 2015	99.873	370.076	61.15 GB
Feb 2015	76.477	278.034	35.78 GB
März 2015	68.700	280.782	35.92 GB
Apr 2015	48.797	220.195	27.26 GB
Mai 2015	52.122	245.309	53.45 GB
Juni 2015	51.858	244.847	49.19 GB
Juli 2015	47.957	227.100	44.49 GB
Aug 2015	50.198	233.438	45.06 GB
Sep 2015	48.521	233.012	38.81 GB
Okt 2015	50.585	238.778	44.96 GB
Nov 2015	51.712	245.718	36.51 GB
Dez 2015	52.305	247.184	43.42 GB
Total	699.105	3.064.473	515.99 GB

Seiten: Anzahl der Webseiten, die aufgerufen wurden.

Zugriffe: Anzahl der angerufenen Elemente. Wenn eine Seite 10 Grafiken hat, dann sind das 10 Zugriffe.

Bytes: Die übertragene Datenmenge

Im Vergleich zum Vorjahr sind diese Zahlen deutlich rückläufig und entsprechen damit dem zu beobachtenden verhaltenen Presseinteresse in diesem Jahr.

Nachfolgend noch die Aufstellung der in 2015 meistgefragten Unfallberichte:

Top 10	Aktenzeichen	Unfall	Downloads	Veröffentlicht am:	Veröffentlicht in:
1	234/03	Foundering of SY DEERN following a collision with an unknown vessel northeast of Rügen	10.172	20.03.2004	englischer Sprache
2	255/12	Fire and explosion on board the MSC FLAMINIA on 14 July 2012 in the Atlantic and the ensuing events.	7.584	28.02.2014	englischer Sprache
3	265/13	Untergang der Segelyacht FALADO VON RHODOS am 9. August 2013 vor Island.	6.839	15.12.2014	deutscher Sprache
4	138/14	Personenunfall auf dem Festtrumpfschlauchboot NORDEVENT SEA ROCKET am 21.05.2014 auf der Unterelbe.	5.283	26.06.2015	deutscher Sprache
5	7/14	Kollision des Errichterschiffes PACIFIC ORCA mit dem Fischkutter JURIE VAN DEN BERG nördlich des VTG Terschelling – German Bight am 17.01.2014	4.273	21.01.2015	deutscher Sprache
6	140/14	Tödliche Personenunfälle im Hafen Goole/ England an Bord des MS SUNTIS am 26. Mai 2014.	4.266	22.05.2015	deutscher Sprache
7	255/12	Brand und Explosion an Bord der MSC FLAMINIA am 14. Juli 2012 auf dem Atlantik und die sich daran anschließenden Ereignisse.	3.528	28.02.2014	deutscher Sprache
8	86/13	Tödlicher Personenunfall vor der Hafeneinfahrt Figueira da Foz/Portugal des Ausbildungsboots SY MERI TUULI am 10. April 2013	3.351	08.08.2014	deutscher Sprache
9	6/14	Grundberührung und Festkommen des MS MERITA im Rostocker Hafen am 9. Januar 2014	3.326	09.01.2015	deutscher Sprache
10	43/14	Kollision des MS BIMI mit dem MS BARENT ZANEN auf Medem-Reede am 1. März 2014.	3.202	19.01.2015	deutscher Sprache

Hier fällt zunächst einmal auf, dass ausgerechnet ein Bericht aus dem Jahre 2004, und zwar die Version in Englisch, am meisten gefragt war. Das war für uns zunächst auch nicht erklärlich, zumal praktisch alle Zugriffe hierauf im Dezember erfolgten. Ein findiger Mitarbeiter entdeckte dann durch eine erfolgreiche Internetrecherche, dass dieser Unfall ausgehend von einer polnischen Segler-Website in internationalen Foren und Netzwerken die Runde machte. Das dadurch hervorgerufene internationale Interesse führte dann letztlich zum Spitzenplatz in dieser Statistik.

Ansonsten waren vorwiegend Berichte gefragt, die 2014 und 2015 veröffentlicht wurden.

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 2015

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick und Vergleich über die in den Jahren 2013 bis 2015 an die BSU gemeldeten Ereignisse.

	2013	2014	2015
SSU	2	6	8
SU	16	20	16
WSU	221	214	244
Vorkommnisse (V)	44	67	100
Andere (See-)Unfälle (AU)	92	67	84
- davon Sportboote	73	49	60
Kein Seeunfall (KU)	42	52	58
Meldungen gesamt	417	426	510

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

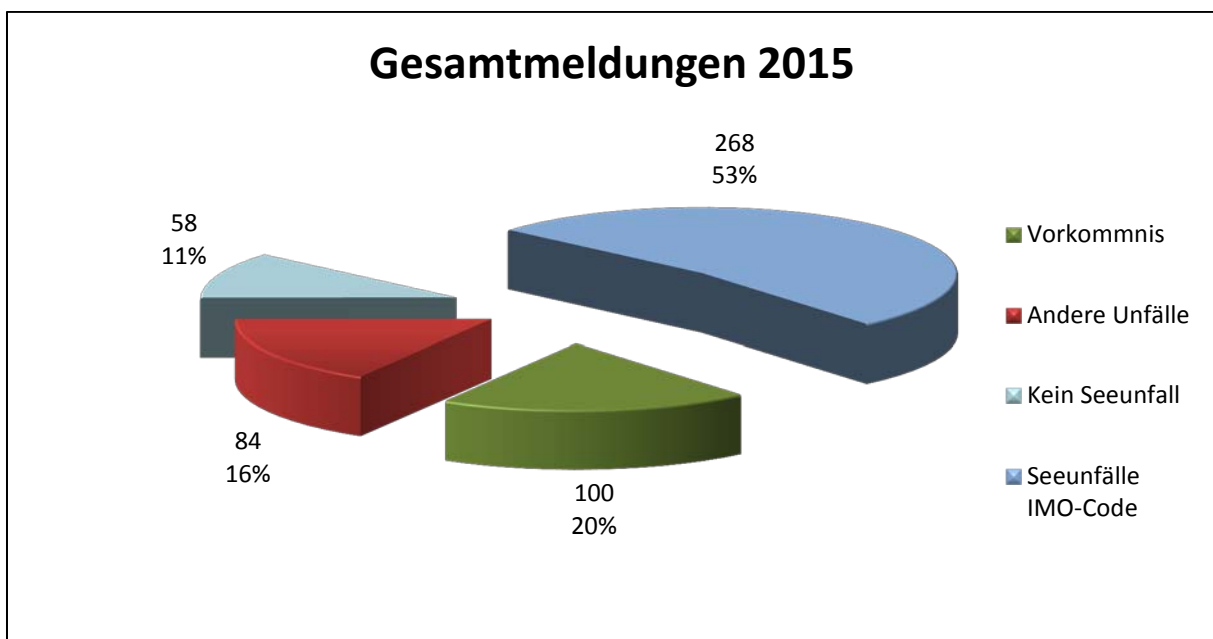
Sehr schwere Seeunfälle (SSU), schwere Seeunfälle (SU), weniger schwere Seeunfälle (WSU) sowie Vorkommnisse (V) sind nach dieser Tabelle ausschließlich solche nach den internationalen Regelungen.

Vorkommnisse wurden 2013 erstmals ausgewiesen. 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.

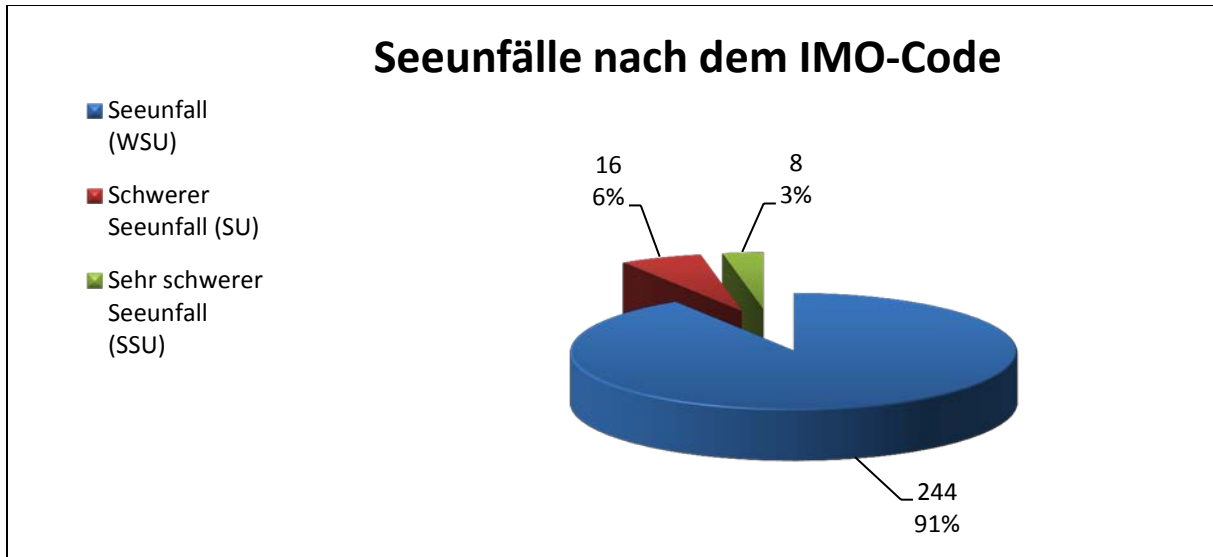
Die Kategorie KU erfasst alle anderen Meldungen, die keine Seeunfälle darstellen, z.B. Unfälle von Binnenschiffen auf Binnenschiffahrtsstraßen oder Erkrankungen von Passagieren auf Fähren oder Kreuzfahrtschiffen oder Besatzungsmitgliedern allgemein.

Die Gesamtzahl der Meldungen ist gegenüber den Vorjahren erheblich gestiegen. Das liegt in erster Linie daran, dass die Verkehrszentralen nunmehr auch die Fälle melden, in denen nur geringe oder gar keine Schäden entstanden sind

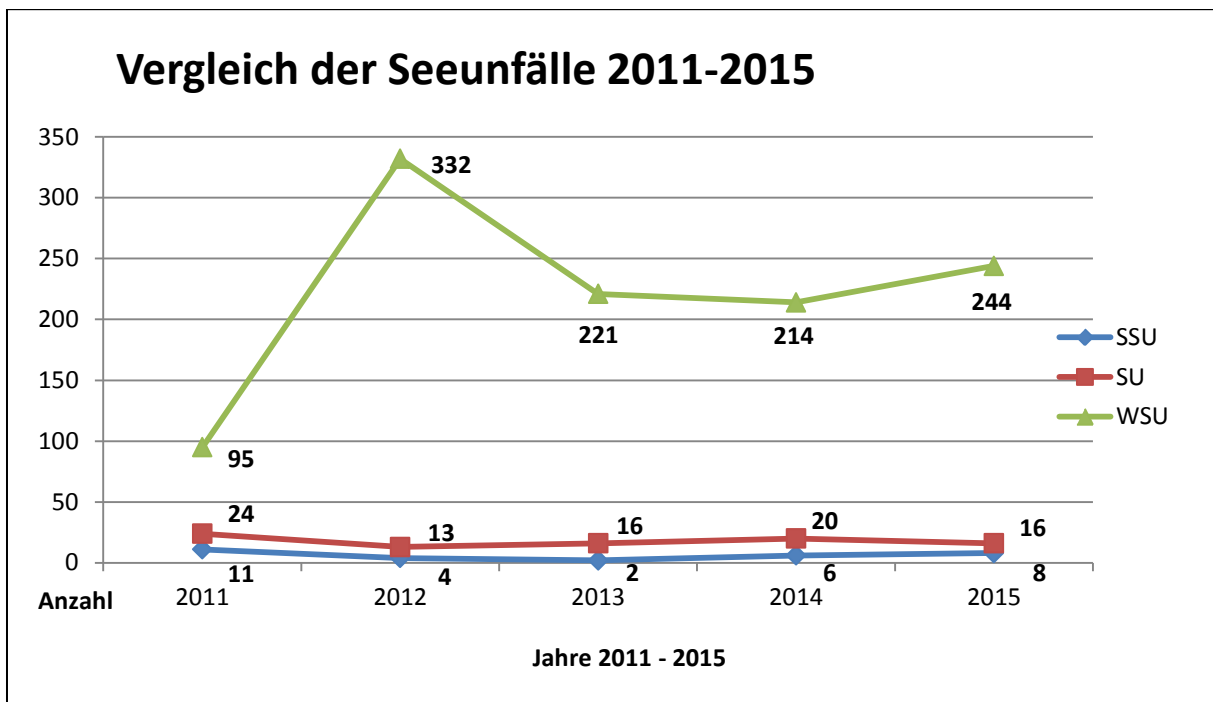


Seeunfälle insgesamt

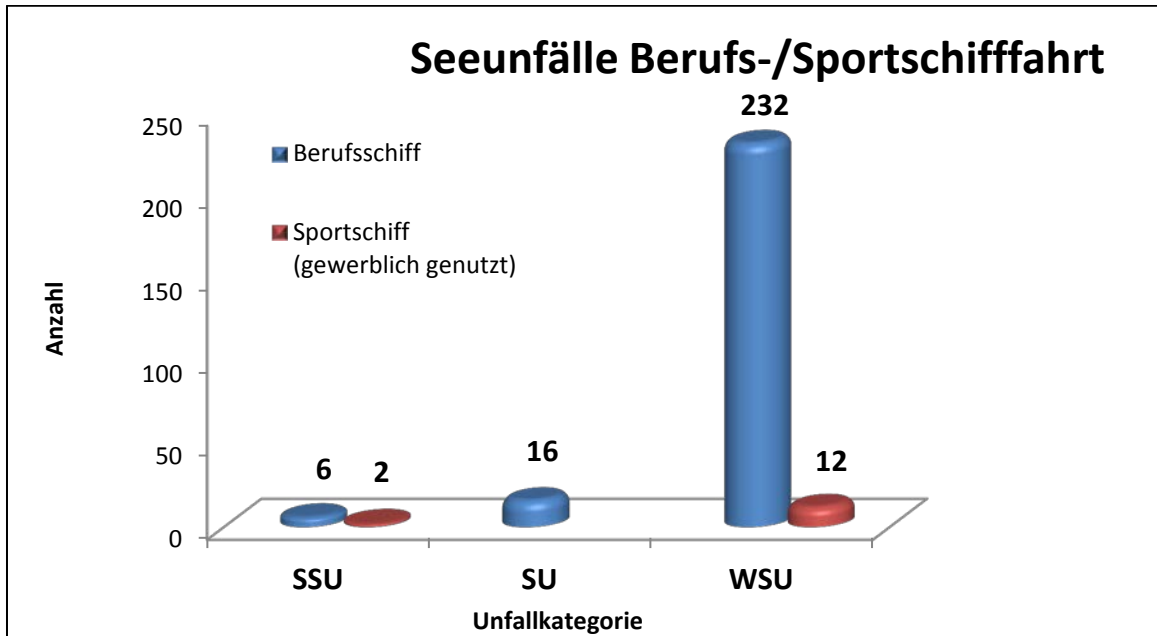
Von den insgesamt gemeldeten 510 Vorfällen sind 268 als Seeunfälle eingestuft worden, davon 8 sehr schwere und 16 schwere Unfälle.



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 2012 zunächst weniger geworden sind, sich in den letzten drei Jahren aber zwischen 15 und 20 Unfällen eingependelt haben.

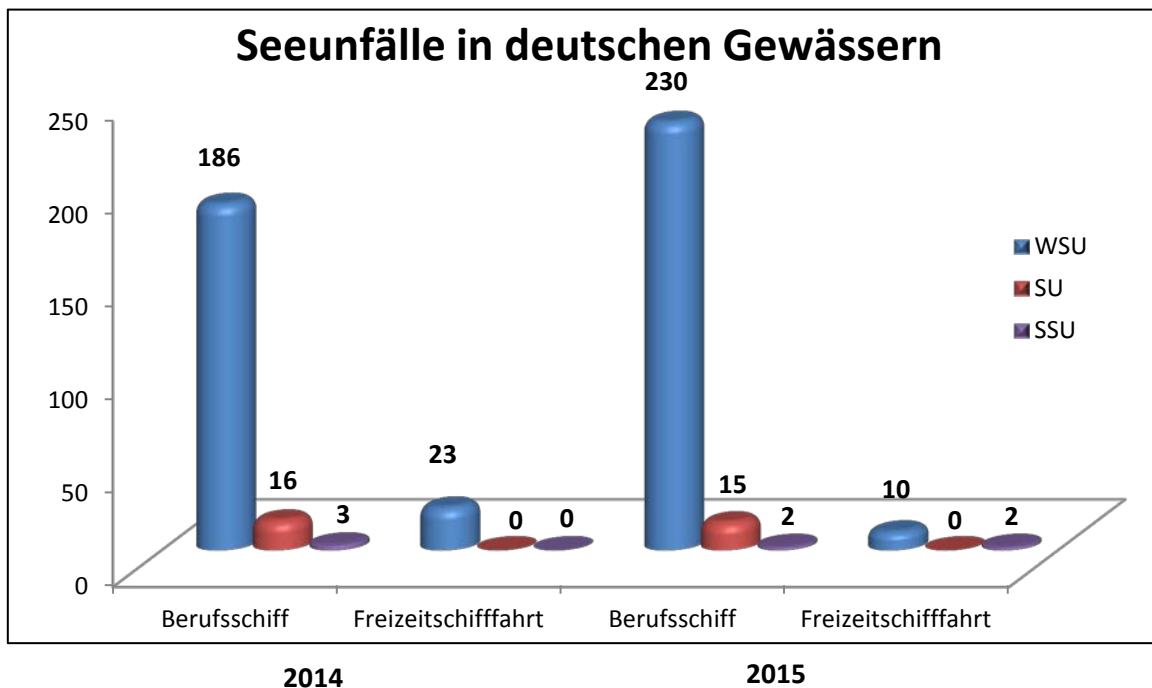


Der Vergleich der Seeunfälle einerseits in der Berufs- und andererseits in der Sport- bzw. Freizeitschiffahrt ist an sich müßig. Die nachfolgende Graphik soll lediglich verdeutlichen, in welchem Verhältnis die „echten“ Seeunfälle, also die, die unter die internationalen Regelungen fallen, in Bezug auf die Berufsschiffahrt und die „gewerbliche“ Sportschiffahrt stehen. Unfälle mit privaten Sportbooten sind hier nicht abgebildet. Fischereifahrzeuge gehören hiernach in die Berufsschiffahrt.



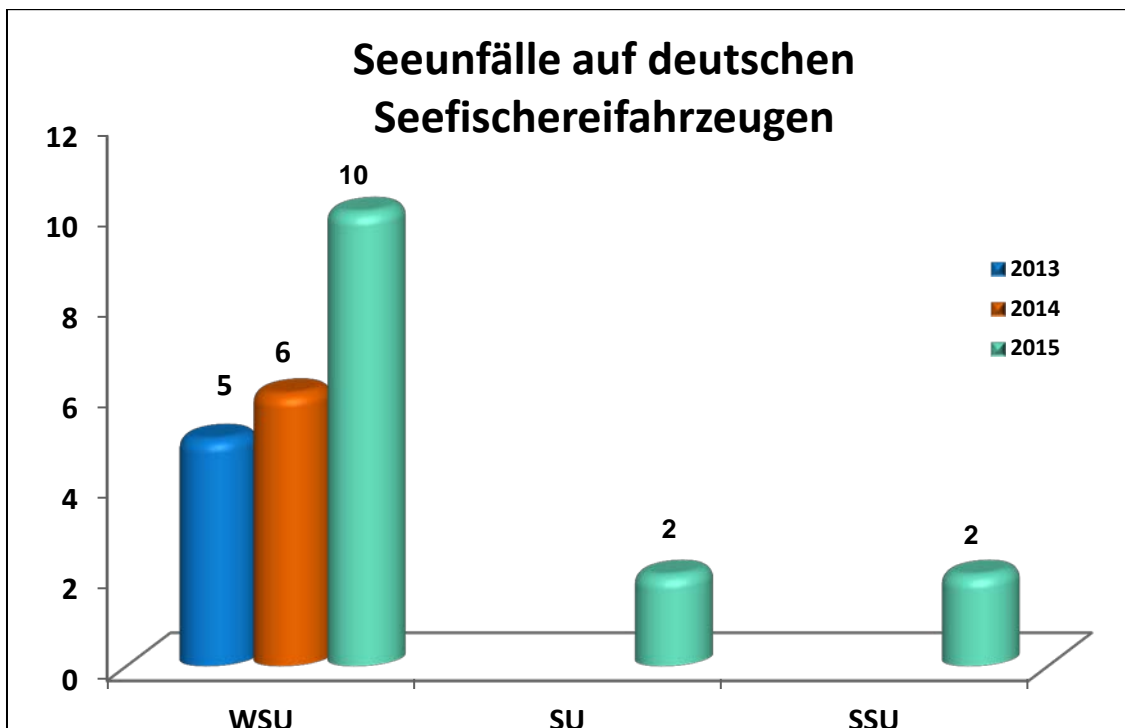
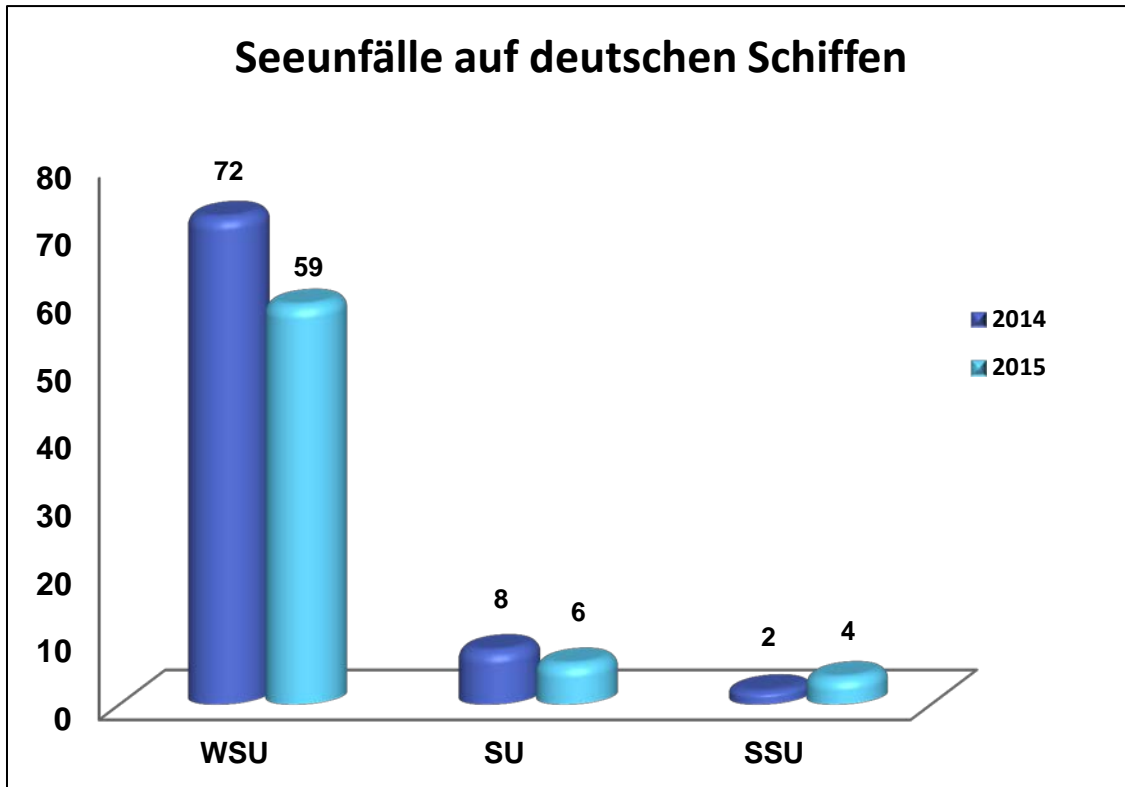
Seeunfälle in deutschen Gewässern

2015 ereigneten sich innerhalb der deutschen Gewässer 259 der insgesamt 268 gemeldeten Seeunfälle, unterteilt in 240 WSU, 15 SU und 4 SSU.



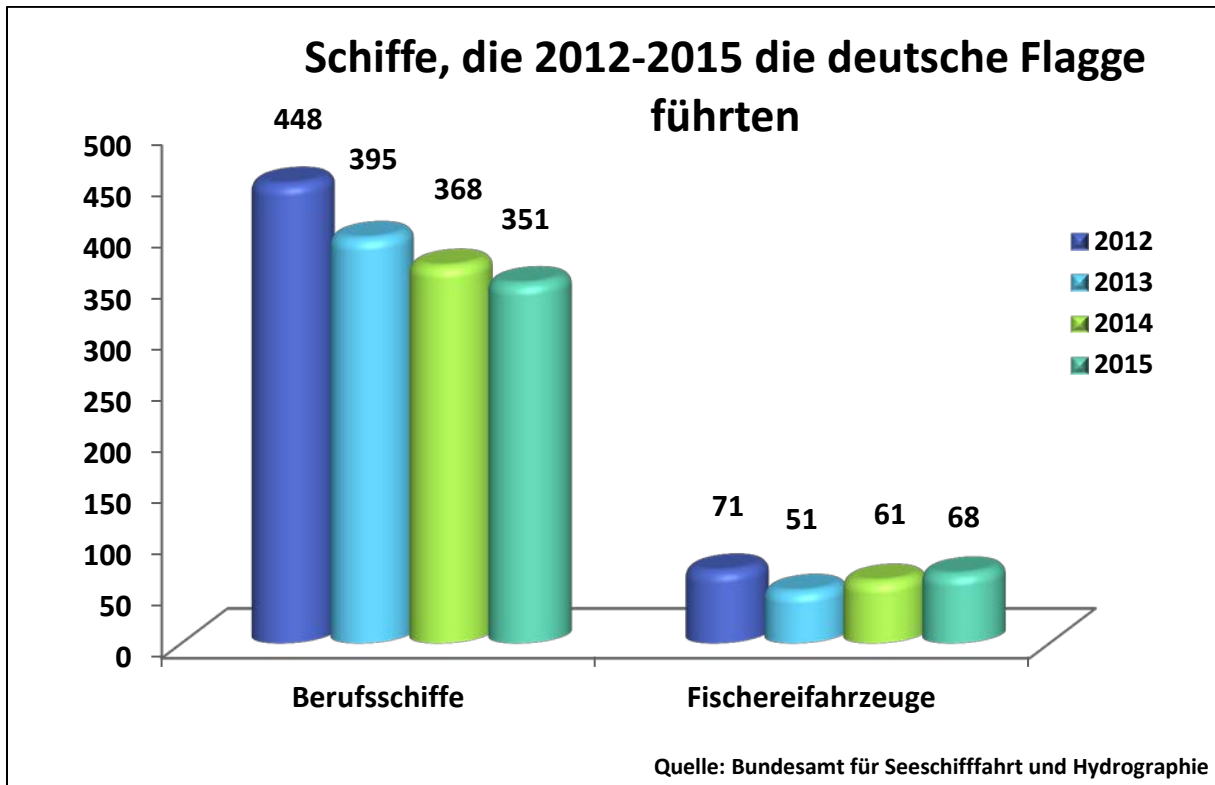
Seeunfälle auf deutschen Schiffen

An Bord von Seeschiffen unter deutscher Flagge ereigneten sich 69 Seeunfälle, unterteilt in 59 WSU, 6 SU und 4 SSU, sowie weitere 14 Seeunfälle an Bord von Fischereifahrzeugen, darunter 2 schwere und zwei sehr schwere Unfälle.



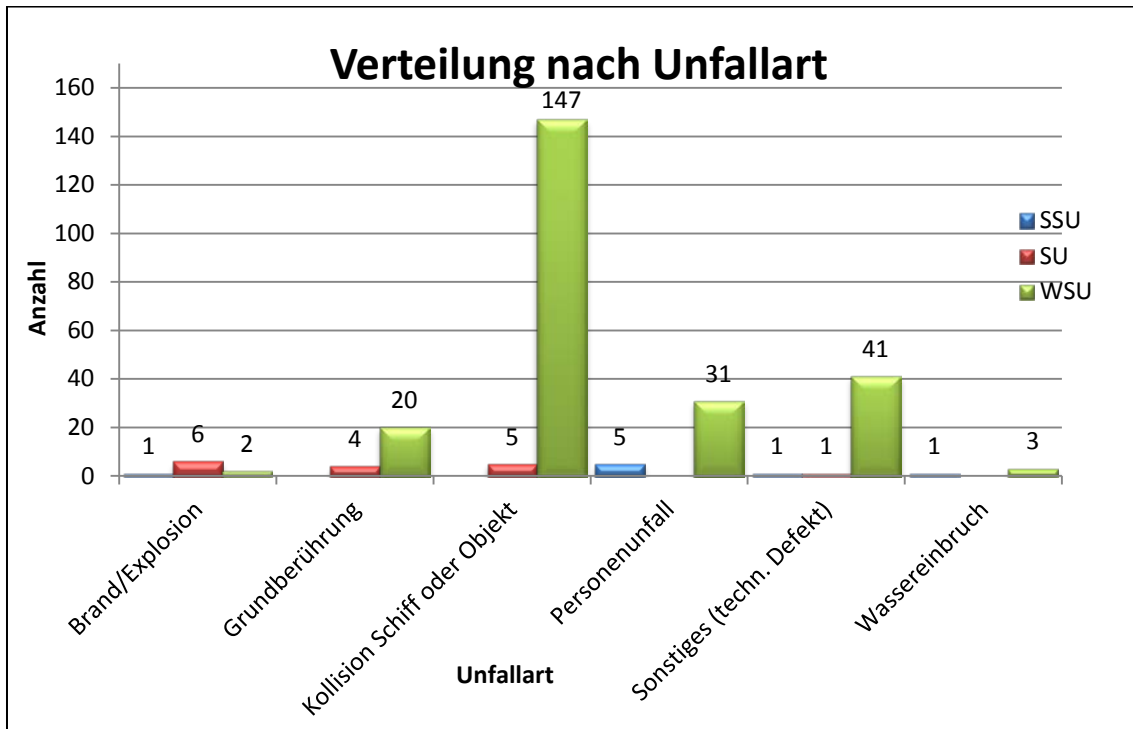
Schiffe unter deutscher Flagge

Am 31. Dezember 2015 waren 351 Handelsschiffe und 68 Seefischereifahrzeuge unter deutscher Flagge registriert¹. Gegenüber dem Vorjahr fand bei den Handelsschiffen demnach nochmals ein Rückgang von 17 Schiffen statt. Seit 2012 schrumpfte die Handelsflotte um fast 22 %. Dagegen nahm die Zahl der Fischereifahrzeuge wiederum zu.

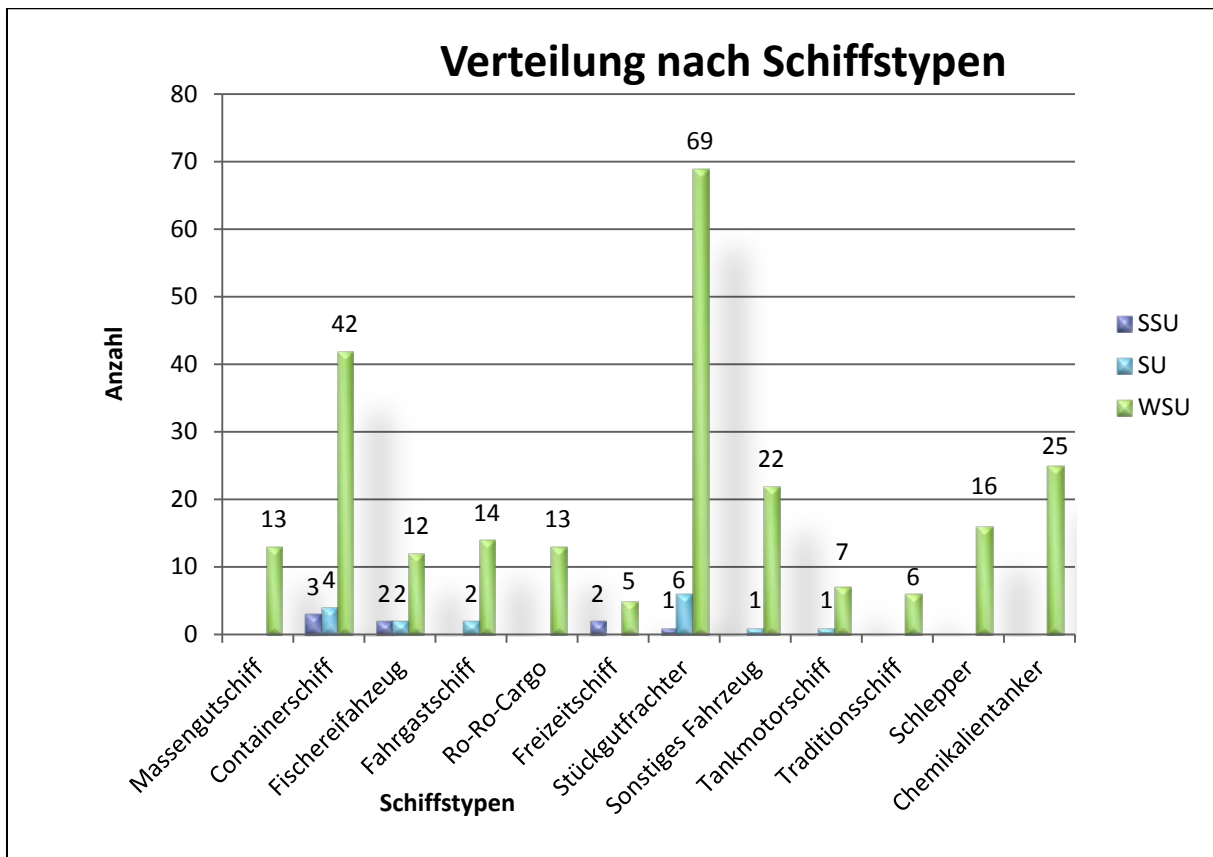


¹ Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen 2015

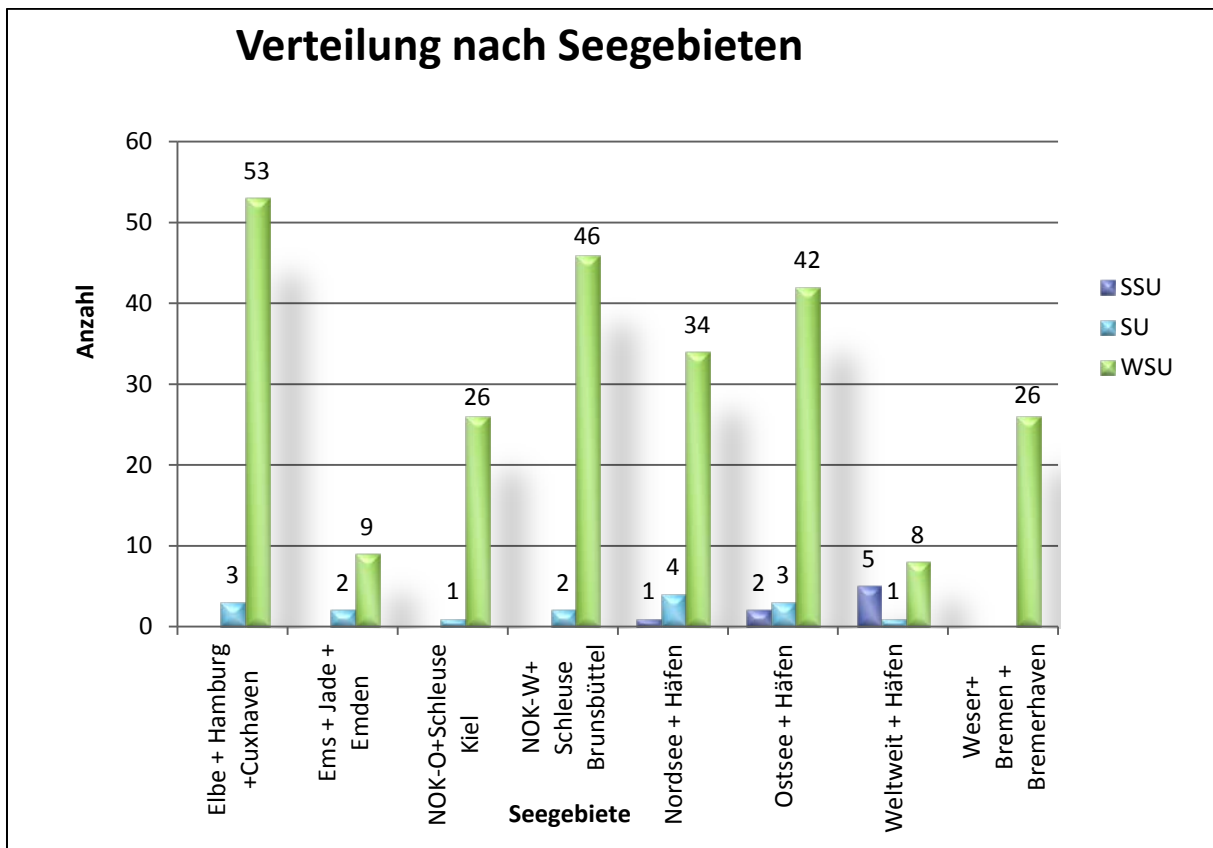


Unfallart	SSU	SU	WSU	Gesamtergebnis
Brand/Explosion	1	6	2	9
Grundberührung		4	20	24
Kollision Schiff oder Objekt		5	147	152
Personenumfall	5		31	36
Sonstiges (techn. Defekt)	1	1	41	43
Wassereinbruch	1		3	4
Gesamtergebnis	8	16	244	268



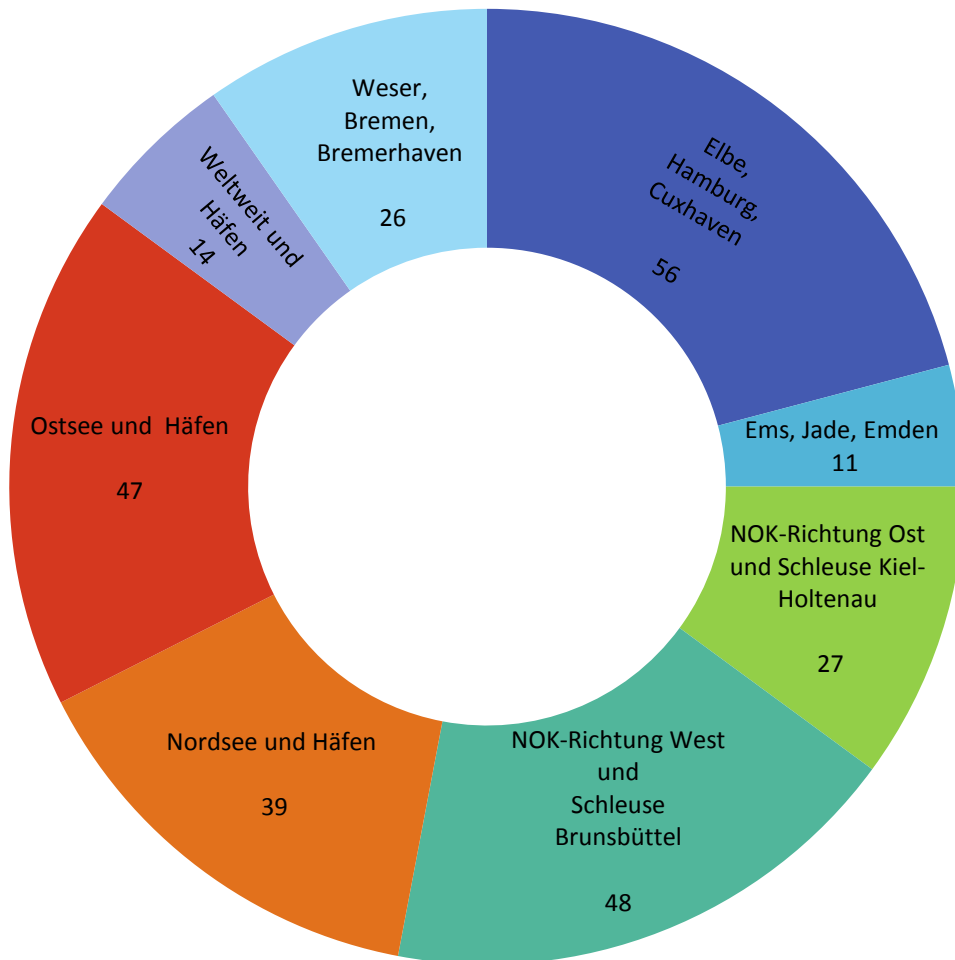
Anzahl Typ	SSU	SU	WSU	Gesamt
Massengutschiff			13	13
Containerschiff	3	4	42	49
Fischereifahrzeug	2	2	12	16
Fahrgastschiff		2	14	16
Ro-Ro-Cargo			13	13
Freizeitschiff	2		5	7
Stückgutfrachter	1	6	69	76
Sonstiges Fahrzeug		1	22	23
Tankmotorschiff		1	7	8
Traditionsschiff			6	6
Schlepper			16	16
Chemikaliertanker			25	25
Gesamtergebnis	8	16	244	268

Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten



Fahrtgebiet	SSU	SU	WSU	Gesamt
Elbe + Hamburg + Cuxhaven		3	53	56
Ems + Jade + Emden		2	9	11
NOK-O + Schleuse Kiel		1	26	27
NOK-W + Schleuse Brunsbüttel		2	46	48
Nordsee + Häfen	1	4	34	39
Ostsee + Häfen	2	3	42	47
Weltweit + Häfen	5	1	8	14
Weser + Bremen + Bremerhaven			26	26
Gesamtergebnis	8	16	244	268

Seeunfälle nach Seegebieten im Jahr 2015



Im Jahre 2015 hat es 6 sehr schwere Unfälle in der Berufsschifffahrt gegeben, 5 davon mit jeweils einem toten Seemann sowie der Untergang des Fischkutters KRISTINA, bei dem es keine Opfer gab. Daneben passierten auch zwei tödliche Unfälle in der (gewerblichen) Freizeitschifffahrt. Einer dieser beiden Unfälle ereignete sich auf einer Charteryacht, der andere auf einem polnischen Traditionsschiff. Letzterer wird von den polnischen Kollegen untersucht.

Insgesamt wurden 74 Personen im Berufs- und Freizeitbereich bei 62 Meldungen verletzt.

Berufsschifffahrt: 56 verletzte Personen bei 50 Meldungen
 Freizeitschifffahrt: 18 verletzte Personen bei 12 Meldungen

Übersicht über erledigte und laufende Untersuchungen

Im Jahre 2015 wurden 13 Untersuchungen mit einem veröffentlichten Untersuchungsbericht abgeschlossen, davon 1 aus dem Jahre 2013 und 12 aus dem Jahre 2014. Weitere 11 Untersuchungen wurden mit einem internen Bericht, davon 2 aus 2012, 5 aus 2014 und 4 aus 2015, beendet. Schließlich wurden 2 Fälle an andere beteiligte Staaten abgegeben.

Außerdem wurden 4 Zwischenberichte veröffentlicht.

Ende 2015 waren somit 28 Fälle in Bearbeitung. Die Einzelheiten sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen.

Untersuchte Seeunfälle, die 2015 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

	Veröffent-licht	Bericht 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
3	12.05.2015	128/14	16.05.2014	MSC Benedetta	Containerschiff	Deutschland	Zeebrügge (Belgien)	Kollision mit Pier
4	18.05.2015	124/14	19.05.2014	Klaus Groth	Fischkutter	Deutschland	vor Amrum	Explosion
5	22.05.2015	140/14	26.05.2014	Suntis	Stückgutfrachter	Deutschland	Goole (UK)	Tödlicher Personenunfall
6	03.06.2015	155/14	04.06.2014	Adler Express	Fähre	Deutschland	Wittdün / Amrum	Kollision mit Pier
7	26.06.2015	138/14	21.05.2014	Nordevent Searocket	Festrumpfschlauch- boot	Deutschland	Unterebbe	Personenunfall
8	10.07.2015	07/14	17.01.2014	Pacific Orca / Jurie van den Berg	Errichterschiff / Fischkutter	Zypern / Deutschland	vor Borkum	Kollision
9	12.08.2015	266/14	13.08.2014	Bösch / Ponton 1	Schlepper / Ponton	Deutschland	Nördlich Darßer Ort	Untergang
10	28.08.2015	272/14	01.09.2014	Maersk Surabaya	Containerschiff	Deutschland	vor Shanghai	Tödlicher Personenunfall
11	04.09.2015	276/14	05.09.2014	Francisca / RMS Bremen	Stückgutschiff / Mehrzweckfracht- schiff	Antigua und Barbuda/ Zypern	Kieler Förde	Kollision
12	09.10.2015	99/13	01.05.2013	Atlantic Cartier	ConRo Frachtschiff	Schweden	Hafen Hamburg	Brand
13	20.11.2015	364/14	21.11.2014	MTM Westport	Tanker	Hongkong	Außenelbe Reede	Tödlicher Personenunfall

Untersuchungszwischenberichte 2015

	Veröffent-licht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	21.01.2015	07/14	17.01.2014	Pacific Orca / Jurie van den Berg	Errichterschiff / Fischkutter	Zypern / Deutschland	vor Borkum	Kollision
2	02.06.2015	189/14	30.05.2014	Nobile / Werker	Traditionsschiff / Baustellenfahrzeug	Deutschland / Deutschland	Flensburger Förde	Kollision
3	18.09.2015	337/14	20.09.2014	Silver Pegasus	Schüttgutfrachter	Panama	Hafen Brake	Tödlicher Personenunfall
4	04.11.2015	370/14	24.11.2014	Zander	Schwimmgreifer	Niederlande	Nördlich Norderney	Untergang mit 2 Toten

Untersuchte Seeunfälle, die in 2015 mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

	Datum	Gesch.-Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	Eingestellt 10.01.15	05/14	11.01.2014	P&O Nedlloyd Juliana	Containerschiff	Liberia	Pier Bremerhaven	Kollision
2	Eingestellt 18.02.15	372/14	24.11.2014	Hanoi	Mehrzweckfrachtschiff	Gibraltar	Hafen Hamburg	Kollision mit Spundwand
3	Eingestellt 23.04.15	361/14	19.11.2014	Johanna Josefine	Bagger	Niederlande	Brake	Kollision
4	Eingestellt 06.05.15	397/12	08.11.2012	Ulusoy 14	Fähre	Türkei	Flensburg	Personenunfall
5	Eingestellt 13.05.15	32/14	15.02.2014	Maersk Laberinto / Maersk Missouri	Containerschiff/ Containerschiff	HGK / USA	Hafen Bremerhaven	Kollision
6	Eingestellt 26.05.15	75/15	05.03.2015	Monte Alegre / Chembulk Houston	Containerschiff / Chemikalienanker	Deutschland / Singapur	Houston Channel (USA)	Kollision
7	Eingestellt 12.06.15	210/15	08.06.2015	Einheit	Fischkutter	Deutschland	Peenestrom	Brand
8	Eingestellt 26.11.15	327/15	15.08.2015	Sirius	Tanker	Deutschland	Jade	Kollision mit Tonne
9	Eingestellt 07.12.15	330/12	13.01.2012	Costa Concordia	Kreuzfahrtschiff	Italien	Insel Giglio (Italien)	Kentern
10	Eingestellt 07.12.15	411/14	28.12.2014	Norman Atlantic	RoRo- Fahrgastschiff	Italien	Adria	Brand / Personenschaden
11	Eingestellt 07.12.15	197/15	24.05.2015	Eddy 1 / Seahorse	Schlepper / Bagger	Niederlande / Niederlande	Bremerhaven	Kollision

Seeunfälle, die in 2015 an einen anderen beteiligten Staat abgegeben wurden

	Gesch.-Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	56/15	19.02.15	MSC Katie	Containerschiff	Panama	Unterelbe	Personenunfall
2	201/15	30.05.15	Down North	Traditionsschiff	Polen	Vor Usedom	Untergang

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2015

	Gesch.-Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	330/13	28.10.2013	Syderfly / Coral Ivory	Frachtschiff / Chemikalien-tanker	St. Vincent & Grenadinen / Niederlande	NOK	Kollision
2	36/14	16.01.2014	Stenberg/ Wes Janine	Chemikalien-tanker / Containerschiff	Gibraltar / Antigua & Barbuda	Elbe	Kollision
3	58/14	05.03.2014	Wilson Fedje/ Jade	Containerschiff / Binnenschiff	Barbados / Deutschland	Hafen Hamburg	Kollision
4	189/14	30.05.2014	Nobile/ Werker	Rennkutter / Baustellen-fahrzeug	Deutschland / Deutschland	Flensburger Förde	Kollision
5	262/14	16.08.2014	Andrea	Fischereifahrzeug	Deutschland	Bucht Hohewacht	Untergang
6	337/14	20.09.2014	Silver Pegasus	Holzfrachter	Panama	Brake	Personenunfall
7	370/14	24.11.2014	Zander	Sonstiges Fahrzeug (Schwimm-greifer)	Ohne	N-lich Norderney	Personenunfall
8	16/15	17.01.2015	Red 7 Alliance	Versorgungsschiff	Bahamas	Brunsbüttel	Kollision mit Schleusentor
9	34/15	01.02.2015	Hanjin Dallas	Containerschiff	Deutschland	Ostküste USA	Tödlicher Personenunfall
10	42/15	06.02.2015	Askoe	Frachtschiff	Antigua & Barbuda	Kadetrinne	Tödlicher Personenunfall
11	55/15	19.02.2015	Kristina	Fischereifahrzeug	Deutschland	Westlich Borkum	Untergang
12	92/15	19.03.2015	Choapa Trader	Containerschiff	Liberia	Hamburg	Aufgrundlaufen
13	94/15	20.03.2015	Saint George	Frachtschiff	Zypern	Brunsbüttel	Kollision mit Schleusentor
14	180/15	16.05.2015	Hanjin Miama	Containerschiff	Deutschland	Westlich Sri Lanka	Verschwinden eines Menschen
15	198/15	25.05.2015	Purple Beach	Frachtschiff	Marshall Islands	Deutsche Bucht	Brand
16	203/15	28.05.2015	Ortega Tres	Fischereifahrzeug	Deutschland	Irische See	Tödlicher Personenunfall
17	225/15	16.06.2015	Frisia V	Fähre	Deutschland	Norddeich	Kollision mit Pier
18	268/15	15.07.2015	Dublin Express	Containerschiff	Deutschland	Dominikanische Republik	Tödlicher Personenunfall
19	402/15	21.09.2015	Desdemona	Chartersegelyacht	Deutschland	vor Warnemünde	Tödlicher Personenunfall
20	431/15	26.10.2015	Thetis D	Containerschiff	Liberia	vor Kiel	Explosion
21	443/15	02.11.2015	Sylt	Containerschiff	Antigua & Barbuda	Hafen Hamburg	Grundberührung mit Ölaustritt
22	455/15	20.11.2015	MSC Katrina	Containerschiff	Panama	Außenelbe	Ladungsbrand
23	457/15	23.11.2015	Angelika	Fischereifahrzeug	Deutschland	vor Borkum	Untergang
24	459/15	26.11.2015	Transcapricorn / Eendracht	Frachtschiff / Frachtschiff	Gibraltar UK / Niederlande	Untereelbe	Kollision
25	470/15	03.12.2015	Eemsmoon	Frachtschiff	Antigua & Barbuda	Ems bei Weener	Kollision mit Brücke
26	475/15	07.12.2015	Cembalo	Zementfrachter	Bahamas	Hafen Rostock	Brand
27	496/15	18.12.2015	Ventura	Frachtschiff	Antigua & Barbuda	Holtenau Reede	Brand
28	499/15	17.12.2015	BBC Maple Lea	Frachtschiff	Deutschland	Bei Montreal (Kanada)	Grundberührung mit Ölaustritt

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2015, von Januar bis einschließlich Mai 2016 veröffentlicht

		Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	15.01.2016	16/15	17.01.2015	Red 7 Alliance	Versorgungsschiff	Bahamas	Brunsbüttel	Kollision mit Schleusentor
2	26.01.2016	180/15	16.05.2015	Hanjin Miama	Containerschiff	Deutschland	Westlich Sri Lanka	Verschwinden eines Menschen
3	29.01.2016	34/15	01.02.2015	Hanjin Dallas	Containerschiff	Deutschland	Ostküste USA	Tödlicher Personenunfall
4	15.03.2016	330/13	28.10.2013	Syderfly / Coral Ivory	Frachtschiff / Chemikaliertanker	St. Vincent & Grenadinen / Niederlande	NOK	Kollision
5	21.03.2016	94/15	20.03.2015	Saint George	Frachtschiff	Zypern	Brunsbüttel	Kollision mit Schleusentor
6	20.05.2016	203/15	28.05.2015	Ortega Tres	Fischereifahrzeug	Deutschland	Irische See	Tödlicher Personenunfall
7	26.05.2016	36/14	16.01.2014	Stenberg / Wes Janine	Chemikaliertanker / Containerschiff	Gibraltar / Antigua & Barbuda	Elbe	Kollision

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2015, Zwischenberichte von Januar bis einschließlich Mai 2016 veröffentlicht

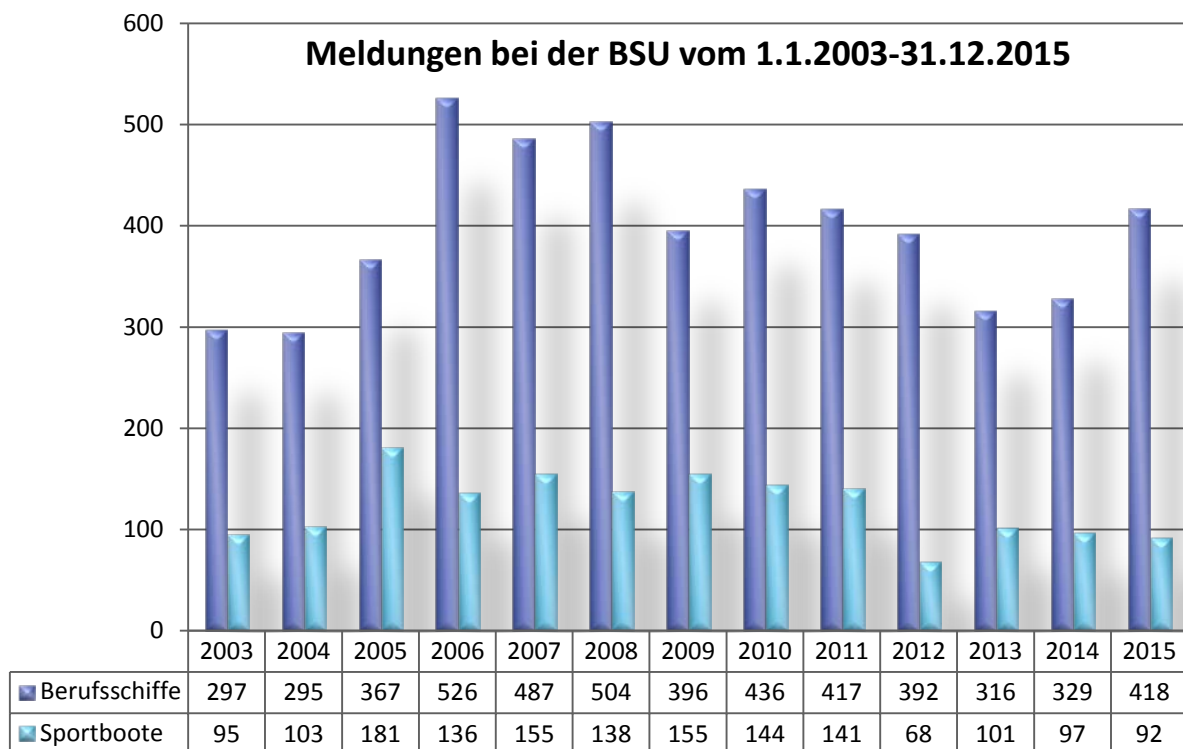
	Veröffentlicht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	05.02.2016	42/15	06.02.2015	Askoe	Frachtschiff	Antigua & Barbuda	Kadetrinne	Tödlicher Personenunfall
2	17.02.2016	55/15	19.02.2015	Kristina	Fischereifahrzeug	Deutschland	Westlich Borkum	Untergang
3	25.05.2016	198/15	25.05.2015	Purple Beach	Frachtschiff	Marshall Islands	Deutsche Bucht	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 Berufsschiffahrt wiederum ein Anstieg zu verzeichnen ist, sind die Sportbootmeldungen in diesem Jahr erneut leicht zurückgegangen.

Todesfälle Sportschifffahrt 2003-2015

Schließlich zeigt dieses Bild die Entwicklung der Unfälle mit tödlichem Ausgang. Die Zahlen für die letzten Jahre sind im Hinblick auf den auffälligen Rückgang tödlicher Unfälle durchaus erfreulich.

