



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

Jahresbericht 2016



Mai 2017

Inhalt

Vorwort.....	4
Aufbau der BSU	5
Grundlagen der Arbeit.....	6
Hauptuntersuchungen	7
Sicherheitsempfehlungen.....	13
Veröffentlichungen.....	14
Internationales	15
BSU-Intern	16
Fachbereich 1 (Untersuchungsteams).....	16
Fachbereich 2 (Technik und IT)	16
Fachbereich 3 (Verwaltung)	17
Veranstaltungen	18
Öffentlichkeitsarbeit	19
Aus der Untersuchungsarbeit.....	22
Statistik	33
Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle 2016.....	34
Seeunfälle insgesamt	36
Seeunfälle in deutschen Gewässern.....	37
Seeunfälle auf deutschen Schiffen.....	38
Schiffe unter deutscher Flagge	39
Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen 2016.....	40
Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten	42
Übersicht über erledigte und laufende Untersuchungen.....	44
Untersuchte Seeunfälle, die 2016 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden	44
Untersuchungszwischenberichte 2016	45
Untersuchte Seeunfälle, die in 2016 mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden	45
Seeunfälle, die in 2016 an einen anderen beteiligten Staat abgegeben wurden	45
Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2016.....	46
Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2016, von Januar bis einschließlich April 2017 veröffentlicht	47

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2016, Zwischenberichte von
Januar bis einschließlich Mai 2017 veröffentlicht 47
Untersuchung von Sportbootunfällen durch die BSU 48

Vorwort

Wenn Sie diese Zeilen lesen, werde ich mich schon seit ein paar Wochen im Ruhestand befinden. Der vorliegende ist also der letzte von mir zu verantwortende Jahresbericht. Fünf spannende Jahre liegen jetzt hinter mir, und ich hoffe, dass es dem verantwortlichen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nun bald gelingen möge, eine Nachfolgerin oder einen Nachfolger zu finden.

Ich möchte mich bei all denen bedanken, die die Arbeit der BSU erst ermöglichen, allen voran die hiesigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit großem Engagement bei der Sache sind. Mein Dank gilt aber ebenso den Beschäftigten der Verkehrszentralen und der Dienststellen der Wasserschutzpolizeien, ohne deren Arbeit es keine oder kaum Meldungen an die BSU geben könnte.

Im Übrigen konnte ich feststellen, dass die Arbeit der BSU allgemein anerkannt und in der Regel vom fachkundigen Publikum geschätzt wird. Das ist nicht unbedingt selbstverständlich, freut mich aber umso mehr. Dies erst recht, weil auch die Betroffenen, vor allem die Seeleute und Lotsen, in aller Regel sehr kooperativ sind. Selbst die oft gescholtenen Rechtsanwälte, sind regelmäßig an einer vernünftigen Zusammenarbeit interessiert.

Kommen wir jetzt zum abgelaufenen Jahr. Es mag täuschen, aber ich habe durchaus den Eindruck, dass sich der Sicherheitsgedanke in der Berufsschiffahrt mehr und mehr durchsetzt. Das zeigt sich etwa darin, dass es

im letzten Jahr nur einen einzigen Todesfall in diesem Bereich gegeben hat. Anlass zur Sorge geben allerdings die Unfälle mit Fischereifahrzeugen. In diesem Bereich waren bei drei Unfällen vier tote Seeleute zu verzeichnen, eine Zahl, die bei der kleinen deutschen Fischereiflotte äußerst bedenklich ist. Die BSU wird gerade auch diesen Bereich im Auge behalten.

Dieser Jahresbericht ist etwas ausführlicher als die früheren. Der Grund liegt darin, dass dieses Mal, anlässlich des 15-jährigen Bestehens der BSU, die hier tätigen Untersucherinnen und Untersucher selbst zu Wort kommen, um möglichst authentisch ihre Arbeit darzustellen.

Somit verabschiede ich mich jetzt in den Ruhestand. Mir bleibt nur, allen Leserinnen und Lesern alles Gute zu wünschen, verbunden mit der Bitte, der BSU die Treue zu halten.

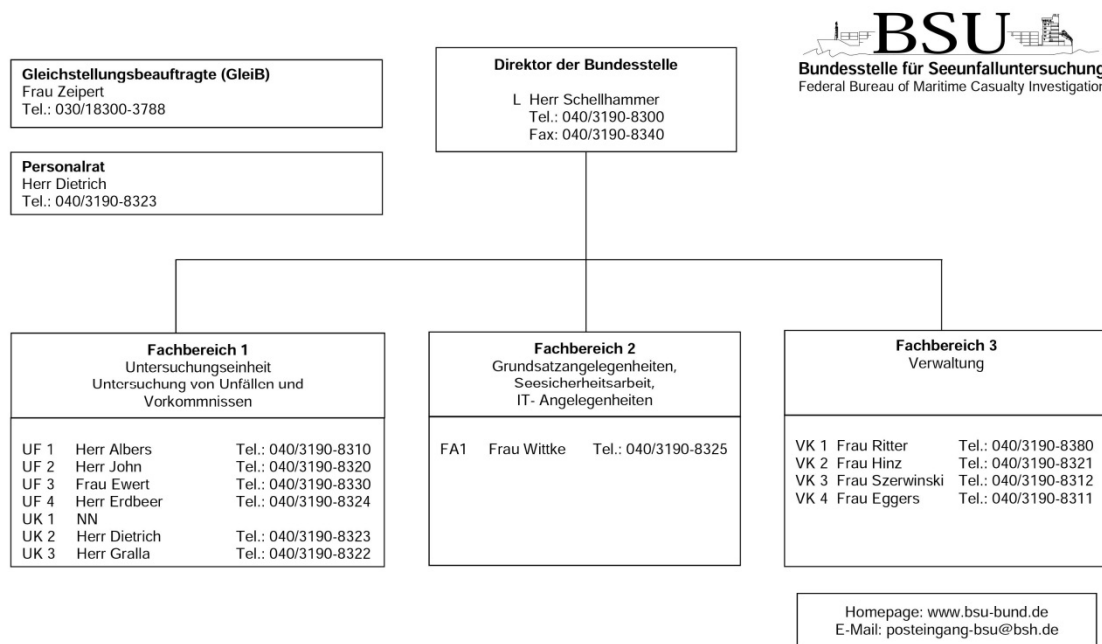
Volker Schellhammer

Aufbau der BSU

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

FA = Fachaufgaben
 VK = Verwaltungsfachkraft

außerhalb der Bürozeiten
Rufbereitschaft: 0170/5865675

Stand: 02/2017

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.

Nicht 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 – dem SUG grundsätzlich überhaupt nicht unterliegen und daher die BSU keinen gesetzlichen Auftrag hat, Sportbootunfälle zu untersuchen. Nur in (seltenen) Ausnahmefällen ist es der BSU möglich, Sportbootunfälle zu untersuchen, allerdings auch dies nur, wenn sich ein Unfall in deutschen Hoheitsgewässern oder in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone ereignet hat.

Hauptuntersuchungen

2016 wurden 11 Untersuchungen mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen, darunter 5 Kollisionen, 5 Personenunfälle, jeweils mit tödlichem Ausgang, sowie ein Festkommen nach Ruderausfall. Außerdem wurden 9 Unfälle mit einem internen Bericht und ein Unfall durch Abgabe an einen anderen Staat abgeschlossen.

Ein besonderes Spektakel für das Fach- und sonstige Publikum war das Aufgrundlaufen des Mega-Containerschiffs CSCL INDIAN OCEAN auf der Elbe bei Lühesand. Tausende Schaulustige ließen sich das Bild des gestrandeten Riesenschiffs live vor Ort nicht entgehen. Die Unfallursache war letztlich nicht so spektakulär, ein vorübergehender Ruderausfall war das Problem.

Leider ist festzustellen, dass in diesem Fall von interessierter Seite versucht wurde, die BSU für eigene Zwecke zu instrumentalisieren. Daher sei auch hier noch einmal darauf hingewiesen, dass es sich bei den Untersuchungen der BSU um technische Untersuchungen handelt, deren Zweck die Ermittlung der Umstände und Ursachen von Seeunfällen einschließlich des Erkennens von Schwachstellen des Seesicherheitssystems ist. Es ist hingegen nicht Aufgabe der BSU, etwa über Sinn und Unsinn von Vertiefungen oder Verbreiterungen von Wasserstraßen zu befinden.

Nachfolgend sollen noch einige Informationen zu den wichtigsten bzw. öffentlichkeitswirksamsten Fällen des Jahres 2016 gegeben werden.

Kollision der EVERT PRAHM mit der Schwebefähre über den NOK bei Rendsburg



Die beschädigte Schwebefähre



Schäden an der Evert Prahm

Das unter deutscher Flagge fahrende Küstenmotorschiff EVERT PRAHM befuhr am 8. Januar 2016 auf der Reise von Liepaja, Lettland, nach Husum den Nord-Ostsee-Kanal in westlicher Richtung.

Um 6:35 Uhr näherte sich die EVERT PRAHM bei Dunkelheit mit ca. 8,8 kn Fahrt über Grund der Rendsburger Hochbrücke. Die an die Eisenbahnbrücke angehängte Schwebefähre war zu dieser Zeit am Nordufer des Nord-Ostsee-Kanals. Neben dem Maschinenführer befand sich noch ein Passagier auf der Schwebefähre. Die EVERT PRAHM hielt sich in der Fahrwassermitte und war kurz vor der Hochbrücke, als die Schwebefähre in Richtung Südufer losfuhr. Ein „Voll Zurück“-Manöver der EVERT PRAHM, verbunden mit „Hart Backbord“, konnte die Kollision nicht mehr verhindern. Die Schwebefähre prallte mittschiffs gegen die Luke, hakte kurz fest, drehte sich, und kam wieder frei. Dann schlug sie gegen die Steuerbord-Nock, bevor sie über das Brückenhaus schrammte und dabei Antennen, das Radar sowie den Achtermast mitriss. Die EVERT PRAHM fuhr bei Stromkilometer 62,5 leicht in die Südböschung. Sie konnte sich durch ein Rückwärtsmanöver aus eigener Kraft befreien. Anschließend fuhr sie in den Kreishafen Rendsburg, wo sie um 07:15 Uhr festmachte.

Infolge des Unfalls wurden der Nord-Ostsee-Kanal für den Schiffsverkehr sowie die Rendsburger Hochbrücke für den Eisenbahnverkehr gesperrt.

Die Schwebefähre wurde durch die Kollision stark beschädigt und teilweise aus der Schienenführung gerissen. Sie hing mittig über dem Nord-Ostsee-Kanal fest. Der Maschinenführer war durch die Kollision schwer verletzt worden. Auch der einzige Fahrgast der Schwebefähre war verletzt. Mit Hilfe der Kanalfähre MEMEL konnten beide Personen von der Schwebefähre gerettet und ins Krankenhaus gebracht werden. Gegen Mittag gelang es den Einsatzkräften, die Schwebefähre wieder einzugleisen und auf die Südseite des Kanals zu ziehen.

Aufgrundlaufen der CSCL INDIAN OCEAN auf der Elbe bei Lühesand



Am 3. Februar 2016 befand sich das unter der Flagge von Hongkong fahrende Großcontainerschiff CSCL INDIAN OCEAN auf der Reise von Felixstowe nach Hamburg. Gegen 22:10 Uhr ertönte ein Alarm auf der Brücke, der erst nicht zugeordnet werden konnte. Wenig später wurde klar, dass das Ruder nicht mehr reagierte. Zwei entgegenkommende Fahrzeuge wurden informiert, so dass diese rechtzeitig ausweichen konnten. Trotz umgehenden Neustarts der Ruderanlage lief die CSCL INDIAN OCEAN um 22:20 Uhr südlich der Tonne 116 auf Grund.

Ab 22:55 Uhr wurde erst mit einem Schlepper, schließlich mit bis zu 6 Schleppern versucht, das Schiff wieder in die Fahrrinne zu ziehen. Da dies misslang, wurde beschlossen, auf das nächste Hochwasser zu warten. Der zweite Schleppversuch am 4. Februar gegen Mittag, mit insgesamt 7 Schleppern, verlief ebenfalls erfolglos.

Nach umfangreichen Vorbereitungen begannen am 9. Februar um 02:00 Uhr 12 Schlepper, die CSCL INDIAN OCEAN zurück in das Fahrwasser zu ziehen. Der Versuch gelang und das Schiff konnte seine Reise zum Hamburger Hafen fortsetzen.

Untergang des Fischkutters CONDOR östlich von Fehmarn



Am 6. Februar 2016 sank ca. 3,5 Seemeilen östlich der Ostseeinsel Fehmarn der deutsche Fischkutter CONDOR. Die beiden an Bord befindlichen Fischer ertranken in der Ostsee.

Am 9. Februar 2016 wurde das Wrack der CONDOR von dem mit der Suche nach dem untergegangenen Kutter beauftragten BSH-Fahrzeug DENEK auf dem sandigen Grund der Ostsee geortet. Da weder für die Zwecke der polizeilichen Unfallermittlungen noch aus umweltrechtlicher oder strom- und schiffahrtspolizeilicher Sicht eine Bergung des Kutters erforderlich war, entschied die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU), die CONDOR im Zuge der unmittelbar nach der Unfallmeldung eingeleiteten Seesicherheitsuntersuchung zu bergen.

Dem von der BSU beauftragten Unternehmen gelang es nach aufwändigen Vorarbeiten am Abend des 7. März 2016, den Kutter aus dem Wasser zu heben. Am 8. März 2016 wurde der Kutter auf dem Gelände des Tonnenhofes Warnemünde / Hohe Düne (Außenbezirk des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Stralsund) an Land gestellt. Dank des behutsamen Umgangs des Bergungsunternehmens mit dem Kutter anlässlich des Hebens, Transportierens und Anlandens stand dieser der BSU in den folgenden Monaten in einem weitgehend unversehrten Zustand für die erforderlichen Untersuchungsmaßnahmen zur Verfügung.

Tödlicher Personenunfall auf der AMICITIA



Am 21. August 2016 befand sich das niederländische Segelfahrgastschiff AMICITIA auf See, im Wattengewässer vor Harlingen. Das Schiff war mit 12 deutschen Fahrgästen, einem niederländischen Schiffsführer und einer Mitseglerin als Besatzung besetzt.

Zum Unfallzeitpunkt fuhr das Schiff auf Steuerbordbug mit geborgener Fock und voll gesetztem, nach Steuerbord ausgebaumten Großsegel. Es herrschte wenig Wind und fast kein Seegang, als gegen 13:50 Uhr vor der Hafeneinfahrt von Harlingen der vordere Mast brach. Der obere 5,90 m lange Teil des Mastes, die 5,70 m lange Gaffel, sowie die Wanten, Stagen und das gesetzte Großsegel stürzten ohne Vorwarnung auf das Vorschiff. Drei deutsche Fahrgäste, die sich alleine auf dem Vorschiff aufhielten, hatten keine Chance, Schutz zu suchen und wurden von den herabstürzenden Teilen getötet.

Aufgrundlaufen der HANNI vor dem Mühlenberger Loch in Hamburg



CMS HANNI auf Grund vor dem Airbus Gelände in Hamburg

Am 4. Dezember 2016 lief die unter deutscher Flagge seewärts fahrende HANNI um 06:28 Uhr vor dem Mühlenberger Loch in Hamburg auf Grund. Es gab keine Verletzten und es traten keine Schadstoffe aus.

Um 06:20 Uhr gab es einen Überdrehzahlalarm der Hauptmaschine. Wenig später stoppte die Hauptmaschine, während die HANNI aus dem Ruder lief und kurz nach dem Passieren eines Entgegenkommers auf die andere Fahrwasserseite trieb.

Obwohl 2 Schlepper zeitnah zum Hochwasser von der Nautischen Zentrale Hamburg bestellt wurden, scheiterte das sofortige Freischleppen. Erst zum nächsten Hochwasser um 18:30 Uhr gelang es mit Hilfe von vier Schleppern, die HANNI freizuschleppen.

Das Schiff erlitt Schäden am Stevenrohr und Schiffsboden, so dass ein mehrwöchiger Werftaufenthalt der HANNI erforderlich war.



Sand im Stevenrohr



Bodenschäden

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 2016 in 7 von 11 Abschlussberichten insgesamt 27 Sicherheitsempfehlungen herausgegeben. In 4 Fällen wurde auf Sicherheitsempfehlungen verzichtet.

Außerdem wurde eine Vorabsicherheitsempfehlung zu der noch laufenden Untersuchung des Segelfahrgastsschiffes AMICITIA herausgegeben.

Die in 2016 (Vorjahreszahlen in Klammern) ergangenen Empfehlungen richteten sich an

- Reedereien/Schiffsmanagement 6 (13)
- Behörden 9 (7)
- Schiffsführungen 4 (4)
- Lotsen 5 (0)
- Sonstige 3 (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 27 Sicherheitsempfehlungen wurden 13 von den Empfängern uneingeschränkt akzeptiert, 1 wurde nicht akzeptiert, in 13 Fällen gab es (bisher) keine Reaktion. Die Fälle, in denen es (auch auf weitere Nachfrage) keine Rückmeldungen gab, betreffen praktisch ausschließlich Reedereien, Zulieferer usw. aus dem Ausland.

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.

Die Untersuchungsberichte der BSU folgen einem bestimmten Schema, das 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. Fälle, die nach einer Voruntersuchung eingestellt werden, werden in der Regel mit einem internen Bericht abgeschlossen.

Internationales

Die Notwendigkeit zu internationaler Zusammenarbeit im Bereich der Seeunfalluntersuchung wird nicht zuletzt durch den IMO-Code und die EG-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 die zuständigen Untersucherinnen und 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 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.

Vom 29. August bis zum 2. September 2016 fand das 25. jährliche MAIIF-Treffen statt. Gastgeber zu dieser Jubiläumsveranstaltung war Deutschland, so dass das Treffen in Hamburg stattfand. Unter dem bewährten Vorsitz von Capt. Steve Clinch (UK) nahmen 59 Delegierte aus 34 Ländern teil. Vertreten waren die regulären MAIIF-Mitglieder aus Ägypten, Antigua & Barbuda, Australien, Bahamas, Chile, China, Estland, Frankreich, Gibraltar (UK), Hongkong, Indonesien, Island, Italien, Japan, Kanada, Korea, Lettland, Liberia, Marshall-Inseln, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Panama (einschl. Panama Canal Authority), Polen, Schweden, Schweiz, Singapur, UK, USA (NTSB und Coast Guard), Vanuatu, Zypern sowie natürlich Deutschland. Außerdem waren Vertreter aus Bulgarien und Griechenland als Beobachter anwesend.

Hauptthemen waren

- Feuer auf Passagierschiffen
- Sicherheit auf Passagierschiffen (einschl. BSU-Präsentation)
- Unfälle mit Mega-Containerschiffen (Sitzungsleitung durch BSU und zwei deutsche Präsentationen)
- Neue Entwicklungen in der Unfalluntersuchung
- Schnittstelle Mensch/Maschine
- Überarbeitung der MAIIF Charta und des Strategieplans
- Kommunikationsprobleme (Brückenteam, Lotsen, Verkehrszentralen) als begünstigender Faktor für Unfälle.

Darüber hinaus wurden diverse Beispiele aus der weltweiten täglichen Arbeit präsentiert. Schließlich wurden Marc-Andre Poisson aus Kanada als neuer Chairman und Alan Blume (Marshall-Inseln) als sein Stellvertreter gewählt.

Das Treffen der europäischen Sektion (EMAIF 12) fand am 13./14. April 2016 im italienischen Santa Margherita Ligure statt. Hauptthemen waren hier die Rolle von ECDIS-Systemen sowie von VDR bei der Unfalluntersuchung. Außerdem ging es auch hier um die Sicherheit auf Passagierschiffen, speziell sog. Ro/Pax-Fähren, sowie um die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten.

BSU-Intern

Zur Aufgabenerledigung in der Seeunfalluntersuchung steht der BSU ein Personalstamm von 12 Beschäftigten zur Verfügung, davon fünf Beamte und sieben 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 5) 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 Untersucherinnen und Untersucher mit der Bearbeitung der Unfälle und dem Erstellen der Unfallberichte beschäftigt

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

RUFBEREITSCHAFTSNUMMER: +49 170 58 65 675

Die Beschäftigten des Fachbereichs 1 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 Mitarbeit in Fachgruppen (Seeunfall-Datenbank EMCIP 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 Schiffsdatschreiber (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.

Fachbereich 3 (Verwaltung)

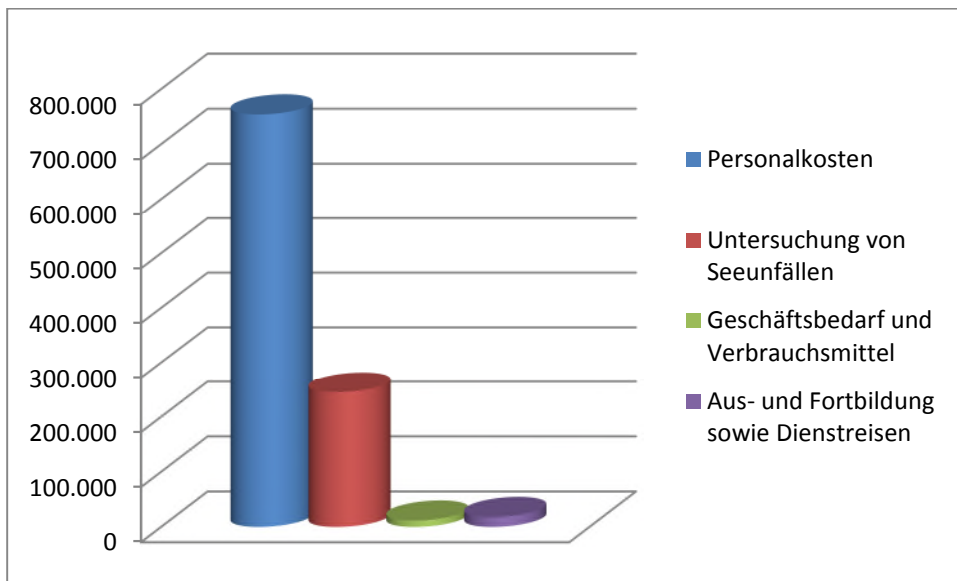
Das Jahr 2016 brachte für die Verwaltung kleine Veränderungen mit sich. Leider verließ im Oktober eine sehr langjährige Mitarbeiterin die BSU. Durch die erfolgreiche Nachbesetzung der Stelle in Teilzeit war der Bereich dann aber wieder mit drei Mitarbeiterinnen besetzt. Im Februar 2017 konnte auch die zweite Hälfte der Teilzeitstelle nachbesetzt werden.

Eine große Herausforderung stellte die Neugestaltung unserer Homepage dar, die dann Ende Juni 2016 online ging. Bis es soweit war, waren viele Überlegungen, Abstimmungsgespräche und Qualitätsprüfungen notwendig, die wir sowohl intern als auch mit Hilfe eines externen Dienstbieters zu einem guten Ergebnis bringen konnten. Seit Mitte des Jahres präsentiert sich die BSU also im „neuen Kleid“ und kann bereits viele Besucher verzeichnen. Seitdem wurden bis zum 31.12.2016 insgesamt 414.376 Seiten aufgerufen. Daraus lässt sich hochrechnen, dass ca. 56.600 Interessierte die Homepage in der Zeit von Juli bis Dezember 2016 besucht haben. Unter http://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/Newsletter/Newsletter_node.html finden Sie unsere neu eingeführte Newsletterbestellung. Mit dem Newsletter bleibt man immer auf dem Laufenden über neu erschienene Veröffentlichungen. Auch hier konnten wir bis zum 31.12.2016 bereits ca. 500 Abonentinnen und Abonnenten verzeichnen, Tendenz steigend.

2016 war von nicht unerheblichen Ausgaben geprägt. Für das Haushaltsjahr 2016 standen zunächst 1.057.000,- € zur Verfügung.

Durch den sehr schweren Seeunfall des Fischkutters CONDOR im Februar 2016 wurden überplanmäßige Ausgaben notwendig. Zur abschließenden Klärung der Unfallursache war es erforderlich, den Fischkutter heben zu lassen. Da das Wrack weder ein Verkehrshindernis für den Schiffsverkehr darstellte und auch keine Umweltgefährdung zu befürchten war, oblag es in diesem Fall der BSU selbst, die Bergung des Fischkutters zu veranlassen und somit auch die dafür erforderlichen Aufwendungen zu tragen. Dadurch wurden neben den planmäßig zugewiesenen Haushaltsmitteln für die Seeunfalluntersuchung in Höhe von 120.000 € rund 125.000,- € zusätzlich benötigt.

Weitere Schwerpunkte bildeten die Aufwendungen für den Personalhaushalt, die unverändert wieder bei ca. 754.000,- € lagen. Für den Geschäftsbedarf und Verbrauchsmittel wurden insgesamt 11.500,- € sowie für die Aus- und Fortbildung und Dienstreisen rund 18.000,- € verwendet.



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, 2016 in Hamburg
- die jährliche EMAIIF-Tagung, an wechselnden Orten in Europa, 2016 in Santa Margherita Ligure (Italien)
- 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 2016 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. 2016 wurden insgesamt 14 Vorträge, davon 7 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 2016 besuchten die Beschäftigten der BSU insgesamt 15 Fortbildungsveranstaltungen, u.a. bei der EMSA in Lissabon, aber vorwiegend in der näheren Umgebung. Darüber hinaus wurde an insgesamt 19 Arbeitskreisen, Workshops und Konferenzen teilgenommen, vorwiegend im Bereich Schiffssicherheit und in Verwaltungsangelegenheiten, zu denen es oft erhöhten Besprechungsbedarf gibt.

Leider werden im Bereich der Seeunfalluntersuchung kaum Fortbildungen angeboten. Daher werden die von der EMSA angebotenen Kurse, etwa der Grundlehrgang für Beschäftigte in der Unfalluntersuchung oder die Schulungen zur Nutzung von VDR-Daten gerne von der BSU in Anspruch genommen. Es gibt bisher 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 Untersucherinnen und 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. Darüber hinaus werden Zusammenfassungen der Unfallberichte auf Deutsch und Englisch in den Nachrichten für Seefahrer (NfS) bekannt gemacht.

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 geht, steigert sich das Medieninteresse gewaltig.

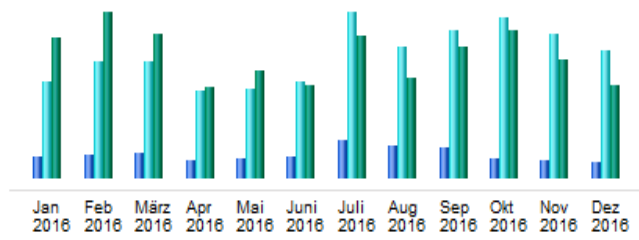
Im Jahr 2016 hielt sich das Presseinteresse weitgehend im Rahmen. Lediglich der Untergang des Fischkutters CONDOR vor Fehmarn und die Kollision der EVERT PRAHM mit der Schwebefähre über den NOK bei Rendsburg erzeugten ein erhebliches, wenn auch vorwiegend lokales, Medieninteresse. Gleiches galt für die Kollision der EMSMOON mit der Friesenbrücke bei Weener, die sich bereits Ende 2015 ereignet hatte. Im Fall des FK CONDOR begleitete ein Journalist die Arbeit der BSU über mehrere Wochen, resultierend in mehrere Berichte im NDR-Fernsehen.

Schließlich fand auch die spektakuläre Strandung eines der größten Schiffe der Welt, der CSCL INDIAN OCEAN, praktisch vor der Haustür Hamburgs, die Aufmerksamkeit der Medien.

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 2016	57.659	283.941	50.83 GB
Feb 2016	65.286	317.279	59.91 GB
März 2016	67.272	317.638	52.06 GB
Apr 2016	50.358	238.061	32.71 GB
Mai 2016	51.386	244.096	38.85 GB
Juni 2016	56.207	265.165	33.85 GB
Juli 2016	101.363	453.241	51.87 GB
Aug 2016	88.419	359.213	36.36 GB
Sep 2016	81.944	407.189	47.74 GB
Okt 2016	50.958	438.610	53.73 GB
Nov 2016	49.352	394.826	42.78 GB
Dez 2016	42.340	349.001	33.45 GB
Total	762.544	4.048.260	534.14 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

Nachdem in 2015 gegenüber 2014 deutlich rückläufige Zahlen zu verzeichnen waren, ging es im letzten Jahr wieder moderat bergauf.

Nachfolgend noch die Aufstellung der in 2016 meistgefragten Unfallberichte:

Top 10	Aktenzeichen	Unfall	Downloads	Veröffentlicht am:	Veröffentlicht in:
1	180/15	Vermisster Kapitän des CMS HANJIN MIAMI im Indischen Ozean am 16. Mai 2015	6.210	26.01.2016	deutscher Sprache
2	255/12	Fire and explosion on board the MSC FLAMINIA on 14 July 2012 in the Atlantic and the ensuing events.	5.681	28.02.2014	englischer Sprache
3	402/15	Tödlicher Personenunfall an Bord der Charteryacht DESDEMONA am 21. September 2015 im Bereich der Ansteuerung von Rostock-Warnemünde zwischen den Fahrwassertonnen 9 und 11	5.559	21.09.2016	deutscher Sprache <i>Untersuchungszwischenbericht</i>
4	255/12	Brand und Explosion an Bord der MSC FLAMINIA am 14. Juli 2012 auf dem Atlantik und die sich daran anschließenden Ereignisse.	5.524	28.02.2014	deutscher Sprache
5	265/13	Untergang der Segelyacht FALADO VON RHODOS am 9. August 2013 vor Island.	5.328	21.01.2015	deutscher Sprache
6	34/16	Festkommen auf der Elbe der CSCL INDIAN OCEAN am 3. Februar 2016	5.034	14.10.2016	deutscher Sprache
7	55/15	Untergang des Fischkutters KRISTINA am 18. Februar 2015 in der Nordsee.	4.802	17.02.2016	deutscher Sprache <i>Untersuchungszwischenbericht</i>
8	34/15	Tödlicher Personenunfall an Bord des MS HANJIN DALLAS am 1. Februar 2015 vor der Ostküste USA	4.655	29.01.2016	deutscher Sprache
9	42/15	Tödlicher Personenunfall auf MS ASKOE am 6. Februar 2015 auf der Ostsee	4.312	05.02.2016	deutscher Sprache <i>Untersuchungszwischenbericht</i>
10	16/15	Kollision des MS RED7 ALLIANCE mit einem Schleusentor in Brunsbüttel am 17. Januar 2015	4.003	15.01.2016	deutscher Sprache

Nach wie vor ist der Untersuchungsbericht zur MSC FLAMINIA aus dem Jahre 2014 (in deutscher und englischer Sprache) offenbar von erheblichem Interesse für die Öffentlichkeit. Dieser hatte bei weitem die meisten Downloads. Ansonsten waren vorwiegend Berichte gefragt, die 2016 veröffentlicht wurden.

Aus der Untersuchungsarbeit

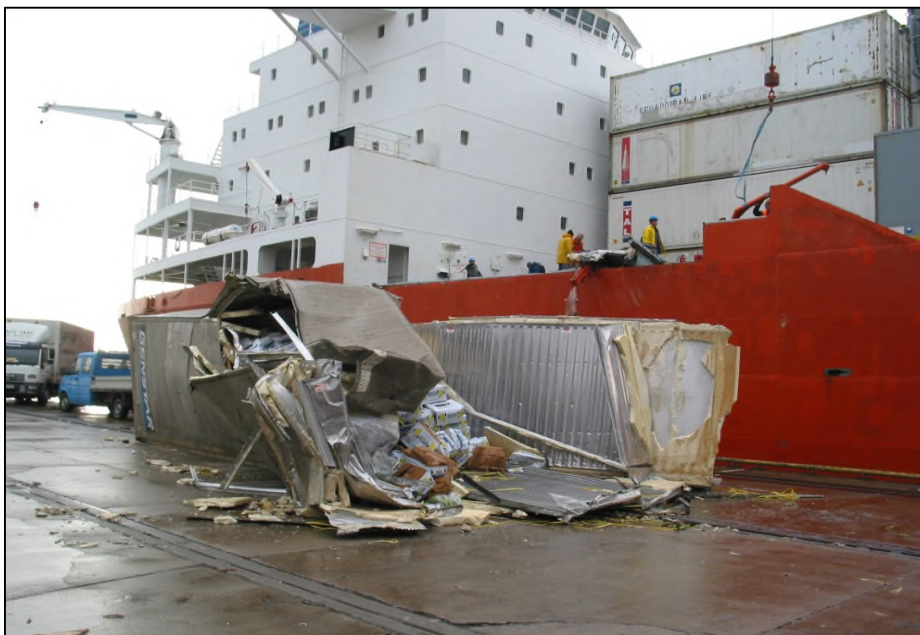
Anlässlich des 15-jährigen Bestehens der BSU kommen nachfolgend die Untersucherinnen und Untersucher zu Wort und berichten unmittelbar aus ihrer täglichen Arbeit. Vielleicht tragen diese Beiträge mehr zum Verständnis der Arbeit bei als alle Statistiken.

Containerverluste

Weltweit werden jährlich über 130 Millionen Container über die Weltmeere transportiert. Es gibt keine verbindlichen Untersuchungen darüber, wie viele dieser Blechkisten pro Jahr über Bord gehen. Kritische Stimmen sprechen von 2.000 bis 10.000 Stück pro Jahr, ohne dies allerdings nachhaltig zu belegen. Eine Studie des Lobbyverbandes World Shipping Council (WSC) in den Jahren 2008 bis 2011, bei der 70 % der WSC-Mitglieder befragt wurden, ergab eine Anzahl von 350 Containern, die im „normalen“ Schiffsbetrieb jährlich durchschnittlich verloren gehen. Rechnet man die Containerverluste hinzu, die bei Katastrophen auftreten (z.B. Aufgrundlaufen der RENA oder der Untergang der MOL COMFORT), kommt man danach auf eine jährliche Verlustrate von etwa 675 Containern.

Die Aktualisierung dieser Studie im Jahre 2014 kam dann auf deutlich höhere Zahlen, nämlich auf „normale“ Verluste von 546 Containern im Jahresschnitt bzw. von 1679 Containern, wenn die Katastrophenfälle mit eingerechnet werden.

Wenn ein Containerschiff in unseren Gewässern oder unter deutscher Flagge weltweit Container bei Sturm bzw. anderen schwierigen Bedingungen verliert, ohne dass der Schiffsrumpf wesentlich beschädigt wird, dann werden diese Fälle von der BSU regelmäßig nur als „Vorkommnis“ oder „Weniger schwerer Seeunfall“ gewertet und nicht weiter untersucht. Die BSU hat derzeit einige Fälle von Containerverlusten zu verzeichnen. Zum Jahresende 2016 und Januar 2017 haben drei Containerschiffe im Sturm auf der Nordsee insgesamt 39 Container verloren. Zum Glück befanden sich in den Containern nur wenig umweltgefährdende Stoffe. Der gravierendste Fall aber ist der eines deutschen Containerschiffs, das südwestlich der Azoren innerhalb von 2 Minuten einen Verlust von 295 Containern hatte. Da dies nicht einmal bei besonders schlechtem Wetter geschah, befindet sich dieser Vorfall derzeit in der Untersuchung.



Die Unterstützung der Tätigkeit der BSU durch andere Behörden am Beispiel der Untersuchung des sehr schweren Seeunfalls des Fischkutters CONDOR

Anlässlich der Untersuchung des sehr schweren Seeunfalls des Fischkutters CONDOR, der am 6. Februar 2016 östlich der Insel Fehmarn aus zunächst völlig unklaren Gründen untergegangen war und bei dem die beiden an Bord befindlichen Besatzungsmitglieder ums Leben kamen, konnte die BSU auf vielfältige und wertvolle Formen der Unterstützung durch Behörden des Bundes, des Landes Schleswig-Holstein und der Freien und Hansestadt Hamburg zurückgreifen. Gleichzeitig wurde aber auch die Erfahrung gemacht, dass die BSU trotz ihrer sehr weitreichenden Untersuchungskompetenzen und der im Hinblick auf den Inhalt und Umfang der Untersuchung gesetzlich verankerten besonderen Unabhängigkeit nicht im luftleeren Raum agiert. Es war mithin nicht etwa so, dass das Untersuchungspersonal die erforderlichen Untersuchungsschritte allein an Zweckmäßigkeitserwägungen ausrichten konnte, sondern es taten sich an Stellen Hindernisse auf, an denen man diese zunächst nicht unbedingt vermutet hätte. Von solchen Hindernissen, die es seitens der BSU zu meistern galt, insbesondere aber von der wertvollen Hilfe, die die BSU im Rahmen ihrer Untersuchung seitens verschiedener öffentlicher Stellen erfuhr, soll nachfolgend berichtet werden.

Die erste Herausforderung nach dem Eingang der Unfallmeldung bestand für die BSU darin, herauszufinden, auf welcher konkreten Position die CONDOR gesunken war. Eine diesbezügliche Information war von der Besatzung vor dem Unfall nicht mehr ausgesandt worden. Da weder ein Signal der automatischen Notfunkbake (EPIRB) noch ein AIS-Signal des Kutters aufgefangen werden konnte und der Unfall auch nicht von anderen Fahrzeugen aus beobachtet worden war, blieb zunächst als einzige Möglichkeit zur Ermittlung einer ungefähren Unfallposition die Auswertung der Radarbilddaufzeichnung der dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Lübeck nachgeordneten Verkehrszentrale Travemünde. Tatsächlich gelang es auf diesem Wege sehr schnell, den Unfallort einzuzengen.

Im weiteren Verlauf der Untersuchung konnte die BSU im Hinblick auf die Klärung der Frage, zu welchem Zeitpunkt und auf welcher Position der Kutter untergegangen war, zusätzlich noch auf die Aufzeichnungen des Bundesamtes für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) zurückgreifen. Durch die Daten der satellitengestützten Fischereiüberwachung dieser Bundesbehörde und insbesondere durch die Hilfestellung der für die BLE tätigen privaten Servicefirma war es möglich, die radarbasierten Trackinformationen zu verfeinern.

Das Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiff DENEK des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ortete ausgehend von den Radarinformationen der VKZ Travemünde wenige Tage nach dem Unfall den Kutter im Bereich der vermuteten Unfallposition in ca. 20 Metern Wassertiefe. Auf Bitte der BSU wurde der Kutter von der Tauchergruppe der DENEK umgehend in Augenschein genommen. Die dabei gefertigten hochauflösenden Videoaufnahmen wurden der BSU zeitnah zur Verfügung gestellt. Auch eine Tauchergruppe der WSP Schleswig-Holstein übermittelte der BSU Videoaufnahmen ihrer Tauchgänge.

Eine erste Auswertung dieser Aufnahmen und der von den Tauchern erstellten Berichte ließ keinerlei Rückschlüsse auf eine konkrete Ursache für den Untergang des Kutters, der weitgehend unversehrt auf seiner Steuerbordseite auf dem Meeresboden lag, zu. Für eine verlässliche Klärung der Unfallursache war daher eine möglichst schonende Bergung des Kutters unverzichtbar. Die Staatsanwaltschaft Kiel ließ die BSU im Hinblick auf das von ihr nach dem Unfall von Amts wegen eröffnete Todesermittlungsverfahren wissen, dass man von dort aus nicht beabsichtige, den Kutter zu bergen. Auch das WSA Lübeck kam sehr schnell zu der Entscheidung, dass die konkrete Wrackposition der CONDOR eine Bergung bzw. eine entsprechende Auflage an den Eigentümer des Fahrzeugs nicht erforderlich machen bzw. rechtfertigen würde. Zum Zwecke der Verkehrssicherung sei es vielmehr ausreichend, die Wrackposition in der amtlichen Seekarte zu vermerken.

Die BSU war somit die einzige Stelle, für die auf Basis ihres gesetzlichen Untersuchungsauftrages die Bergung des Kutters unverzichtbar war. Nachdem die BSU ein geeignetes Bergungsunternehmen ausgewählt und beauftragt hatte, galt es noch, die wichtige Frage zu klären, wohin der Kutter für die weiteren Untersuchungsschritte verbracht werden soll bzw. kann. Schnell zeichnete sich die zunächst unproblematisch erscheinende Möglichkeit ab, den Kutter im Anschluss an die Bergung zu dem vom WSA Stralsund betriebenen Tonnenhof in Warnemünde / Hohe Düne zu transportieren und dort auf die Pier zu stellen. Ein diesbezügliches Amtshilfeersuchen der BSU wurde vom WSA auch prompt positiv beantwortet. Nachdem jedoch aus der übergeordneten Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) zunächst Bedenken geäußert worden waren, gelang es aber schließlich doch, die GDWS davon zu überzeugen, dass es zu der erbetenen konkreten Amtshilfe seitens des WSA Stralsund keine vernünftige Alternative gibt.

Nachdem die o. g. Schwierigkeiten hinsichtlich der abschließenden Festlegung eines Lagerplatzes für den Kutter aus dem Weg geräumt waren und die BSU endgültig „Grünes Licht“ für die Bergung geben wollte, meldete sich unerwartet noch eine Landesbehörde aus Schleswig-Holstein mit Bedenken zu Wort. Der im Bereich der Unfallposition örtlich und sachlich zuständige Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN.SH) wollte von der BSU wissen, ob es für die anstehende Bergung ein ordnungsgemäßes Umweltkonzept gäbe. In Bezug auf die an Bord des Kutters noch vermuteten Schadstoffe (insbesondere Kraftstoff) hatte das von der BSU beauftragte Bergungsunternehmen ein solches Konzept im Rahmen der Planung der Bergung des Kutters selbstverständlich erstellt. Der Landesbetrieb ging aber noch einen Schritt weiter und erbat überraschenderweise insbesondere auch Auskunft darüber, welche Menge toten Fisches in etwa auf dem Kutter zu erwarten sei und wie dessen fachgerechte Entsorgung bewerkstelligt werden solle. Das unerwartete, Umweltfragen betreffende Interesse des Landesbetriebes war für die BSU insbesondere deshalb verwunderlich, weil diese Behörde etwaige diesbezügliche Probleme erst in den Fokus nahm, als sich eine Bergung des Kutters abzeichnete. Merkwürdigerweise wurde der Kutter (inklusive seiner „Fracht“) von dem Landesbetrieb dagegen offenbar nicht als Umweltrisiko eingestuft, soweit und solange er auf dem Meeresboden ruhte. In mehreren Telefonaten mit den zuständigen Mitarbeitern des o. g. Landesbetriebs konnte diese Behörde davon überzeugt werden, dass bei dem in Rede stehenden Projekt die Frage einer ggf. notwendig werdenden Entsorgung von toten Fischen keine besondere umweltrechtliche Relevanz haben dürfte. Dementsprechend konnten die diesbezüglich artikulierten Bedenken des Landesamtes zerstreut und endlich die Bergung des Kutters in Angriff genommen werden.

Um zu verhindern, dass Unbefugte sich der Unfallstelle nähern, sowie zur Absicherung der Bergungsaktion erließ das WSA Lübeck ein Befahrungsverbot in einem Radius von 1000 Metern um die Wrackposition. Die WSP Schleswig-Holstein kontrollierte auf Bitte der BSU mit ihren Booten die Einhaltung des Befahrungsverbotes. Außerdem konnten zwei Untersucher der BSU von einem WSP-Boot aus die gesamte Bergungsaktion aus nächster Nähe beobachten. Der Aufenthalt auf dem WSP-Boot war für die BSU im Übrigen auch deshalb wichtig, weil auf diese Weise eine enge Kommunikation mit dem Bergungsunternehmen ermöglicht wurde. Im Anschluss an die erfolgreiche Hebung des Wracks des Kutters begleitete ein WSP-Boot den Konvoi des Bergungsunternehmens bis zum Tonnenhof in Warnemünde.

Die in den folgenden Wochen und Monaten auf dem Gelände des Tonnenhofes durchgeführten Untersuchungen der BSU an dem Wrack des Kutters und die dabei erzielten Ergebnisse bestätigten die Richtigkeit der BSU-Entscheidung, die CONDOR heben zu lassen.

Das Personal des Tonnenhofes unterstützte die Untersuchung der BSU sowohl durch die Bereitstellung von Werkzeug und Räumlichkeiten als auch durch Hilfeleistungen beim Demontieren und Übersenden untersuchungsrelevanter Bauteile des Kutters.

Eine weitere sehr wertvolle Hilfeleistung wurde der BSU durch das Landeskriminalamt Hamburg gewährt. Dortige Experten aus dem Bereich Tatortrekonstruktion führten mit ihrer Spezialausrüstung im Auftrag der BSU eine 3D-Laservermessung des Kutters durch. Die dabei gewonnenen Daten waren anschließend eine wesentliche Grundlage für die Berechnungen der Stabilität des Kutters.

Den Abschluss der umfangreichen Untersuchungen an dem Kutter sollte ein so gen. Krängungsversuch bilden. Die BSU beabsichtigte hierzu, den Kutter von seinem Standort auf der Kaimauer aus mittels eines Kranes zurück ins Wasser zu setzen. Auf dem schwimmenden Kutter sollten dann unter Anleitung eines externen Sachverständigen geeichte Gewichte platziert und verschoben werden. Durch die Bestimmung der dabei auftretenden Krängungswinkel wäre es möglich gewesen, das Stabilitätsverhalten des Kutters exakt zu bestimmen.

Das WSA Stralsund legte jedoch gegen die Durchführung des fraglichen Versuches sein Veto ein. Begründet wurde dies mit der Befürchtung, der Kutter könne beim Verbringen ins Wasser, anlässlich der Durchführung des Versuches oder beim abschließenden Herausheben auseinanderbrechen. Dies wiederum könne nicht nur Umweltprobleme nach sich ziehen, sondern hätte sogar Auswirkungen auf die Einsatzfähigkeit der Deutschen Marine. Deren Fahrzeuge müssten beim Weg vom bzw. zum Stützpunkt Hohe Düne den Bereich der Kaimauer in relativ dichtem Abstand passieren. Das Risiko, dass eine solche Passage durch Wrackteile der CONDOR unmöglich gemacht würde, sei zu groß. Außerdem verwies das WSA Stralsund noch auf baustatische Hinderungsgründe. Die Tragfähigkeit des Geländes des Tonnenhofes ließe es nicht zu, dort – wie von der BSU geplant – einen mobilen Kran zuzüglich des Kuttergewichtes sicher zu platzieren. Obwohl die BSU die vom WSA Stralsund vorgebrachten Ablehnungsgründe für einen in der Nähe der Kaimauer des Tonnenhofes durchzuführenden Krängungsversuch bis zuletzt nicht vollumfänglich nachzuvollziehen vermochte, wurde entschieden, diese hinzunehmen. Zwangsläufig musste sich der von der BSU beauftragte Sachverständige daher bei der Bewertung des Stabilitätsverhaltens des Kutters auf die Ergebnisse seiner Berechnungen und theoretische Überlegungen beschränken.

Zusammenfassend kann konstatiert werden, dass die BSU im Rahmen ihrer Untersuchung des sehr schweren Seeunfalls des FK CONDOR vielfältige und wertvolle Unterstützung durch Behörden des Bundes und der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg erhielt. In Bezug auf einige wenige Aspekte des konkreten Ablaufs der Untersuchung gab es Bedenken einzelner Behörden bzw. einzelner Behördenvertreter, die von der BSU leider nicht in jeder Hinsicht ausgeräumt werden konnten. Dies ändert aber gleichwohl nichts an der Feststellung, dass der gesetzliche Untersuchungsauftrag der BSU bei den eingebundenen öffentlichen Stellen weitgehend auf breite Akzeptanz stieß. Die von Kollegialität und großer Hilfsbereitschaft getragenen direkten Kontakte zu den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sämtlicher der oben erwähnten Behörden haben wesentlich zum erfolgreichen Abschluss der zu Grunde liegenden Unfalluntersuchung beigetragen.

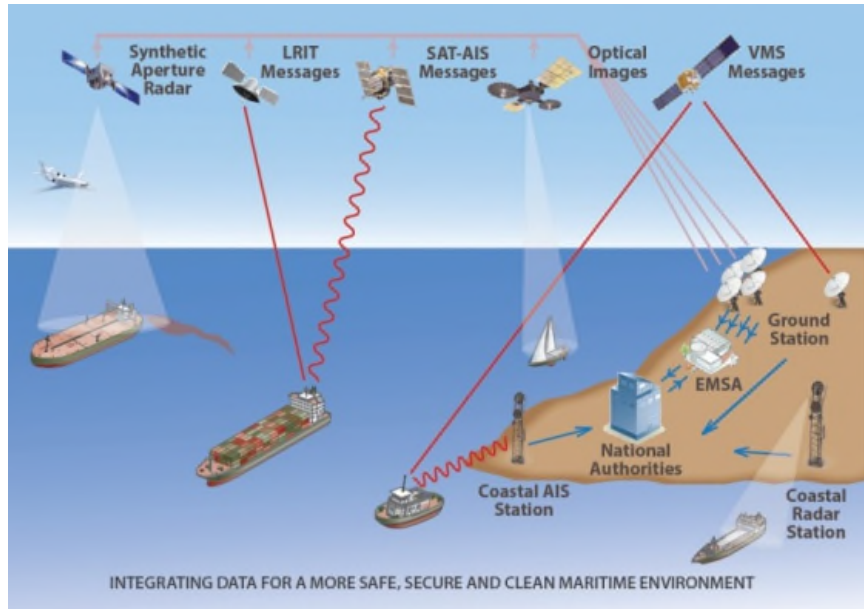
Blick hinter die Kulissen: Welche Datenbanken nutzt die BSU für die Recherche?

Die Arbeit der BSU-Untersucher hat sich in den letzten Jahren stark gewandelt. Fahrtverläufe von Schiffen, die früher im Nachgang aus den Daten der Verkehrszentralen rekonstruiert wurden, werden heutzutage online in Echtzeit verfolgt. Untersuchungsergebnisse ausländischer Partnerbehörden stehen nicht mehr erst nach Wochen als Druckexemplar, sondern sofort zur Verfügung. Parallel besteht die Möglichkeit, gezielt in europäischen und internationalen Datenbanken nach ähnlich gelagerten Unfällen zu suchen. Unfalltrends können so leichter erkannt und Unfälle effizienter bearbeitet werden.

Am Beginn der Recherche steht die generelle Schiffsdatenbankabfrage, etwa in Datenbanken des Flaggenstaats, der Klassifikationsgesellschaft des jeweiligen Schiffes und bei den für jedermann zugänglichen Informationsdiensten wie z.B. equasis.org (Electronic Quality Shipping Information System). Aus dieser Abfrage lassen sich neben allgemeinen Schiffsinformationen (IMO-Nummer, Flagge, Eigner und Betreiber, Abmessungen, Angaben zur Schiffsmaschine etc.) auch Angaben über

die Gültigkeit von Schiffszeugnissen und die Ergebnisse der bisherigen weltweiten Hafenstaatkontrollen ermitteln. Je nach Fall können detailliertere Angaben zu Hafenstaatkontrollen über die BG Verkehr aus der THETIS-Datenbank der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) für die Unfalluntersuchung zur Verfügung gestellt werden. Die THETIS-Datenbank hat das frühere SIRENaC-System abgelöst.

Auf europäischer Ebene gibt es weitere Datenbanken speziell für Behörden, die wichtige Informationen zur Unfalluntersuchung beisteuern können. EMSAs IMDatE (Integrated Maritime Data Environment) bietet u.a. die heute standardmäßige AIS- und LRIT-Positions- und Fahrtverlaufsanzeige für Schiffe an. Die Informationen werden auf digitalen Seekarten angezeigt. Besonders hilfreich für die Unfalluntersuchung ist hierbei, dass die durch IMDatE abrufbaren Schiffsdaten bereits durch den Abgleich mehrerer Datenbanken verifiziert wurden.



Um herauszufinden, ob sich andere Untersuchungsbehörden gegenwärtig oder in der Vergangenheit mit gleichgelagerten Unfällen beschäftigen oder beschäftigt haben, greifen die BSU-Untersucherinnen und Untersucher auf die europäische EMCIP (European Marine Casualty Information Platform) und auf die GISIS-Datenbank (Global Integrated Shipping Information System) der IMO zurück. Die EMCIP gibt durch ihre ständig aktualisierte Startseite einen guten Überblick über aktuelle Fälle und über die letzten veröffentlichten Untersuchungsberichte der EU-Mitgliedstaaten. Die BSU-Untersucher können so auf einen Blick sehen, ob und durch welche Partnerbehörde ähnliche Unfälle bearbeitet werden. Die Ansprechpartner sind dadurch sofort bekannt, was die länderübergreifende Zusammenarbeit fördert und vereinfacht.



EMSA European Maritime Safety Agency

EMCIP European Marine Casualty Information Platform

Search About Legal notice Contact Us

EMCIP Home [Click here to View Disclaimer](#)

Latest 3 casualties being notified

Occur.	Date	Ship type	Severity	Casualty event
1044/2017	01-Mar-2017	Cargo ship	Less Serious	Collision
918/2017	27-Feb-2017	Cargo ship	Marine incident	Loss of control
919/2017	27-Feb-2017	Passenger ship	Marine incident	Loss of control

[Click here for more notifications...](#)

Latest 3 marine casualty investigation reports

Occur.	Name of ship	Date	Ship type	Reported by *
1602/2016	CHRISTINA MAKEN	23-Apr-2016	Fishing vessel	Denmark - DMANB
1396/2016	CSC Indian Ocean	03-Feb-2016	Cargo ship	Germany - BSU

[Click here for more investigations...](#)

* View list of organisations

Latest media news

Treasure hunters test Cambodian waters

Wednesday, 08 March 2017
A hi-tech expedition is underway to find and recover precious cargos from ships that went down in Cambodian waters over the centuries. A French-Australian team of maritime explorers are now

Dietrich Klöse

Wednesday, 08 March 2017
6.3.2017 – Sanaa Center (** A B E H K P) Yemen at the UN - February 2017 Review Summary In February, the Food and Agriculture Organization of the United Nations stated that "Yemen is...

BREAKING: R24m police car heist at OR Tambo

Wednesday, 08 March 2017
News24 Wednesday 8th March, 2017 Johannesburg - A total of R24 million was stolen from a plane at OR Tambo International Airport on Tuesday evening, sources told News24. After the SAA...

[\[More...\]](#)

This is your current status:

[Logout](#) [My user profile](#)

Events

March 2017

Su	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Latest EMCIP news

New Safety Publication available "Shipping Occurenc ...

07 Feb 2017 - 12:04
A new safety bulletin has been published under "Relevant Docs" Safety publications> Safe ...

New Safety Alert from European Commission - Samsung Gal ...

10 Oct 2016 - 13:01
For the attention of the Maritime Administrations and Accident Investigation Bodies in all EU Membe ...

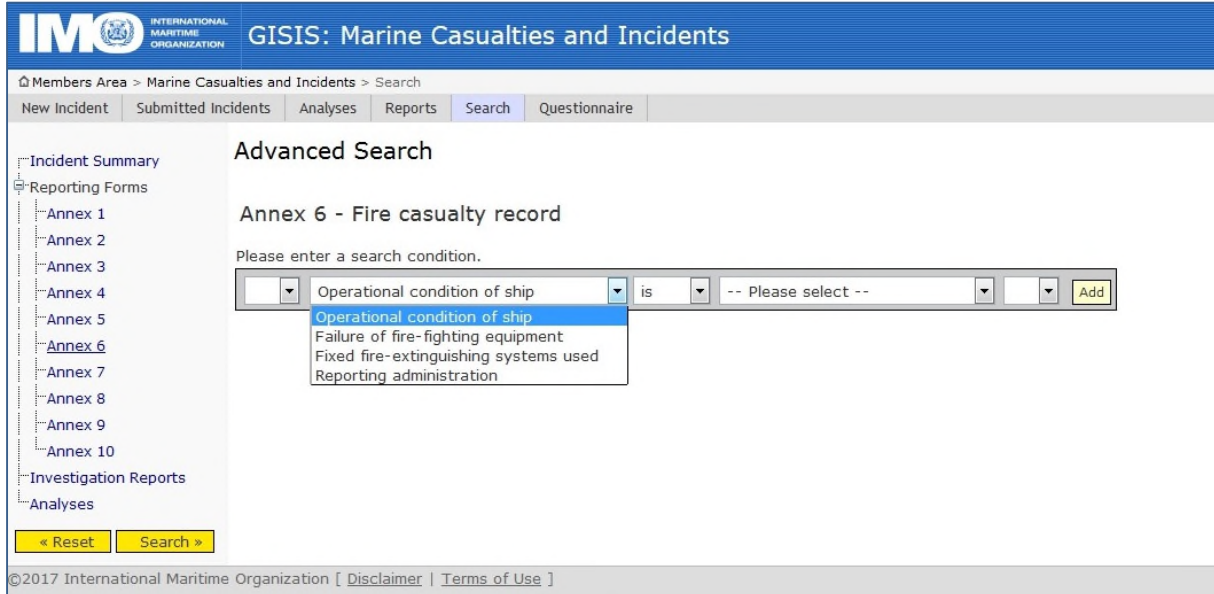
[\[more...\]](#)

EMSA EMM IMO JRC IVO

Last change: 19-11-2014 | [Top](#)

Beschäftigten ermöglicht, gezielt die gesamte Schiffsunfalldatenbank nach Stichpunkten zu

durchsuchen, die für die eigene Untersuchung von Interesse sind. So kann z.B. nach dem Einsatz bzw. Ausfall von Feuerlöscheinrichtungen gesucht werden um herauszufinden, welche Fälle zu einem bestimmten Schwerpunkt weltweit bereits erfasst sind.



IMO INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
GISIS: Marine Casualties and Incidents

Members Area > Marine Casualties and Incidents > Search

New Incident Submitted Incidents Analyses Reports Search Questionnaire

Incident Summary
Reporting Forms
Annex 1
Annex 2
Annex 3
Annex 4
Annex 5
Annex 6
Annex 7
Annex 8
Annex 9
Annex 10
Investigation Reports
Analyses

Advanced Search

Annex 6 - Fire casualty record

Please enter a search condition.

Operational condition of ship is -- Please select -- Add

Operational condition of ship
Failure of fire-fighting equipment
Fixed fire-extinguishing systems used
Reporting administration

< Reset Search >

©2017 International Maritime Organization [Disclaimer | Terms of Use]

Sowohl die EMCIP als auch die GISIS befinden sich ständig in der Entwicklung. Sie lassen allerdings schon jetzt erahnen, dass die internationale Vernetzung der Untersuchungsbehörden und damit auch der fachliche Austausch schon während der laufenden Untersuchung künftig noch zunehmen und die nationale Untersuchung bereichern werden.

Die Untersuchung des Brandes auf der NORMAN ATLANTIC

Die BSU wurde am 28. Dezember 2014 durch Medienberichte auf den Brand an Bord der RoPax-Fähre NORMAN ATLANTIC aufmerksam. Da bereits zu diesem Zeitpunkt über mögliche deutsche Opfer spekuliert wurde, versuchten wir ab dem 29. Dezember 2014, über den Kontaktpunkt beim Auswärtigen Amt Informationen zu den Passagieren zu erlangen. Dies erwies sich als schwierig, da man von dort nur gesicherte Informationen herausgeben wollte. Solche waren aber nur langsam zu erlangen, da die Passagiere durch Hubschrauber und Schiffe zu verschiedenen Orten an Land gebracht worden waren. Im Internet war dann am 5. Januar 2015 eine erste Liste der Passagiere und Besatzungsmitglieder verfügbar, die offenbar von der Reederei der Fähre stammte. Sie war allerdings weniger sicher, da nicht zwischen deutschen Staatsbürgern und Menschen mit Wohnsitz in Deutschland unterschieden wurde. Am folgenden Tag übergab das Auswärtige Amt umfassende Informationen, aus denen sich verlässlich ergab, dass sich eine deutsche Staatsbürgerin unter den Toten befand. Daraufhin teilte die BSU der italienischen Seeunfalluntersuchungsbehörde mit, dass Deutschland sich als „Staat mit begründetem Interesse“ ansehen würde. Aus diesem Schritt ergibt sich nach internationalen Regeln eine annähernd gleichberechtigte Teilnahme am Untersuchungsverfahren, das in diesem Fall durch Italien geführt wurde und wird. Ein begründetes Interesse erklärte zuvor auch die griechische Untersuchungsbehörde.

Das Schiff war inzwischen nach Italien in den Hafen von Brindisi geschleppt worden. Hier konnten die italienischen Behörden eine erste Besichtigung vom 3. bis 5. Januar 2015 durchführen und den auf dem obersten Deck der Fähre installierten Notfalldatenspeicher des Schiffsdatenschreibers sicherstellen. Er wurde aber sogleich durch die italienische Staatsanwaltschaft beschlagnahmt.



Die NORMAN ATLANTIC in Brindisi

Die italienische Seeunfalluntersuchungsbehörde teilte am 9. Januar 2015 mit, dass der nächste Untersuchungstermin an Bord der Fähre am 14. Januar 2015 stattfinden sollte, und so reisten zwei Untersucher der BSU nach Italien. Hier trafen wir mit zwei griechischen Untersuchern und deren griechischem Brandexperten und zwei italienischen Kollegen zusammen. Schon in der Vorbesprechung wurde uns klar gemacht, dass die Befugnisse der italienischen Untersucher nicht mit denen der anderen Seeunfalluntersucher in deren Heimatländern vergleichbar waren. So wurde deutlich, dass die Zugangsberechtigungen und Termine auf der Fähre durch die Staatsanwaltschaft verwaltet wurden. Für die Besichtigung wurde den Untersuchern untersagt, eigene Fotos zu fertigen, sich von der Gruppe zu trennen, technische Gegebenheiten näher zu untersuchen oder beispielsweise die Füllstände von Tanks zu überprüfen. Das Ausmaß dieser Einschränkung wurde uns erst an Bord deutlich, wo eine Gruppe von Angehörigen der italienischen Coast Guard uns geradezu überwachte und unsere „Besichtigungstour“ auf Video und Foto dokumentierte. Hintergrund für dieses Verhalten war der von der italienischen Gerichtsbarkeit verfolgte Ansatz, dass bis zu einem für alle beteiligten Parteien angebotenen und festgesetzten Besichtigungstermin keine Veränderungen am Schiff und seinen Teilen vorgenommen werden durften, um allen Beteiligten dann den „originalen“ Zustand zu garantieren. Es sollte darüber hinaus verhindern, dass Fotos vom Untersuchungsobjekt bereits vor diesem speziellen Termin an die Öffentlichkeit gelangten. Damit war eine Untersuchungstätigkeit in der in Deutschland und vielen anderen Ländern üblichen Vorgehensweise unmöglich.



Oberstes Ladungsdeck der NORMAN ATLANTIC

Während unserer Besichtigung der wegen der Brandschäden nur eingeschränkt zugänglichen Aufbauten, des oberen Fahrzeugdecks und Teilen des Maschinenraums waren wir in den nächsten drei Tagen so Teil einer ca. 20-köpfigen Gruppe, da zeitgleich italienische Brandexperten, Feuerwehrleute zu unserer Sicherheit und die „Beobachter“ der Coast Guard an der Besichtigung teilnahmen.

Der Zugang zum Schiff, insbesondere zu den Ladungsdecks, war auch deshalb noch eingeschränkt, weil der Brand in einem der Ladungsdecks noch andauerte. Hier war die Feuerwehr von Brindisi während der ganzen Zeit im Einsatz. Um auf das Schiff zu gelangen, mussten wir daher einen an einer Drehleiter der Feuerwehr befestigten Personenbeförderungskorb nutzen, mit dem wir auf dem Bootsdeck abgesetzt wurden.

Die nächste Gelegenheit der Besichtigung des Schiffes ergab sich für uns am 28. und 29. Juli 2015 in Bari, wohin die Fähre inzwischen geschleppt worden war. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Staatsanwaltschaft ihre Untersuchung abgeschlossen. Das ließ uns hoffen, nun mit unserer Untersuchung beginnen zu können. Vor Ort wurde uns dann aber mitgeteilt, dass nun eine durch das zuständige Gericht eingesetzte technische Untersuchungskommission, die von einem ehemaligen Admiral der italienischen Coast Guard geleitet wurde, über den Fortgang der Untersuchung entschied. Auch diese Kommission begrenzte den Zugang und untersagte eine Untersuchung in der üblichen Form durch die Seeunfalluntersucher. Am ersten Tag der Besichtigung waren wir dann Teil einer 40-köpfigen Gruppe. Da auch hier die Gruppe durch Angehörige der Coast Guard zusammengehalten wurde, war ein freier und unabhängiger Zugang zu allen Teilen des Schiffes bzw. der für uns relevanten Bereiche nicht möglich.



Teilnehmer an der Besichtigung der Fähre in Bari

Während der Vorbesprechungen hatten sich die Seeunfalluntersucher über die für sie wichtigsten Punkte abgestimmt. Dazu gehörte auch der Notdiesel, denn zu ihm waren aus der ersten Begehung viele Fragen offen geblieben. Unter anderem war der Füllstand des dazugehörigen Tanks von Bedeutung, da die Stromversorgung an Bord der Fähre zu einem sehr frühen Zeitpunkt zusammengebrochen war. Die für den zweiten Tag geplante Untersuchung des Notdiesels fiel dann aber aus. Die Kommission hatte den zweiten Tag aus unbekanntem Gründen gestrichen. Auch der Protest der italienischen Seeunfalluntersucher brachte keine Änderung in der Haltung der Kommission.



Blick in ein Ladungsdeck der Fähre

Durch die italienische Staatsanwaltschaft war für die Aufbereitung der Daten des Schiffsdatschreibers ein italienisches Labor beauftragt worden. Eine DVD mit diesen Daten wurde der BSU im Oktober 2015 übergeben. Es stellte sich heraus, dass die aufbereiteten Daten nur 4 Minuten Audio-Aufzeichnung enthielten und damit wertlos waren. Eine nähere Untersuchung durch einen Experten der britischen Seeunfalluntersuchungsbehörde legte den Schluss nahe, dass bei der Aufbereitung Fehler gemacht worden waren. Bis zum Ende der Teilnahme der BSU an der Untersuchung konnten keine vollständigen Daten aus dem Schiffsdatschreiber zur Verfügung gestellt werden.

Wegen der schwierigen Untersuchungsbedingungen an Bord der Fähre konzentrierte sich unser Team auf die Befragung der in Deutschland, Österreich und der Schweiz wohnhaften Passagiere. Sie wurden angeschrieben und nach ihren Erlebnissen befragt. Die BSU nahm daneben Kontakt zu den Reedereien der 13 Schiffe auf, die ihren Kurs geändert hatten, um der NORMAN ATLANITC zur Hilfe zu eilen. Deren Besatzungen wurden gebeten, Berichte über ihre Beobachtungen und Erfahrungen zu übermitteln. Von vielen Passagieren und Besatzungen erhielten wir Antworten sowie Fotos und Videos. Diese Informationen wurden aufbereitet und den anderen Untersuchern zur Verfügung gestellt.

Die Maßnahmen der italienischen Behörden zur Begrenzung der Verbreitung von Fotos und Videos bzw. zur Sicherung des Schiffes waren wenig wirksam. So fanden sich bereits wenige Tage nach der Ankunft der Fähre im Hafen von Brindisi im Internet Videos von Bord des Schiffes, in denen der Umfang der Zerstörung in den verschiedenen Decks dokumentiert wurde. Darüber hinaus mussten wir feststellen, dass Pkws, die auf dem obersten Ladungsdeck den Brand unverseht überstanden hatten, zum Zeitpunkt der Besichtigung des Schiffes in Bari aufgebrochen und geplündert waren. Damit war klar, dass wir in der Zukunft nicht mehr sicher sein konnten, an Bord des Schiffes einen unveränderten Zustand vorzufinden. Dies und die andauernde Blockade der internationalen Untersuchungsbemühungen, die auch nach griechischen und deutschen Beschwerden nicht aufgehoben wurde, führte den Direktor der BSU zu seiner Entscheidung, die Teilnahme der deutschen Untersucher an dieser Seeunfalluntersuchung zu beenden.

Eine Woche Rufbereitschaft

Der Wechsel der Rufbereitschaft findet immer mittwochs statt. Die Untersucherin bzw. der Untersucher trägt dann ein Handy mit sich, über das rund um die Uhr Unfallmeldungen eingehen können. Normalerweise kommen nicht viele schwerwiegende Meldungen an. Deshalb stellte die Woche vom 3. Februar bis 10. Februar 2016 eine bemerkenswerte Ausnahme dar:

Die Nacht vom Mittwoch auf den Donnerstag blieb ruhig. Aber am frühen Morgen, gegen 05:41 Uhr, schickte die WSP Hamburg per Fax eine Erstmeldung. Dieses Fax wurde durch den Bereitschaft habenden Untersucher am **Donnerstag, den 4. Februar 2016 um 08:00 Uhr** im Büro aufgenommen. Das Großcontainerschiff CSCL INDIAN OCEAN hatte sich am Vorabend auf der Elbe festgefahren und konnte sich aus eigener Kraft nicht mehr befreien. Nach eingehender Beratung kam die BSU zu dem Entschluss, erst an Bord zu gehen, wenn das Schiff an der Pier im Hamburger Hafen liegt. Gegen ein sofortiges Boarding sprach hauptsächlich, dass bereits jetzt genug Zeit vergangen war, um Spuren zu verwischen, sollte die Besatzung daran ein Interesse gehabt haben. Wenn nicht, würde die BSU auch später noch die erforderlichen Informationen bekommen. Das wichtigste Beweismittel, der VDR, war – laut WSP - bereits gesichert worden. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigte, dass die Besatzung der BSU gegenüber gesprächsbereiter ist, wenn der erste Stress überstanden war, d.h. Polizei und andere Interessenvertreter das Schiff bereits wieder verlassen hatten.

Selbstverständlich wurde in den kommenden Tagen der Kontakt zur WSP und zum Havariekommando gehalten. Des Weiteren wurden die Reederei und der Flaggenstaat angeschrieben.

Daneben gingen noch einige Unfallmeldungen ein, die als nicht untersuchungswürdig eingestuft wurden. Es blieb aber nicht lange ruhig.

Am Samstag, den 6. Februar 2016 um 05:31 Uhr klingelte wieder das Bereitschaftstelefon und die **WSP Bremerhaven informierte über einen Personenunfall auf der MAERSK KURE**. Beim Anlegen des Schiffes morgens gegen 02:45 Uhr war eine Springleine gebrochen und verletzte den daneben stehenden Matrosen so schwer, dass er auf dem Weg ins Krankenhaus verstarb.

Der Bereitschaft habende Untersucher der BSU informierte den Direktor der BSU. Dieser stimmte dem Vorschlag zu, sofort nach Bremerhaven zu fahren, um den Unfall aufzunehmen. Daraufhin verließ der Untersucher gegen 09:00 Uhr seine Wohnung und fuhr mit dem öffentlichen Nahverkehr zum Büro an den Landungsbrücken. Dort rüstete er den Dienstwagen mit Geräten zur Untersuchung aus und fuhr los. Um 13:00 Uhr begann er seine Untersuchung an Bord: sicherte die VDR-Daten, nahm den Unfallort in Augenschein, sprach mit Zeugen. Gegen 16:00 Uhr konnte die Rückreise zum Büro angetreten werden. Während dieser Autofahrt informierte ihn die WSP Hamburg darüber, dass sie mit einem Sachverständigen bereits an Bord der CSCL INDIAN OCEAN gewesen seien und erste Erkenntnisse zum dortigen Unfallablauf erlangt hätten.

Gegen 19:00 Uhr hatte der Bereitschaft habende Untersucher seine Wohnung wieder erreicht. Aber nur kurze Zeit später, am Samstag, dem 6. Februar 2016 um 21:21 Uhr rief die **WSP Lübeck an und teilte mit, dass am Nachmittag der Fischkutter CONDOR nahe Fehmarn untergegangen sei**. Die beiden Fischer konnten nur noch tot geborgen werden. Der Untersucher rief den Direktor der BSU an, wie es solche sehr schweren Seeunfälle erfordern, und informierte ihn. Da kein akuter Handlungsbedarf bestand, wurde die eigentliche Untersuchung am Montag aufgenommen. Zuerst musste der untergegangene Fischkutter gesucht und gefunden werden. Dann sollten Taucher hinunter, um einen ersten Eindruck von dem Schiff zu bekommen.

Am Dienstag, den 9. Februar 2016 – morgens erreichte ein Anruf der BG Verkehr die BSU. Ein unter deutscher Flagge fahrender spanischer Fischkutter (FK PESORSA DOS) hatte am Tag zuvor einen Seemann verloren. Dieser war während des Fischens westlich von Irland über Bord gespült worden und ertrunken.

Bis zum Ende dieser Bereitschaft am Mittwoch, kamen noch einige nicht untersuchungswürdige Unfallmeldungen auf den Untersucher zu. Im Nachhinein wurde festgestellt, dass dieser Untersucher nicht wie üblich, alle bei ihm eingegangenen neuen Seeunfälle bearbeiten konnte, nicht zuletzt, weil ja auch schon bisherige Fälle vorlagen. Deshalb wurden die beiden Seeunfälle mit den Fischkuttern an andere Kollegen übergeben.

Eine derartige Woche Rufbereitschaft - mit vier verstorbenen Seeleuten - ist nicht typisch für die BSU kann aber durchaus immer wieder so geschehen.

Statistik

Der Statistikteil bedarf einiger Erklärungen.

Der Begriff „Seeunfall“ ist durch § 1a 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 meeres-technischen 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 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 meeres-technischen 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 BSU-interne 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) BSU-interne Datenbank. Das führt gelegentlich zu Friktionen, zuweilen sogar zu Ungereimtheiten in den Statistiken.

Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle 2016

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick und Vergleich über die in den Jahren 2014 bis 2016 an die BSU gemeldeten Ereignisse.

	2014	2015	2016
SSU	6	8	5
SU	20	16	7
WSU	214	244	209
Vorkommnisse (V)	67	100	83
Andere (See-)Unfälle (AU)	67	84	75
- davon Sportboote	49	60	53
Kein Seeunfall (KU)	52	58	90
Meldungen gesamt	426	510	469

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

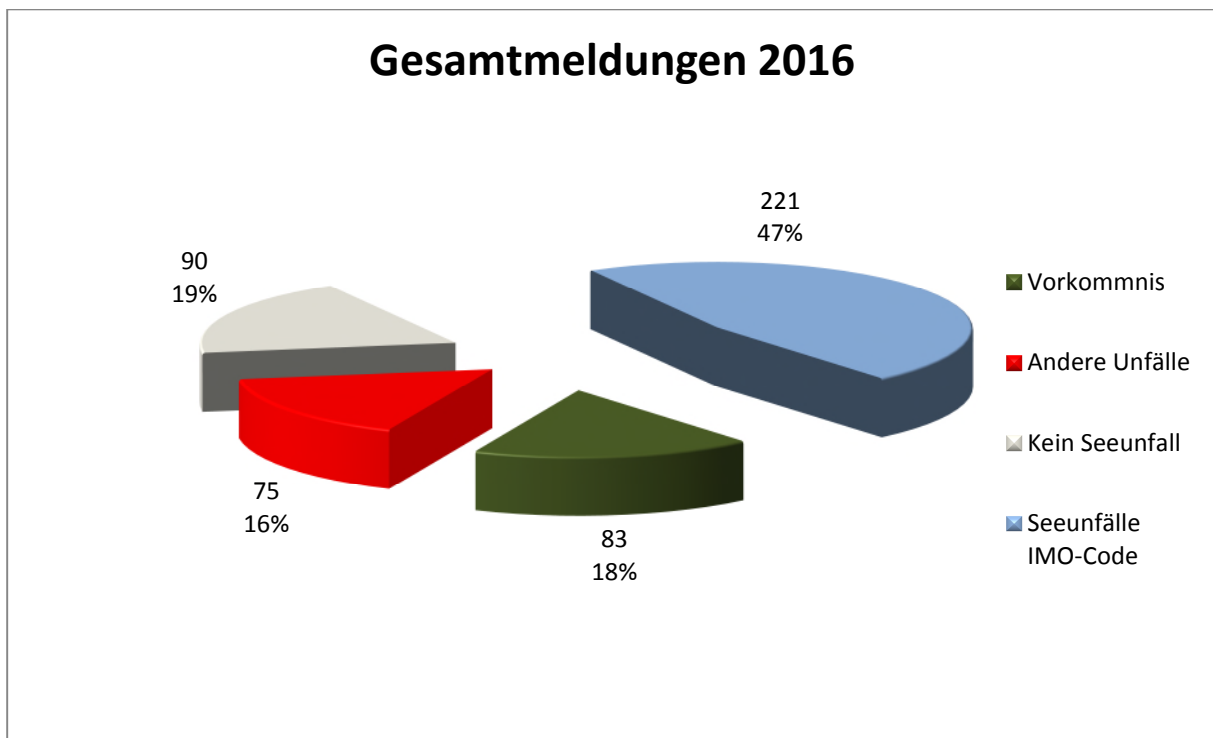
Sehr schwere Seeunfälle (SSU), schwere Seeunfälle (SU), weniger schwere Seeunfälle (WSU) sowie Vorkommnisse (V) sind nach dieser Tabelle ausschließlich solche nach den internationalen Regelungen.

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.

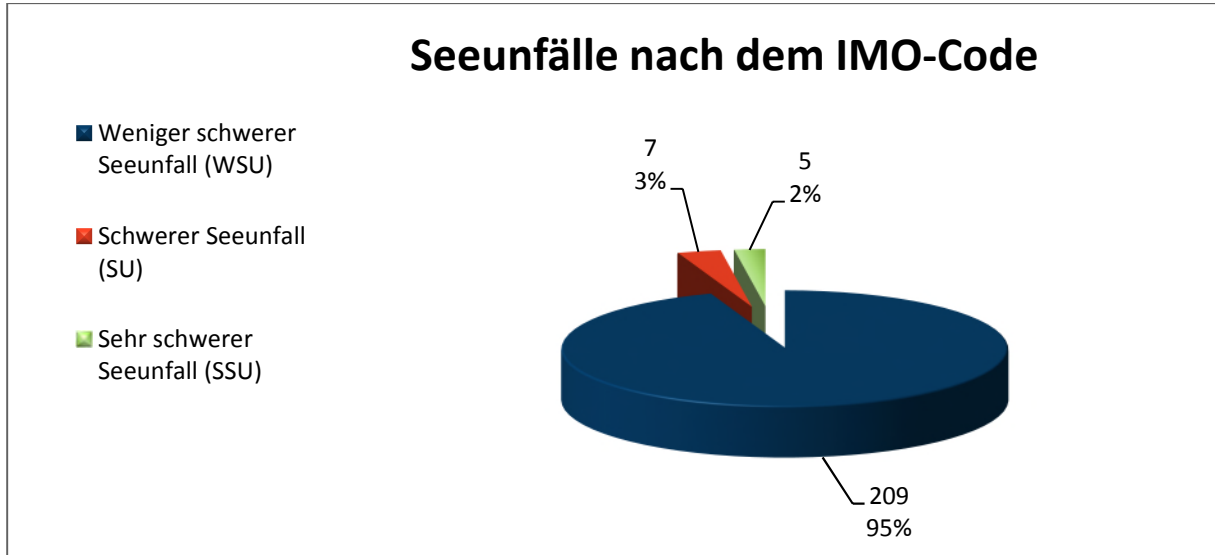
Die Kategorie KU erfasst alle anderen Meldungen, die keine Seeunfälle darstellen, z.B. Unfälle von Binnenschiffen auf Binnenschiffahrtsstraßen oder Erkrankungen von Passagieren auf Fähren oder Kreuzfahrtschiffen oder Besatzungsmitgliedern allgemein.

Die Gesamtzahl der Meldungen ist gegenüber den Vorjahren wieder gesunken, insbesondere in den Kategorien „SU“ und „WSU“. Im besten Falle könnte das ein Indiz dafür sein, dass die Arbeit aller, die sich um die Schiffssicherheit kümmern, auch Erfolge zeigt.

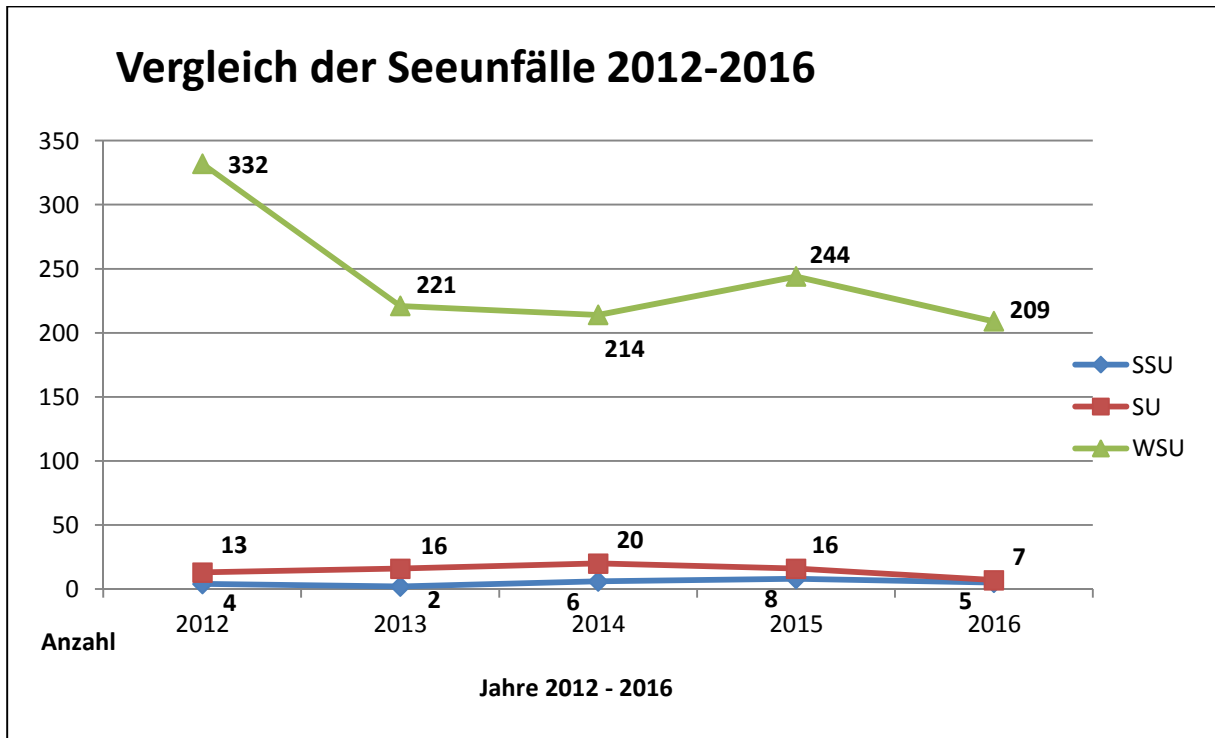


Seeunfälle insgesamt

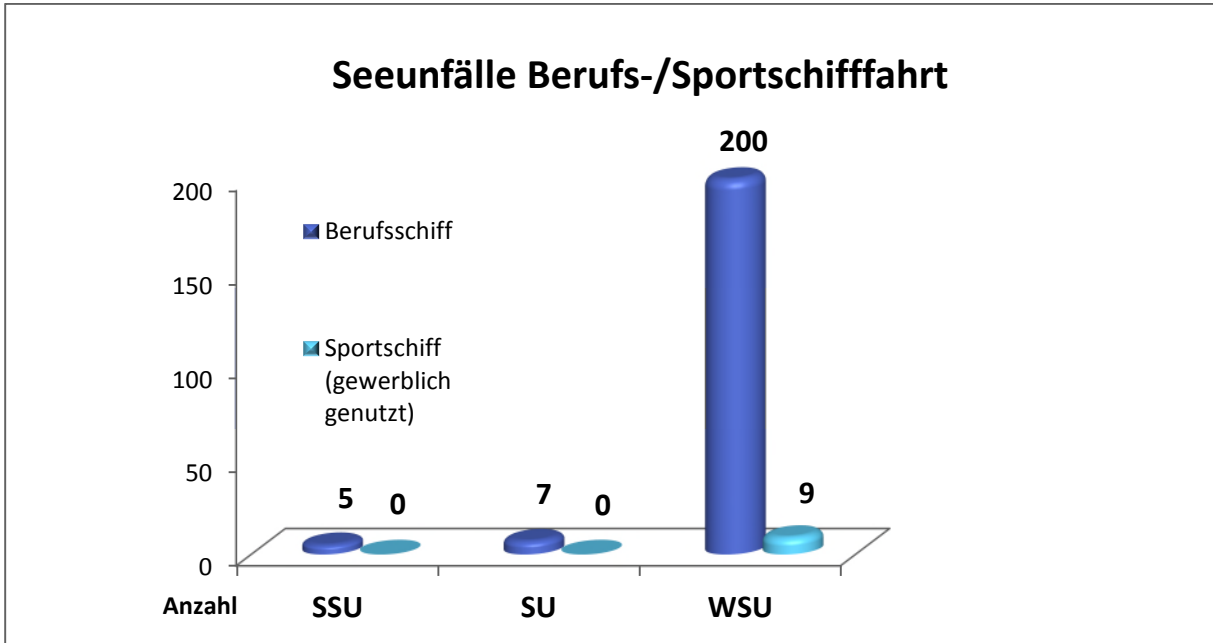
Von den insgesamt gemeldeten 469 Vorfällen sind 221 als Seeunfälle eingestuft worden, davon 5 sehr schwere und 7 schwere Unfälle.



Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung der letzten 5 Jahre.

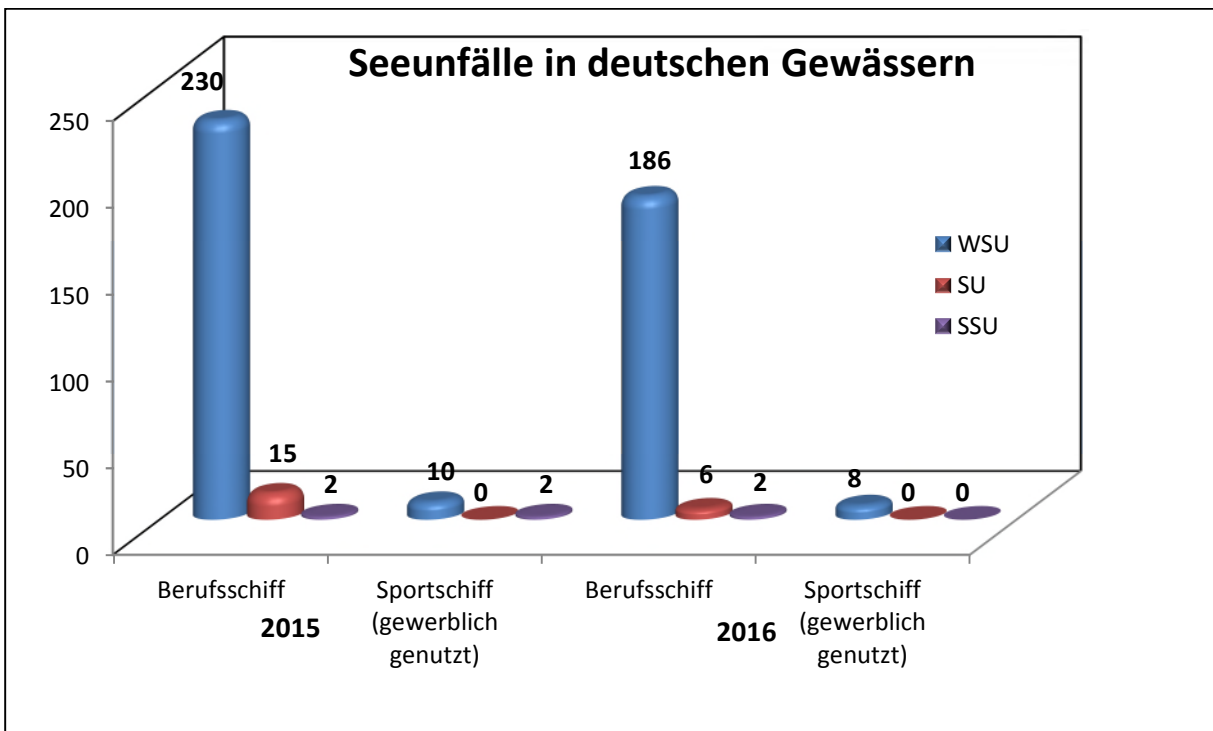


Der Vergleich der Seeunfälle einerseits in der Berufs- und andererseits in der Sport- bzw. Freizeitschiffahrt ist an sich müßig. Die nachfolgende Graphik soll lediglich verdeutlichen, in welchem Verhältnis die „echten“ Seeunfälle, also die, die unter die internationalen Regelungen fallen, in Bezug auf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



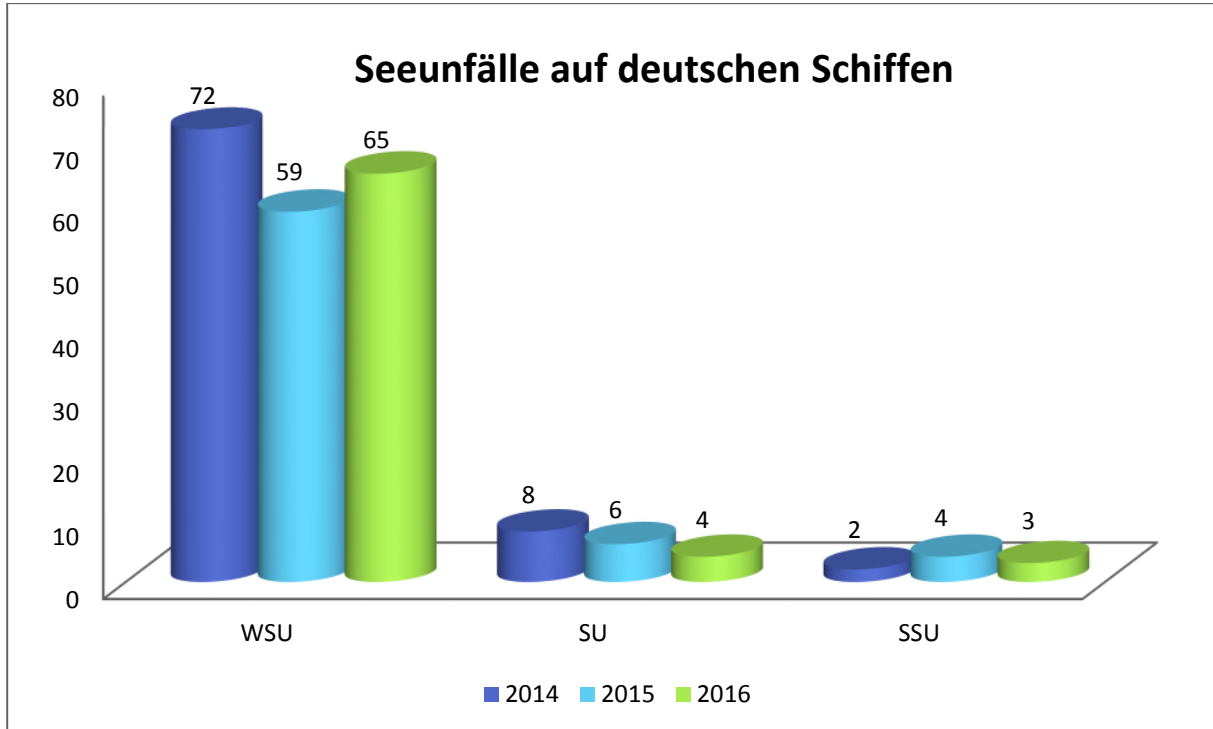
Seeunfälle in deutschen Gewässern

2016 ereigneten sich innerhalb der deutschen Gewässer 202 der insgesamt 221 gemeldeten Seeunfälle, unterteilt in 194 WSU, 6 SU und 2 SSU.

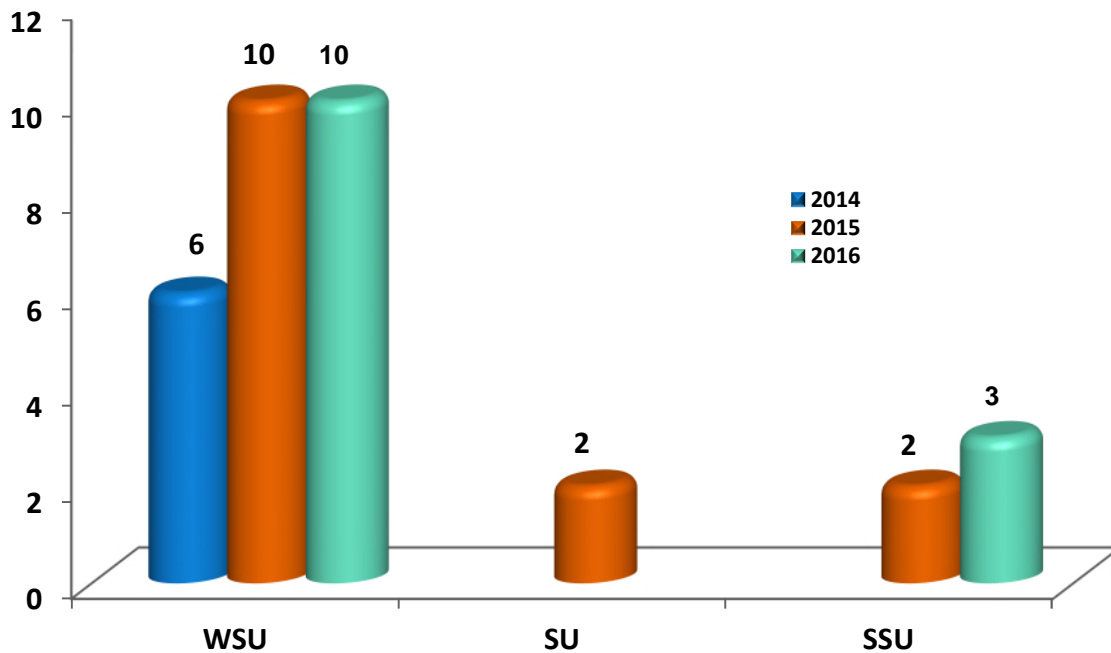


Seeunfälle auf deutschen Schiffen

An Bord von Seeschiffen unter deutscher Flagge ereigneten sich 72 Seeunfälle, unterteilt in 65 WSU, 4 SU und 3 SSU, sowie weitere 13 Seeunfälle an Bord von Fischereifahrzeugen, darunter 3 sehr schwere Unfälle.

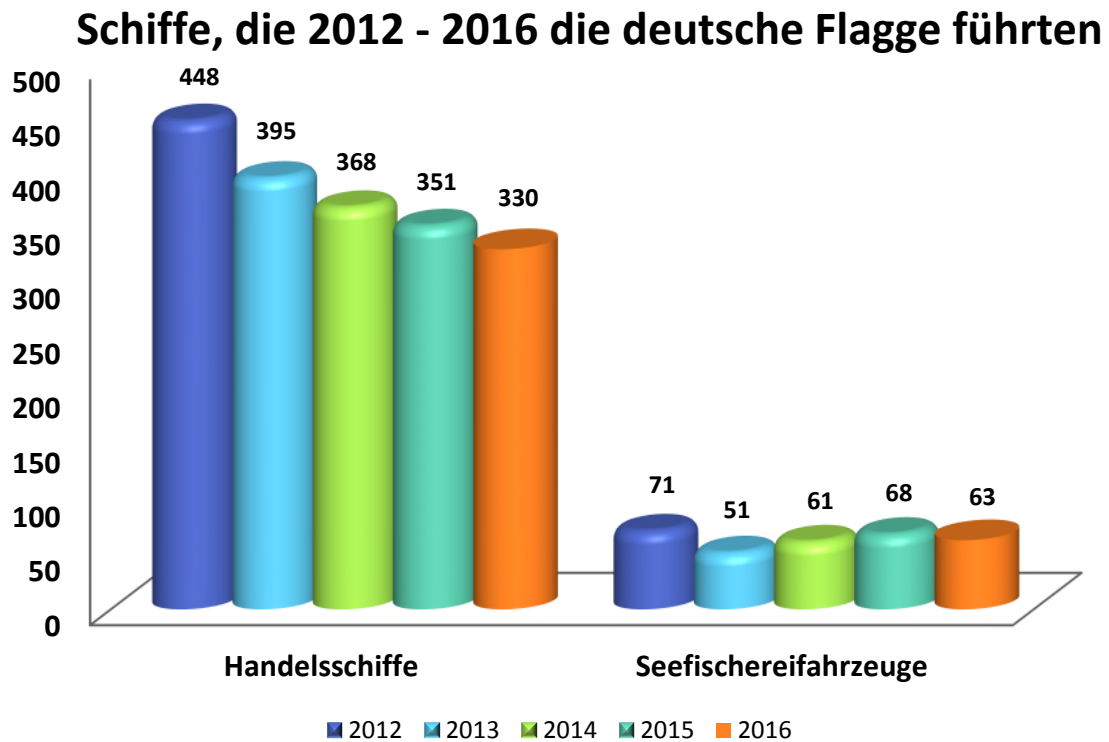


Seeunfälle auf deutschen Seefischereifahrzeugen



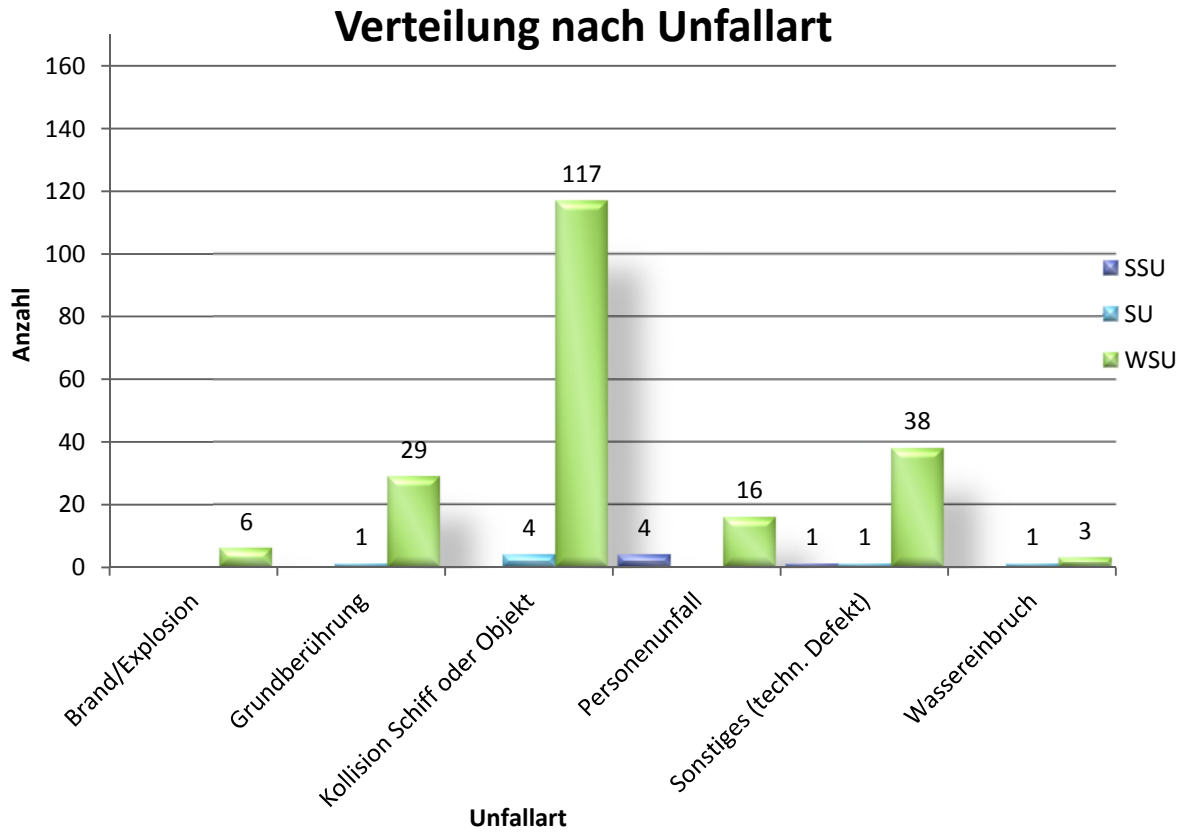
Schiffe unter deutscher Flagge

Am 31. Dezember 2016 waren 330 Handelsschiffe und 63 Seefischereifahrzeuge unter deutscher Flagge registriert¹. Gegenüber dem Vorjahr fand bei den Handelsschiffen wiederum ein Rückgang von 21 Schiffen statt. Seit 2012 schrumpfte die Handelsflotte um über 26 %. Auch die Zahl der Fischereifahrzeuge ging etwas zurück.



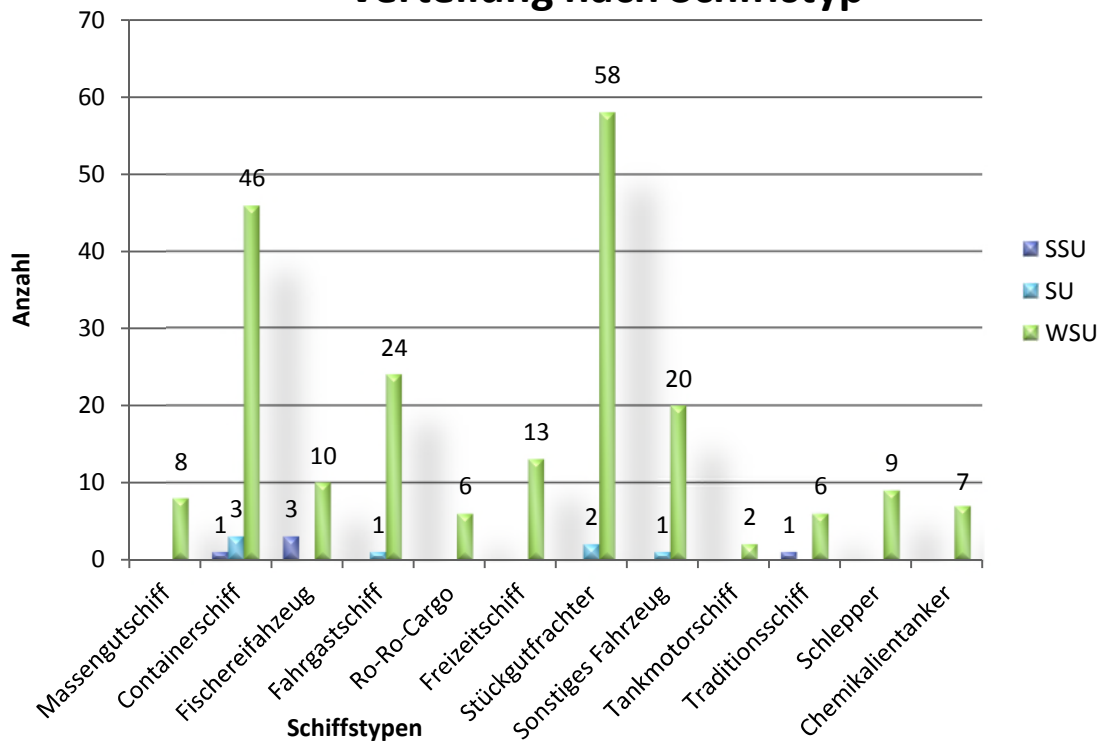
¹ Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen 2016



Unfallart	SSU	SU	WSU	Gesamt
Brand/Explosion			6	6
Grundberührung		1	29	30
Kollision Schiff oder Objekt		4	117	121
Personenunfall	4		16	20
Sonstiges (techn. Defekt)	1	1	38	40
Wassereinbruch		1	3	4
Gesamtergebnis	5	7	209	221

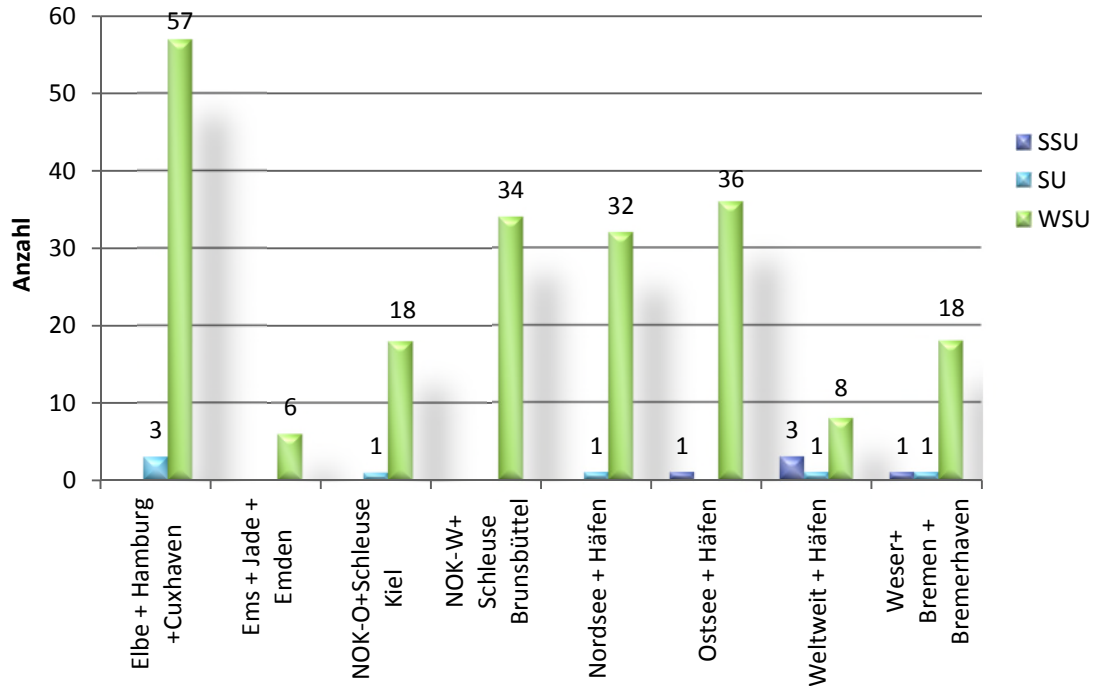
Verteilung nach Schiffstyp



Schiffstyp	SSU	SU	WSU	Gesamt
Massengutschiff			8	8
Containerschiff	1	3	46	50
Fischereifahrzeug	3		10	13
Fahrgastschiff		1	24	25
Ro-Ro-Cargo			6	6
Freizeitschiff			13	13
Stückgutfrachter		2	58	60
Sonstiges Fahrzeug		1	20	21
Tankmotorschiff			2	2
Traditionsschiff	1		6	7
Schlepper			9	9
Chemikaliertanker			7	7
Gesamtergebnis	5	7	209	221

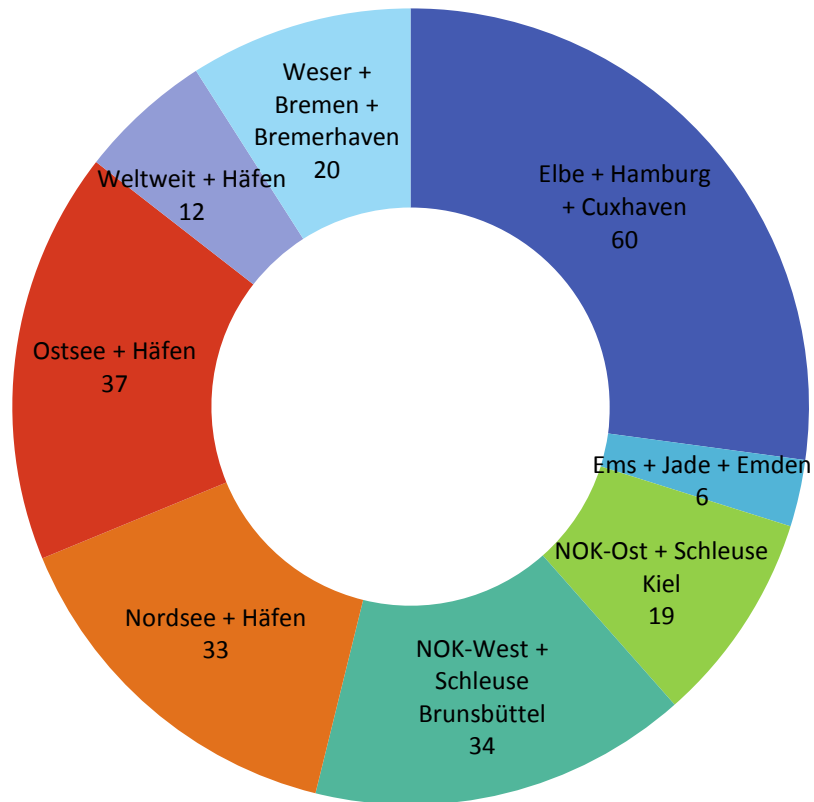
Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten

Verteilung nach Seegebieten



Fahrtgebiet	SSU	SU	WSU	Gesamt
Elbe + Hamburg + Cuxhaven		3	57	60
Ems + Jade + Emden			6	6
NOK-O + Schleuse Kiel		1	18	19
NOK-W + Schleuse Brunsbüttel			34	34
Nordsee + Häfen		1	32	33
Ostsee + Häfen	1		36	37
Weltweit + Häfen	3	1	8	12
Weser + Bremen + Bremerhaven	1	1	18	20
Gesamtergebnis	5	7	209	221

Seeunfälle nach Seegebieten im Jahr 2016



Im Jahre 2016 waren 4 sehr schwere Unfälle mit insgesamt 5 Todesopfern in der Berufsschifffahrt zu verzeichnen. Davon passierten allein 3 Unfälle mit 4 Toten auf oder mit Fischereifahrzeugen.

In der Freizeitschifffahrt gab es insgesamt 6 Todesopfer, davon 3 deutsche Staatsangehörige auf dem niederländischen „Traditionsschiff“ AMICITIA. Dieser Fall wird federführend von den niederländischen Kollegen untersucht.

Insgesamt wurden 60 Personen im Berufs- und Freizeitbereich bei 43 Meldungen verletzt.

Berufsschifffahrt: 55 verletzte Personen bei 38 Meldungen

Freizeitschifffahrt: 5 verletzte Personen bei 5 Meldungen

Übersicht über erledigte und laufende Untersuchungen

Im Jahre 2016 wurden 11 Untersuchungen mit einem veröffentlichten Untersuchungsbericht abgeschlossen, davon eine aus dem Jahre 2013, 4 aus dem Jahre 2014, 5 aus dem Jahre 2015 und eine aus 2016. Weitere 9 Untersuchungen wurden mit einem internen Bericht, davon einer aus 2014, 7 aus 2015 und einer aus 2016, beendet. Schließlich wurde ein Fall an einen anderen beteiligten Staat abgegeben.

Außerdem wurden 11 Zwischenberichte veröffentlicht.

Ende 2016 waren somit 28 Fälle in Bearbeitung. Die Einzelheiten sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen.

Untersuchte Seeunfälle, die 2016 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

	Veröffent-licht	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 Miami	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	Siderfly / 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	Ortegal 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
8	01.07.16	370/14	24.11.2014	Zander	Sontiges Fahrzeug (Schwimmgreifer)	Ohne	N-lich Norderney	Personenunfall
9	13.07.2016	337/14	20.09.2014	Silver Pegasus	Holzfrachter	Panama	Brake	Personenunfall
10	08.09.2016	58/14	05.03.2014	Wilson Fedje / Jade	Containerschiff / Binnenschiff	Barbados / Deutschland	Hafen Hamburg	Kollision
11	14.10.2016	44/16	06.02.2016	CSCL Indian Ocean	Containerschiff	Hongkong	Elbe	Aufgrundlaufen

Untersuchungszwischenberichte 2016

	Veröffent-licht	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	18.02.2016	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
4	06.06.2016	225/15	16.06.2015	Frisia V	Fähre	Deutschland	Norddeich	Kollision mit Pier
5	13.07.2016	268/15	15.07.2015	Dublin Express	Containerschiff	Deutschland	Dominikanische Republik	Tödlicher Personenunfall
6	21.09.2016	402/15	21.09.2015	Desdemona	Chartersegelyacht	Deutschland	vor Warnemünde	Tödlicher Personenunfall
7	19.10.2016	431/15	26.10.2015	Thetis D	Containerschiff	Liberia	vor Kiel	Explosion
8	24.11.2016	459/15	26.11.2015	Transcapricorn / Eendracht	Frachtschiff / Frachtschiff	Gibraltar UK / Niederlande	Untereibe	Kollision
9	25.11.2016	455/15	20.11.2015	MSC Katrina	Containerschiff	Panama	Außenelbe	Ladungsbrand
10	15.12.2016	496/15	18.12.2015	Ventura	Frachtschiff	Antigua & Barbuda	Holtenau Reede	Brand
11	15.12.2016	499/15	17.12.2015	BBC Maple Lea	Frachtschiff	Deutschland	Bei Montreal (Kanada)	Grundberührung mit Ölaustritt

Untersuchte Seeunfälle, die in 2016 mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

	Datum	Gesch.-Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	07.01.2016	423/15	12.10.2015	Raya	Sportboot	D	Sportboothafen Finkenwerder	Tödlicher Personenunfall
2	12.01.2016	294/14	29.09.2014	Colombo Express / Maersk Tanjung	Containerschiff / Containerschiff	D / Singapur	Suez-Kanal	Kollision
3	27.01.2016	389/15	25.09.2015	Hanjin Mundra / G Lucky	Containerschiff / Bulker	D / Togo	Vor Xiamen (China)	Kollision
4	15.03.2016	92/15	19.03.2015	Choapa Trader	Containerschiff	Liberia	Hamburg	Aufgrundlaufen
5	01.06.2016	170/16	19.05.2016	Mytilus /Sagittarius	Traditionsschiff / Sportboot	Deutschland / Deutschland	Flensburger Förde	Kollision
6	04.07.2016	443/15	02.11.2015	Sylt	Containerschiff	Antigua & Barbuda	Hafen Hamburg	Grundberührung mit Ölaustritt
7	12.07.2016	472/15	06.12.2015	E.R. Pusan	Containerschiff	Luxemburg	Hafen Hamburg	Personenunfall
8	18.08.2016	475/15	07.12.2015	Cembalo	Zementfrachter	Bahamas	Hafen Rostock	Brand
9	21.09.2016	457/15	23.11.2015	Angelika	Fischereifahrzeug	Deutschland	vor Borkum	Untergang

Seeunfälle, die in 2016 an einen anderen beteiligten Staat abgegeben wurden

	Gesch.-Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	323/16	01.09.2016	CCNI Arauco	Containerschiff	Liberia	Hamburger Hafen	Brand

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2016

	Gesch.-Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	189/14	30.05.2014	Nobile / Werker	Rennkutter/ Baustellenfahrzeug	Deutschland / Deutschland	Flensburger Förde	Kollision
2	262/14	16.08.2014	Andrea	Fischereifahrzeug	Deutschland	Bucht Hohewacht	Untergang
3	42/15	06.02.2015	Askoe	Frachtschiff	Antigua & Barbuda	Kadetrinne	Tödlicher Personenunfall
4	55/15	19.02.2015	Kristina	Fischereifahrzeug	Deutschland	Westlich Borkum	Untergang
5	198/15	25.05.2015	Purple Beach	Frachtschiff	Marshall Islands	Deutsche Bucht	Brand
6	225/15	16.06.2015	Frisia V	Fähre	Deutschland	Norddeich	Kollision mit Pier
7	268/15	15.07.2015	Dublin Express	Containerschiff	Deutschland	Dominikanische Republik	Tödlicher Personenunfall
8	402/15	21.09.2015	Desdemona	Chartersegelyacht	Deutschland	vor Warnemünde	Tödlicher Personenunfall
9	431/15	26.10.2015	Thetis D	Containerschiff	Liberia	vor Kiel	Explosion
10	455/15	20.11.2015	MSC Katrina	Containerschiff	Panama	Außenelbe	Ladungsbrand
11	459/15	26.11.2015	Transcapricorn / Eendracht	Frachtschiff / Frachtschiff	Gibraltar UK / Niederlande	Untereelbe	Kollision
12	470/15	03.12.2015	Emsmoon	Frachtschiff	Antigua & Barbuda	Ems bei Weener	Kollision mit Brücke
13	496/15	18.12.2015	Ventura	Frachtschiff	Antigua & Barbuda	Holtenu Reede	Brand
14	499/15	17.12.2015	BBC Maple Lea	Frachtschiff	Deutschland	Bei Montreal (Kanada)	Grundberührung mit Ölaustritt
15	5/16	05.01.2016	Bro Nordby / Selene Prahm	Tanker / Frachtschiff	Dänemark / Deutschland	Elbe vor Brunsbüttel	Beinahekollision
16	12/16	08.01.2016	Evert Prahm	Frachtschiff	Deutschland	NOK	Kollision mit Schwebefähre
17	43/16	06.02.2016	Maersk Kure	Containerschiff	Griechenland	Bremerhaven	Tödlicher Leinenunfall
18	44/16	06.02.2016	Condor	Fischkutter	Deutschland	Vor Fehmarn	Untergang mit 2 Toten
19	46/16	08.02.2016	Pesorsa Dos	Fischereifahrzeug	Deutschland	Irische See	Tödlicher Personenunfall
20	58/16	21.02.2016	Ludwigshafen Express	Containerschiff	Deutschland	Rotes Meer	Brand
21	168/16	17.05.2016	Pesorsa Cuatro	Fischereifahrzeug	Deutschland	Vor Irland	Tödlicher Personenunfall
22	279/16	28.07.2016	Palucca / Potsdam	Schlepper / Fischkutter	Deutschland	Adlergrund	Untergang des FK
23	283/16		Berlin	Ro-Pax-Fähre	Deutschland		
24	310/16	18.08.2016	Weichselstern	Produktentanker	Portugal	Deutsche Bucht	Kesselexplosion
25	315/16	21.08.2016	Amicitia	Traditionsschiff	Niederlande	Hafen Harlingen	Mastbruch mit 3 deutschen Toten
26	423/16	20.11.2016	Meridian	Bulker	Deutschland	Bremerhaven	Kollision mit Stromkaje
27	439/16	04.12.2016	Hanni	Containerfeeder	Deutschland	Elbe	Aufgrundlaufen
28	470/16	19.12.2016	Bremen Express	Containerschiff	Deutschland	Atlantik	Verlust von 295 Containern

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2016, von Januar bis einschließlich April 2017 veröffentlicht

		Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	02.02.2017	46/16	08.02.2016	Pesorsa Dos	Fischereifahrzeug	Deutschland	Irische See	Tödlicher Personenunfall
2	03.02.2017	43/16	06.02.2016	Maersk Kure	Containerschiff	Griechenland	Bremerhaven	Tödlicher Leinenunfall
3	23.02.2017	470/15	03.12.2015	Emsmoon	Frachtschiff	Antigua & Barbuda	Ems bei Weener	Kollision mit Brücke
4	24.02.2017	189/14	30.05.2014	Nobile / Werker	Rennkutter / Baustellenfahrzeug	Deutschland / Deutschland	Flensburger Förde	Kollision
5	01.03.2017	268/15	15.07.2015	Dublin Express	Containerschiff	Deutschland	Dominikanische Republik	Tödlicher Personenunfall
6	07.03.2017	225/15	16.06.2015	Frisia V	Fähre	Deutschland	Norddeich	Kollision mit Pier
7	14.03.2017	499/15	17.12.2015	BBC Maple Lea	Frachtschiff	Deutschland	Bei Montreal (Kanada)	Grundberührung mit Ölaustritt

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2016, Zwischenberichte von Januar bis einschließlich Mai 2017 veröffentlicht

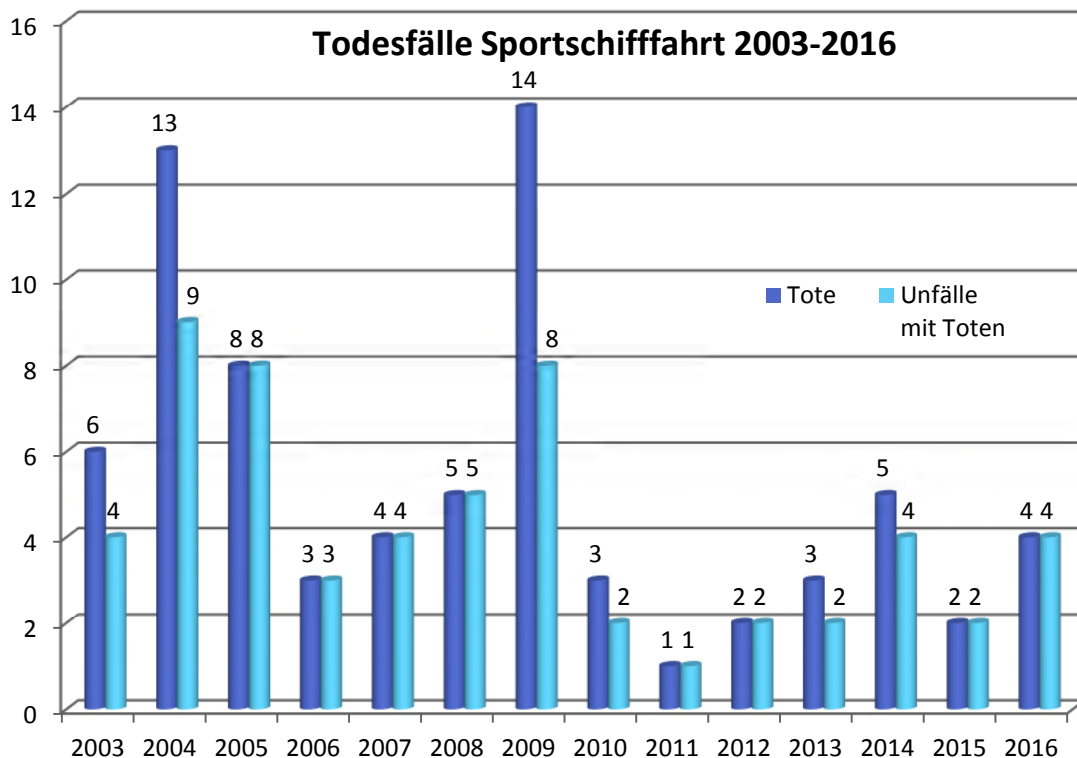
	Veröffentlicht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	06.01.2017	12/16	08.01.2016	Evert Prahm	Frachtschiff	Deutschland	NOK	Kollision mit Schwebefähre
2	06.02.2017	44/16	06.02.2016	Condor	Fischkutter	Deutschland	Vor Fehmarn	Untergang mit 2 Toten

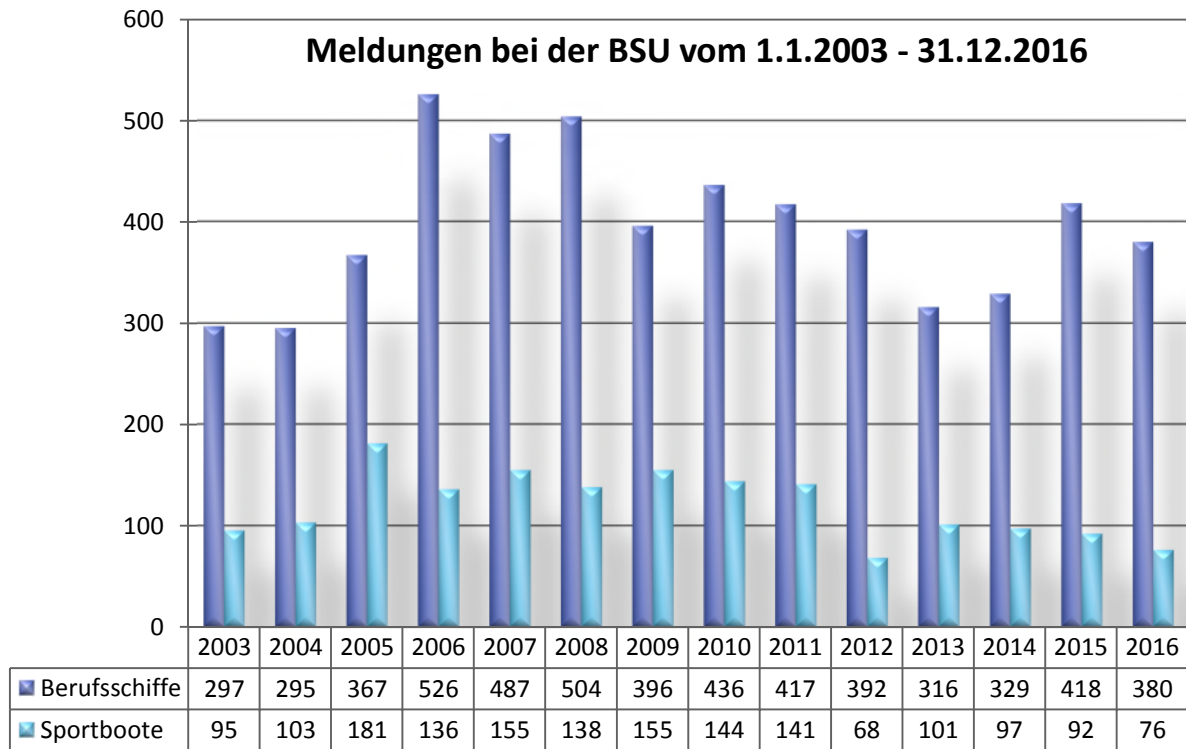
Untersuchung von Sportbootunfällen durch die BSU

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 nicht für gewerbliche Zwecke eingesetzten 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 und Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 15 m 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 davon 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. In der Berufsschifffahrt war die Entwicklung in 2016 rückläufig, und auch die Sportbootmeldungen sind in diesem Jahr erneut zurückgegangen, mittlerweile auf den niedrigsten Stand der Aufzeichnungen, wenn man das etwas untypische Jahr 2012 unberücksichtigt lässt.