



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des
Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur



Jahresbericht 2017

Juni 2018

Vorwort

Lieber Leserin, lieber Leser,

wenn Sie diesen Jahresbericht in Ihren Händen halten und ihn interessiert durchblättern, ist schon viel gewonnen. Denn in diesem Fall interessieren Sie sich vermutlich für die Sicherheit in der Seeschifffahrt und nicht zuletzt auch für die Arbeit der BSU, die genau diese Sicherheit weiter erhöhen möchte.

Als ich im Sommer 2017 zur BSU stieß, war die Hälfte der Zeit, mit der sich dieser Jahresbericht beschäftigt, bereits Vergangenheit. Vorgefunden habe ich ein Team hochqualifizierter und sehr engagierter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die für ihre Arbeit echte Begeisterung mitbringen und diese auch weitertragen. Sie haben mir den Start mehr als angenehm gemacht und standen und stehen mir jederzeit unterstützend und beratend zur Seite. So konnte die zweite Jahreshälfte erfolgreich angegangen werden.

2017 war für die BSU neben dem Wechsel auf dem Direktorenposten mit einigen weiteren Neuerungen verbunden, die aber nach außen hin kaum auffielen. Neben weiteren Personalwechseln hat sich die BSU auch als Arbeitgeber ein Stück weiter in die Moderne entwickelt. Für Beschäftigte mit Familienpflichten wurde gezielt Telearbeit angeboten, um die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu stärken. Darüber hinaus wurde die Möglichkeit zum mobilen Arbeiten eröffnet. Beide Instrumente werden vom Team der BSU sehr gut angenommen, was mich natürlich freut.

Aber auch in dem Kernbereich der BSU, den Untersuchungsberichten, wurden 2017 neue Wege beschritten. So fand im Oktober anlässlich der Veröffentlichung des Untersuchungsberichtes zum Untergang des Fischkutters CONDOR erstmalig ein Pressetermin statt, der von den Journalisten gut angenommen wurde und Niederschlag in zahlreichen Medien fand - von Beiträgen fürs Fernsehen bis hin zur den Printerzeugnissen der Zeitungen. Dies zeigt, dass die Arbeit der BSU von öffentlichem Interesse ist und auch gewertschätzt wird. Das ist wichtig, denn es gibt keine Möglichkeiten für die BSU, die von ihr erlassenen Sicherheitsempfehlungen durchzusetzen. Unsere Arbeit beruht auf Kooperation mit allen Beteiligten – von der Crew über den Reeder bis hin zum Hersteller von Ausrüstungsgegenständen, von der Wasserschutzpolizei über die Verkehrsverwaltung bis hin zu den Bundesministerien. Und wenn Sie als interessierte Leserin oder interessierter Leser unserer Berichte die Empfehlungen diskutieren und weitertragen, kann viel für die Sicherheit gewonnen werden.

Ulf Kaspera

Inhalt

1. Die Seeunfalluntersuchung	4
1.1 Grundlagen	4
1.2 Das Untersuchungsverfahren	5
1.3 Untersuchungsbericht und Sicherheitsempfehlungen	6
2. Hauptuntersuchungen	8
2.1 FK JAN MARIA	8
2.2 WISSEMARA	9
2.3 STETTIN vs. FINNSKY	12
2.4 SEATROUT vs. USOLIE	14
2.5 GLORY AMSTERDAM	15
3. Die Organisation der BSU	18
3.1 Der Fachbereich 1 - Untersuchung	18
3.2 Der Fachbereich 2 - Technik und IT	18
3.3 Der Fachbereich 3 - Verwaltung	19
3.4 Haushalt	20
4. Öffentlichkeitsarbeit	21
5. Internationales	24
5.1 Weltweite Zusammenarbeit	24
5.2 Aktivitäten innerhalb Europas	25
6. Statistik	27
6.1 Allgemeines und Erläuterungen	27
6.2 Schiffe unter deutscher Flagge	30
6.3 Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten	32
6.4 Verteilung der Seeunfälle nach Unfallart und Schiffstyp	33
6.5 Untersuchung von Sportbootunfällen durch die BSU	34
6.6 Veröffentlichte Untersuchungsberichte	35

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) ist eine Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Sitz in Hamburg, bei der insgesamt 13 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (in Voll- und Teilzeit) beschäftigt sind. Sie hat einen einstufigen Verwaltungsaufbau und untersteht der Fachaufsicht des Referates WS 22 des BMVI.



Der Dienstsitz der BSU in Hamburg im Gebäude des BSH. Im Vordergrund die Landungsbrücken, im Hintergrund rechts die sog. „tanzenden Türme“, links der Astraturm; Quelle Fotolia

1. Die Seeunfalluntersuchung

1.1 Grundlagen

In Anlehnung an den internationalen Code zur Seeunfalluntersuchung (Entschließung MSC.255/84) wird in der EU-Richtlinie 2009/18 und entsprechend im Seesicherheitsuntersuchungs-Gesetz (SUG) die Tätigkeit der Seeunfalluntersuchungsbehörden als „Sicherheitsuntersuchung“ beschrieben. Hierdurch wird klargestellt, dass die Untersuchungen nach Seeunfällen nicht der Klärung von Schuld- und Haftungsfragen dienen, sondern ausschließlich dem Zweck der Verbesserung der Sicherheit in der Seefahrt. Ziel einer Seeunfalluntersuchung ist eine umfassende Darstellung und Analyse des Unfallgeschehens zur Verhütung künftiger Unfälle. Alle unmittelbaren und mittelbaren Ursachen, begünstigende Faktoren sowie die Gesamtumstände, einschließlich etwaiger Rettungsmaßnahmen oder Sicherheitssysteme sollen hierbei betrachtet werden. Die BSU wird dabei von Gesetzes wegen von einem sogenannten „No Blame Approach“ (Ansatz ohne Schuldzuweisung) im Rahmen einer Sicherheitspartnerschaft geleitet.

Als Rechtsgrundlage ist für die Arbeit der BSU zuallererst das SUG zu nennen. Das SUG überführt das internationale Regelwerk, zum Beispiel die oben genannten wie den internationalen Code zur Seeunfalluntersuchung oder die EU Richtlinie 2009/18 in das

deutsche Rechtssystem. Zu den weiteren Vorschriften, die auch im deutschen Rechtskreis Geltung beanspruchen, zählen die Verordnung (EU) Nr. 1286/2011 oder die IMO Entschließung A.1075(28), welche die Methodik und Durchführung der Untersuchung von Unfällen international harmonisieren.

Nach dem SUG ist die BSU zuständig für die Untersuchung von Seeunfällen von Seeschiffen aller Flaggen

- innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer,
- der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) sowie
- bei Verkehrsvorgängen auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen und von, nach und in den an diesen gelegenen Häfen.

Außerhalb dieser Gebiete untersucht die BSU Seeunfälle auf oder unter Beteiligung von Seeschiffen unter deutscher Flagge oder wenn die Bundesrepublik Deutschland ein begründetes Interesse an der Untersuchung eines Seeunfalls im Ausland hat (zum Beispiel deutsche Staatsbürger betroffen sind).

Das SUG regelt aber auch die Fälle, in denen die BSU nicht tätig wird. Nicht zuständig ist die BSU somit für Seeunfälle mit ausschließlicher Beteiligung von

- 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,
- 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,
- Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 15 Metern,
- fest installierten Offshore-Bohreinheiten.

Dies ist insbesondere im Bereich der Sportbootschiffahrt von besonderer Relevanz. Privat genutzte Sportboote – anders als gewerblich genutzte – unterliegen dem SUG grundsätzlich nicht und daher hat die BSU keinen gesetzlichen Auftrag, Sportbootunfälle zu untersuchen. Dies gilt unabhängig vom eingetretenen Schaden. Nur in (seltenen) Ausnahmefällen ist es der BSU möglich, solche Unfälle zu untersuchen, allerdings nur, wenn sich ein Unfall in deutschen Hoheitsgewässern oder in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone ereignet hat.

Das SUG unterscheidet vier Kategorien¹ von Seeunfällen – Vorkommnis, Seeunfall (zur Abgrenzung vom Überbegriff „weniger schwerer Seeunfall“ genannt), schwerer Seeunfall und sehr schwerer Seeunfall – und verpflichtet die BSU bei letzterem in jedem Fall eine Untersuchung durchzuführen.

1.2 Das Untersuchungsverfahren

Nach Erhalt einer Unfallmeldung entscheidet der Direktor der BSU, bzw. bei Abwesenheit sein Stellvertreter über die Einleitung einer Unfalluntersuchung und überträgt in der Regel einem Team aus zwei Personen die weitere Bearbeitung des Unfalls. Bei dieser Entscheidung und in allen weiteren Fragen der Untersuchung ist die BSU frei von Weisungen. Zum Zweck der Aufklärung des Unfallgeschehens verfügt die BSU über weitreichende Rechte u. a. in Bezug auf den Zutritt zum Unfallort, die Beweissicherung und

¹ Siehe hierzu die weiteren Erläuterungen im Kapitel Statistik

-auswertung, die Befragung von Zeugen und die Hinzuziehung von Sachverständigen. Diese Rechte beschränken sich hierbei nicht nur auf die am Unfallgeschehen direkt Beteiligten (das Schiff bzw. dessen Besatzung und ggf. Lotsen), sondern können auch gegenüber Dritten (z. B. Reedereien, Werften oder Klassifikationsgesellschaften) oder Behörden (z. B. der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung oder der BG Verkehr) geltend gemacht werden.

Ein wesentlicher Eckpfeiler der Tätigkeit der BSU ist die Zusammenarbeit mit den Kolleginnen und Kollegen der inner- und außereuropäischen Untersuchungsstellen. Auf Basis europäischer und völkerrechtlicher Grundlagen führt die BSU Untersuchungen in internationaler Zusammenarbeit durch. Diese können sich auf die reine Unterstützung der anderen Untersuchungsstelle beschränken oder bis hin zu einer vollständig gemeinsamen Untersuchung mitsamt gemeinsamem Abschlussbericht reichen.

1.3 Untersuchungsbericht und Sicherheitsempfehlungen

Ergebnis einer Sicherheitsuntersuchung ist der Untersuchungsbericht, welcher der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird. Mit Veröffentlichung des Berichtes ist eine Unfalluntersuchung abgeschlossen. 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.

Kernstück eines Untersuchungsberichtes sind die 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. Eine Sicherheitsuntersuchung der BSU konzentriert sich nicht nur auf die Vorgänge an Bord, sondern beleuchtet, wenn erforderlich, zudem auch die landseitige Organisation oder das Sicherheitssystem. Kurz gesagt, alle Faktoren, die den Unfall evtl. begünstigt haben, werden untersucht und bewertet. Neben der Besatzung können folglich auch Lotsen, Reedereien, Werften, Hersteller von Ausrüstungsgegenständen, die Schifffahrtsverwaltung, der Gesetzgeber oder andere Adressaten von Sicherheitsempfehlungen sein. Sicherheitsempfehlungen können auch an mehrere Adressaten gerichtet werden, sie sollten allerdings ausreichend konkret sein. Der Adressat soll klar erkennen können, was ihm empfohlen wird. Allgemein gehaltene Empfehlungen sind daher zu vermeiden.

Sicherheitsempfehlungen können auch schon 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 Sicherheitsempfehlung(en). Das kann verschiedene Gründe haben, z.B. dass keine konkreten Defizite ersichtlich waren oder die vermeintlichen Adressaten eine von der BSU erkannte Sicherheitslücke schon zur Zeit der andauernden Untersuchung durch eigene Maßnahmen geschlossen haben. Die BSU hat 2017 in 8 von 14 Abschlussberichten insgesamt 36 Sicherheitsempfehlungen herausgegeben. In 6 Fällen wurde auf Sicherheitsempfehlungen verzichtet.

Adressaten von Sicherheitsempfehlungen im Jahr 2017 waren (in Klammer die Anzahl der Empfehlungen):

- Schiffsführung/-besatzung (6)
- Reeder/Eigner (8)
- Hersteller/Vertreiber (3)
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (8)
- Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (6)
- BG Verkehr (8)
- Deutsche gesetzliche Unfallversicherung (1)
- Sonstige (1)

Vorabsicherheitsempfehlungen wurden 2017 nicht veröffentlicht.

2. Hauptuntersuchungen

Dieser Teil befasst sich mit den derzeit laufenden Hauptuntersuchungen von Unfällen, die sich im Jahr 2017 ereignet haben. Untersuchungen sollen nach einem Jahr abgeschlossen sein. Dies ist jedoch in einer Vielzahl von Fällen leider nicht möglich. Die Gründe hierfür sind so vielfältig, wie die Unfälle selbst. Als Regel lässt sich jedoch formulieren: je komplexer das Unfallgeschehen und je mehr Beteiligte mitgewirkt haben, desto länger dauert auch die Unfalluntersuchung. Die BSU ist selbstredend bestrebt, Unfälle zügig zu analysieren und den Abschlussbericht in der Jahresfrist auch zu veröffentlichen.

Auf den folgenden Seiten werden einige Unfälle des Jahres 2017 vorgestellt, die in eine derzeit noch andauernde Hauptuntersuchung der BSU mündeten. Eine vollständige und aktuelle Liste der momentanen Hauptuntersuchungen finden Sie auf der Website der BSU.²

2.1 FK JAN MARIA

Am 21. März 2017 gegen 01:13 Uhr Ortszeit überfuhr das unter deutscher Flagge fahrende Fischfang- und Verarbeitungsschiff JAN MARIA in der mauretanischen AWZ während der Suche nach Fischgründen die Ankerleine eines unbeleuchteten und im Radar nicht auszumachenden mauretanischen Fischerbootes. Die Ankerleine des Bootes verfang sich am Unterwasserschiff der JAN MARIA. Das Fischerboot wurde dadurch von der JAN MARIA erfasst und an deren Rumpf herangezogen.



Die JAN MARIA im Hafen von Las Palmas nach dem Unfall, Quelle BSU

Bei dem Fischerboot, auf dem sich sechs Fischer befanden, handelte es sich um eine so genannte Piroge, d. h. ein aus Holz gefertigtes einfaches offenes Boot. Boote dieser Art werden u. a. an der Küste Mauretaniens von Einheimischen zur erweiterten Küstenfischerei eingesetzt. Sie verfügen regelmäßig über keinerlei Sicherheitsausrüstung, keine Funkanlage,

² www.bsu-bund.de

keinen Radarreflektor und sind – wenn überhaupt – in der Nacht in aller Regel nur sehr spärlich beleuchtet.



Beispielhaftes Foto einer Piroge vor der mauretanischen Küste, Quelle JAN MARIA

Die Piroge, welche durch die verhakte Ankerleine an die JAN MARIA gefesselt war, wurde direkt unter einen sich im ständigen Betrieb befindlichen Kühlwasserablauf gezogen, dessen Wasserstrahl sich unmittelbar in das offene Boot ergoss. Die Piroge lief auf Grund der großen



Der offene Kühlwasserablauf der JAN MARIA, Quelle BSU

und stetig strömenden Wassermenge sehr schnell voll Wasser. Die sechsköpfige Besatzung wurde von dem plötzlichen Kontakt mit der JAN MARIA im Schlaf überrascht. Es gelang ihr nicht mehr die Ankerleine zu kappen und sich von der JAN MARIA wegzubewegen. Die Piroge versank daher innerhalb kürzester Zeit im Meer.

An Bord der JAN MARIA wurde man durch die beim Kontakt mit der Piroge entstehenden Schleifgeräusche und die kurz darauf einsetzenden Hilferufe der Fischer auf den Unfall aufmerksam. Im Zuge der sofort ausgelösten Rettungsaktivitäten konnten drei Fischer lebend geborgen werden. Die drei weiteren Besatzungsmitglieder des Fischerbootes blieben auch mit Hilfe des ausgesetzten

Rettungsbootes der JAN MARIA nicht auffindbar. Notrufe der JAN MARIA wurden trotz offensichtlich in der Nähe befindlicher großer Fischereifahrzeuge von diesen nicht beantwortet.

2.2 WISSEMARA

Das Traditionsschiff WISSEMARA ist der Nachbau einer Kogge des 14. Jahrhunderts. Gebaut und betrieben wird sie vom Förderverein Poeler Kogge e.V. in Wismar. Regelmäßig werden Tagesfahrten für interessierte Besucher aus aller Welt durchgeführt.



Die Poeler Kogge WISSEMARA, Quelle Fotolia

Einer dieser Tagesausflüge endete am 24. Mai 2017 gegen 14:00 Uhr mit dem routinierten Anlegemanöver im Hafen von Wismar. Dafür wurde auf der Wendepatte (Wendekreis) gedreht, um rückwärts an die Pier zu fahren. Die Achterleine wurde als erste Leine an Land gegeben. Beim Eindampfen in diese Leine kam eine unerwartete Windböe auf, die das Schiff trotz des Bugstrahlruders so weit von der Pier wegdrehte, dass die Belastung auf die Leine überdurchschnittlich groß wurde. Aber nicht die Leine brach, sondern die hölzerne Klampe, welche die Leine an Bord festhielt.



Klampen auf der WISSEMARA, Quelle BSU

Trotz zuvor mehrfacher Aufforderung durch Besatzungsmitglieder, den achteren Bereich des Schiffes während des Anlegemanövers zu meiden, hatte sich eine Passagierin nicht aus dem Gefahrenbereich der Anlegeseite begeben und saß so dicht an der Klampe, dass sie durch wegfliegende Holzsplitter getroffen und leicht verletzt wurde.

Vorsorglich wurde sie nach dem Anlegen in ein Krankenhaus gefahren. Die Verletzungen waren aber glücklicherweise nur leicht, so dass sie nach ambulanter Behandlung wieder entlassen werden konnte.

Ein weiteres Besatzungsmitglied wurde ebenfalls durch Splitter am Bein leicht verletzt. Auch diese Verletzungen waren nicht medizinisch aufwendig zu behandeln.

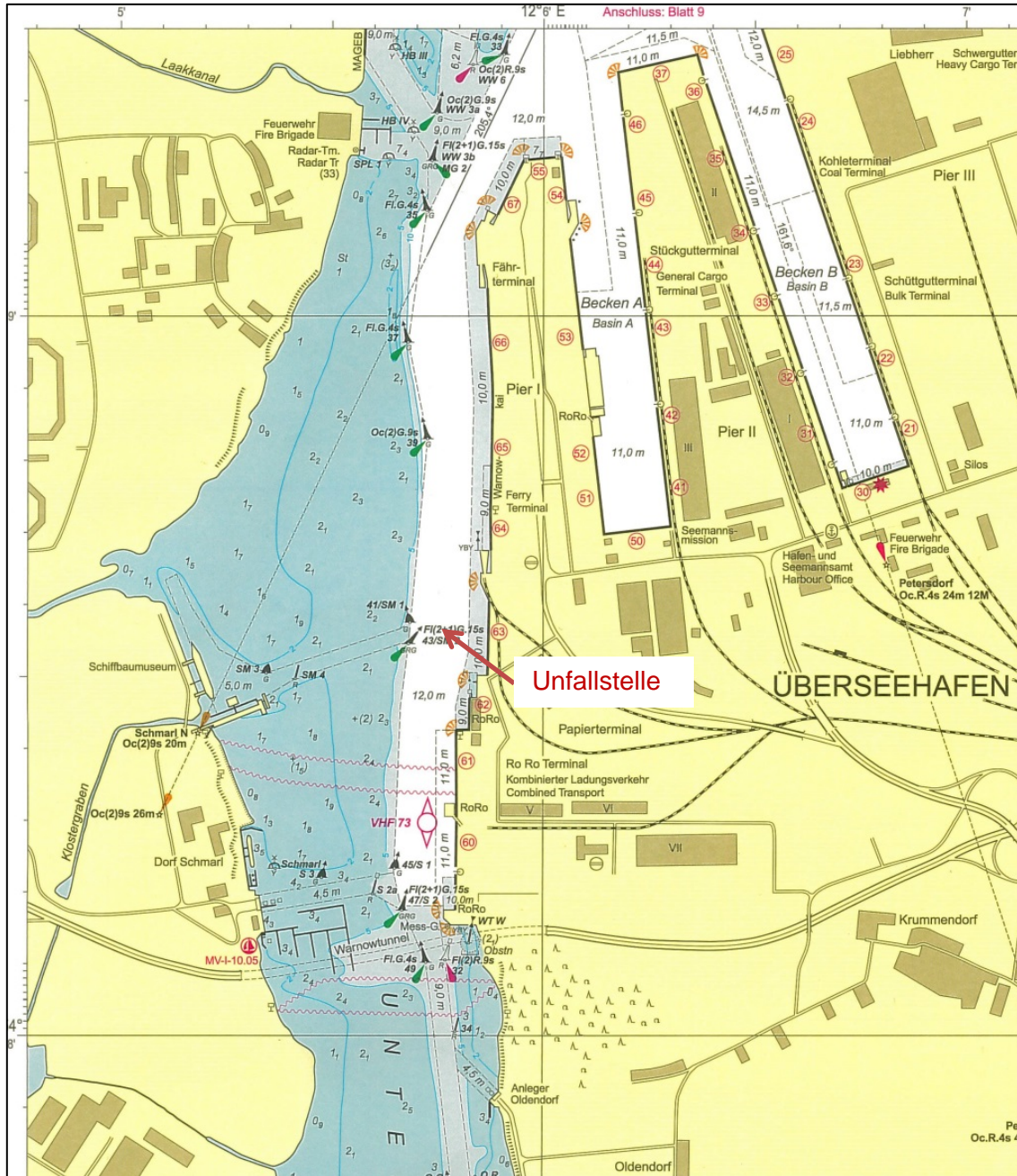
Die Schiffs- als auch Vereinsführung erklärten gegenüber der BSU bereits von sich aus, so schnell wie möglich die Holzklampen an Bord durch metallene Klampen auszutauschen. Außerdem war Ihnen bewusst, dass sie sich zukünftig gegen jeden Passagier durchsetzen müssen, wenn es um die Sicherheit des Schiffes und aller Personen an Bord geht.

2.3 STETTIN vs. FINNSKY



Der Dampfeisbrecher STETTIN, Quelle Jabs@email.de und die FINNSKY, Quelle Hasenpusch-photo-productions

Am 12. August 2017 gegen 09:55 Uhr kollidierte die unter finnischer Flagge einwärts auf der Warnow fahrende FINNSKY während der Hansesail mit dem auswärts fahrenden deutschen Traditionsschiff Dampfeisbrecher STETTIN. Die FINNSKY hatte auf der Wendepforte gedreht und manövrierte rückwärts auf der westlichen Seite des Fahrwassers zum Liegeplatz 60 hin. Die STETTIN befand sich auf einer Gästefahrt mit über 100 Personen an Bord und fuhr mit langsamer Geschwindigkeit auch zur westlichen Seite des Fahrwassers und versuchte die entgegenkommende FINNSKY an deren Backbordseite zu passieren. Die Gefahr einer Kollision wurde zu spät erkannt und eine unmittelbare Kursänderung der STETTIN mit harter Ruderlage nach backbord reichte nicht mehr aus, so dass es zu einer Kollision der beiden Schiffe kam. Bei der Kollision prallte die STETTIN mit der Steuerbordseite auf den hinteren Abweiser, dem sogenannten „ducktail“, der FINNSKY.



Ausschnitt aus Seekarte 3005 Blatt 11, Unterwarnow, Quelle BSH

Die STETTIN wurde in Höhe des Kesselraums oberhalb der Wasserlinie auf einer Länge von ca. 2 m und ca. 30 cm Höhe aufgerissen. Der Abweiser der FINNSKY im Heckbereich wurde auf der Backbordseite leicht deformiert und hatte ein 15 cm langes und 3 cm hohes Loch. An Bord der STETTIN gab es 10 Verletzte.



Aufgerissene Außenhaut der STETTIN, Quelle WSP

2.4 SEATROUT vs. USOLIE

Am Morgen des 20. September 2017 kollidierte der unter deutscher Flagge fahrende Öltanker SEATROUT mit dem Massengutfrachter USOLIE (Flagge: Liberia) während eines Überholmanövers der SEATROUT auf der Schelde im Grenzgebiet zwischen den Niederlanden und Belgien. Beide Schiffe hatten kurz zuvor den Hafen von Antwerpen in Richtung See verlassen und nahmen Kurs auf den Ärmelkanal. Nach der Kollision lief der Tanker in der Westerschelde außerhalb des Fahrwassers auf Grund. Erst wenige Wochen zuvor war an der gleichen Enge das Containerschiff CSCL JUPITER auf Grund gelaufen. Die SEATROUT konnte bei Flut am Nachmittag freigeschleppt werden. Beide Schiffe wurden beschädigt, es wurden jedoch weder Personen verletzt, noch trat ein Umweltschaden ein.



Die havarierte SEATROUT, Quelle Stan Müller

Sowohl die SEATROUT als auch die USOLIE standen unter Lotsenberatung, als sich der Unfall ereignete. Die Verkehrsüberwachung im Unfallgebiet erfolgt in niederländisch-belgischer Kooperation. Die BSU unterstützt die durch die niederländische Untersuchungsbehörde DSB geleitete Untersuchung ebenso wie die belgische Untersuchungsbehörde FOSO. Die Untersuchung beleuchtet hierbei u.a. die aufgetretenen Abstimmungsschwierigkeiten zwischen den beiden unfallbeteiligten Schiffen, die generelle Verkehrsplanung und -steuerung in der Westerschelde sowie die Funkdisziplin und Kommunikation mit entgegenkommenden Schiffen.



Schäden an der SEATROUT, linke Seite: tiefe Kratzspuren am Unterwasserschiff; rechte Seite: Dellen und Abriebspuren an der Steuerbordseite; Quelle BSU

2.5 GLORY AMSTERDAM

Der von der Öffentlichkeit am meisten beachtete Fall ereignete sich am 29. Oktober 2017, während das Sturmtief Herwart Norddeutschland im festen Griff hatte. Der unter der Flagge von Panama fahrende, 225 Meter lange Massengutfrachter wurde am frühen Morgen mit ausgebrachten Ankern treibend nördlich von Langeoog gemeldet. Das Havariekommando in Cuxhaven übernahm den Fall und leitete unverzüglich Maßnahmen zur Hilfeleistung ein. So wurden diverse Schiffe, hierunter vor allem der Hochseeschlepper NORDIC zum Havaristen ausgesandt, um mittels einer Schleppverbindung das Verdriften in flache Gewässer und damit eine Strandung zu verhindern. Darüber hinaus sollte ein Boarding Team per

Hubschrauber zur GLORY AMSTERDAM verbracht werden, um die Besatzung an Bord zu unterstützen.



Die in schwerer See treibende GLORY AMSTERDAM, Quelle Havariekommando

Es herrschten mit Windstärken von 8-9Bft, in Böen sogar bis 12Bft und bei einer Wellenhöhe von bis zu acht Metern jedoch äußerst schwierige Wetterbedingungen, welche die Rettungsmaßnahmen erheblich erschwerten. So gelang es zwar im Laufe des Tages eine Schleppverbindung herzustellen, diese brach jedoch wieder aus bislang ungeklärter Ursache. Aufgrund der wirkenden Kräfte wurde an Bord ein Poller herausgerissen und eine Klüse zerstört. Auch das Boardingteam konnte erst am Nachmittag erfolgreich abgesetzt werden. Alle Hilfsmaßnahmen verliefen letztendlich erfolglos, in den frühen Abendstunden kam die GLORY AMSTERDAM kurz vor Langeoog auf Grund fest.



Herausgerissener Poller und zerstörte Klüse an Bord der GLORY AMSTERDAM, Quelle BSU

Erst im Laufe des nächsten Tages besserte sich das Wetter, so dass mit dem Abpumpen von Ballastwasser begonnen werden konnte, um das Schiff leichter zu machen. Dies war notwendig, um einen Tiefgang zu erreichen, der es bei Hochwasser ermöglichen sollte, die GLORY AMSTERDAM wieder in tiefere Gewässer zu ziehen und aufschwimmen zu lassen. Am 02.November, mithin drei Tage später war genügend Wasser abgepumpt und das Schiff leicht genug, dass es während des Morgenhochwassers mit vereinten Kräften vom Sand gezogen und anschließend nach Wilhelmshaven geschleppt werden konnte.



Die GLORY AMSTERDAM gestrandet vor Langeoog, Quelle NABU Deutschland, K. Karkow

Glücklicherweise wurde während der Havarie niemand verletzt, auch eine Gewässerverunreinigung, etwa durch auslaufende Treibstoffe trat nicht ein.

3. Die Organisation der BSU

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

Die BSU ist aufgeteilt in drei Fachbereiche. Trotz seiner geringen personellen Stärke verfügen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der BSU über sehr verschiedene berufliche Qualifikationen. Schiffbau, Nautik, Rechtswissenschaft, Technik oder Verwaltung sind hier zu nennen. Diese Vielfalt macht neben dem großen Engagement, mit welchem die Beschäftigten ihre Aufgaben wahrnehmen, die Arbeit der BSU aus, und ermöglicht eine Unfalluntersuchung, die sich auf umfassende fachliche Expertise stützen kann.

3.1 Der Fachbereich 1 - Untersuchung

ist mit sieben Beschäftigten der größte. Hier sind die Unfalluntersucherinnen und Untersucher tätig. Eine neu hinzugewonnene Haushaltsstelle konnte 2017 adäquat besetzt werden, so dass die BSU derzeit „vollständig“ ist. Die Untersuchungsteams leisten die Untersuchungsarbeit im engeren Sinn. Sie besichtigen die Schiffe und begutachten die Schäden, befragen Beteiligte, sichten Unterlagen und werten diese aus. Ein Untersuchungsteam besteht in der Regel aus zwei Personen, bei Bedarf werden weitere hinzugezogen. Ein Unfall wird nie von einer Person allein untersucht. Das „Vier-Augen-Prinzip“ wird bei allen Untersuchungshandlungen verfolgt, dies ist auch zum Schutz der Beschäftigten unabdingbar.

Unfälle richten sich nicht nach Dienstzeiten. Und häufig muss sofort reagiert, sprich eine Vor-Ort-Begutachtung vorgenommen werden, zum Beispiel bevor das Schiff kurzfristig in die Werft geht oder der Schauplatz des Geschehens unmittelbar nach Beginn etwaiger Aufräumarbeiten besucht werden soll. Da dies ebenso am Wochenende oder in Nacht geschehen kann, ist im Fachbereich 1 eine 24/7-Rufbereitschaft eingerichtet. Unfallmeldungen können Tag und Nacht an die

Rufbereitschaftsnummer +49 170 58 65 675

gemeldet werden. Eine Unfalluntersucherin oder ein Untersucher ist immer zu erreichen und entscheidet sofort, ggf. nach Rücksprache mit der Leitung über die einzuleitenden Maßnahmen.

3.2 Der Fachbereich 2 - Technik und IT

ist den Zahlen nach der kleinste Fachbereich, hier ist nur eine Mitarbeiterin tätig. Hauptaufgabe ist die Aufbereitung und Auswertung der Daten des Schiffsdatschreibers (Voyage Data Recorders - VDR), ein Instrument, das ähnlich einer Blackbox im Flugverkehr, die Kommunikation auf der Brücke, aber auch andere Daten wie Maschinenprotokolle und Navigationsdaten speichert. Die Nutzbarmachung dieser Daten gleicht aufgrund der vielen verschiedenen Geräte und Softwareanwendungen am Markt, die alle beherrscht werden wollen, sowie der teilweise äußerst schlechten Tonqualität (zumeist noch in fremder Sprache) häufig einer wahren Herkulesaufgabe.



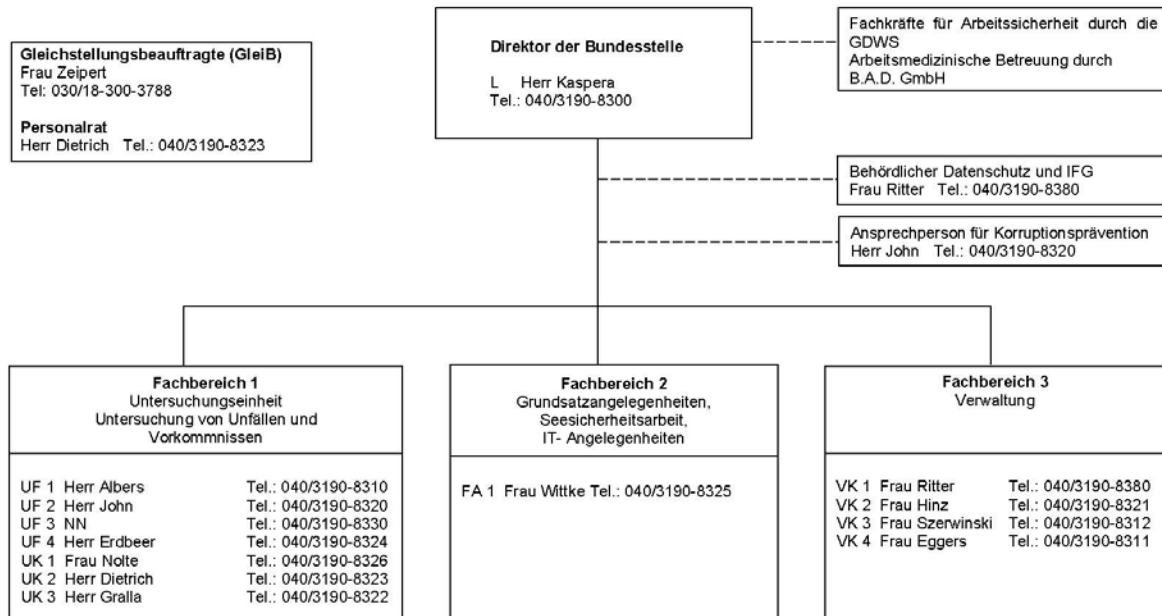
Speicher kapsel eines VDR, Quelle BSU

Neben der sehr zeitintensiven Arbeit mit dem VDR unterstützt der Fachbereich 2 die Unfalluntersuchungsteams auch in der Bewertung und Aufbereitung anderer Daten wie z. B. Fotos und Videodateien oder bei IT-bezogenen Fragestellungen. Darüber hinaus kümmert er sich um die IT-Angelegenheit der BSU oder begleitet die Entwicklung der Datenbanken in den entsprechenden internationalen Fachgruppen.

3.3 Der Fachbereich 3 - Verwaltung

rundet das Bild der BSU organisatorisch ab. Vier Mitarbeiterinnen kümmern sich um die klassischen Verwaltungsarbeiten, wie sie in jeder Behörde oder Unternehmen anfallen. Ausrüstung muss bestellt, Gelder bewirtschaftet, Akten gepflegt und Personal verwaltet werden. Die Unterstützung der Untersuchungsteams durch die Pflege der Fachdatenbanken und Erstellung von Unfallstatistiken sind ein weiterer Schwerpunkt der Verwaltungsarbeit.

Daneben gibt es noch die Sonderaufgaben, wie die Erstellung eines Konzeptes zum Datenschutz oder die Einführung der vereinfachten elektronischen Akte. Im Herbst hatte die BSU einen Kontrollbesuch des Bundesdatenschutzbeauftragten, der sich vergewissern wollte, dass der in der BSU betriebene Datenschutz auf der Höhe der Zeit ist und personenbezogene Daten ausreichend geschützt werden. Hierbei wurde der BSU ein guter Umgang mit diesem empfindlichen Thema attestiert, ein Ergebnis, das natürlich freut. Die Umsetzung von Forderungen aus der neuen europäischen Datenschutzverordnung wird die BSU auch 2018 verstärkt beschäftigen.



UF = Untersuchungsführer
UK = Untersuchungsfachkraft

FA = Fachaufgaben
VK = Verwaltungsfachkraft

Rufbereitschaft 24/7: 0170/5865675
posteingang-bsu@bsh.de
Internet: www.bsu-bund.de
Fax: 040/3190-8340

Stand: 05/2018

Organigramm der BSU

3.4 Haushalt

Die BSU verfügt über einen eigenen Haushalt, d. h. es wird ihr durch das Parlament jedes Jahr ein bestimmtes Budget zur Verfügung gestellt. Der interessierte Leser findet den Haushalt der BSU im Haushaltsplan des Bundes, dort in Kapitel 1219. Der Gesamtbudget der BSU betrug, wie auch die Jahre zuvor etwas über eine Million Euro - 1.107 Tsd. € um genau zu sein. Der Großteil entfällt wiederum auf die Personalausgaben, letztes Jahr waren dies 773.755 €. Andere erwähnenswerte Posten sind: Ausgaben direkt für die Untersuchung von Seeunfällen mit ca. 65.000 €, allgemeiner Geschäftsbedarf, Verbrauchsmittel und Schutzausrüstung mit ca. 12.000 €, Kosten für Aus- und Fortbildung sowie Dienstreisen mit ca. 24.000 €.

Im Haushaltsplan findet sich auch der sog. Stellenplan. Hier sind der BSU 6 Planstellen für Beamtinnen und Beamte und 6 Stellen für Tarifbeschäftigte zugewiesen. Zur Erläuterung: Eine (Plan-)Stelle wird immer benötigt, wenn eine Person unbefristet in einer Behörde beschäftigt werden soll. Alle Stellen waren im Jahr 2017 besetzt, so dass volle Sollstärke erreicht wurde.

4. 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 ist auch mehr als notwendig. Denn Ziel ist es, die Berichte und vor allen die durch sie gewonnenen Erkenntnisse für die Verbesserung der Sicherheit, die in den abschließenden Sicherheitsempfehlungen ihren Niederschlag finden, einer größtmöglichen Öffentlichkeit bekannt zu machen. 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 in erster Linie sollen zukünftige ähnliche Unfälle bzw. die damit im Zusammenhang stehenden Unzulänglichkeiten etwa im Krisenmanagement vermieden werden. Es liegt auf der Hand, dass dies nicht ohne Veröffentlichungen gelingen kann, über die man auch gerne diskutieren darf und soll. Die Veröffentlichung geschieht durch Einstellung auf der Homepage der BSU, auf die durch regelmäßige Pressemitteilungen hingewiesen wird. Außerdem gibt es einen weiten Kreis von Interessierten, denen der Bericht regelmäßig oder auch auf Anfrage übersandt wird.

Gerne nutzen wir hier auch die Zusammenarbeit mit den Medien, 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 allerdings, wenn ein Unfall quasi vor der Haustür passiert, selbst wenn es keine oder nur Sachschäden gegeben hat, aber zum Beispiel 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 – festzustellen zum Beispiel beim Untergang der COSTA CONCORDIA im Jahr 2015. Solange eine Untersuchung jedoch noch nicht mit einem Bericht abgeschlossen ist, kann die BSU im Hinblick auf die bestehenden rechtlichen Regelungen nur allgemeine Auskünfte zu einem Unfall, wie zum Unfallhergang oder zum verursachten Schaden geben. Diese gerade für die interessierte Öffentlichkeit zugegeben unbefriedigende Situation hat seine Ursache im Wesen der Seeunfalluntersuchung. Da es sich um eine Untersuchung handelt, die Schuld- und Haftungsfragen auszublenden hat, und vor deren Abschluss allen Beteiligten noch einmal die Gelegenheit auf eine Stellungnahme einzuräumen ist, können Detailinformationen gerade zur Unfallursache oder sie begünstigende Faktoren nicht vorher herausgegeben werden. Auch 2017 gab es wieder Unfälle, welche großen Widerhall in der Öffentlichkeit erfuhren. Hier sind in erster Linie die Kollision des Dampfeisbrechers STETTIN mit dem Fährschiff FINNSKY auf der Hansesail in Rostock-Warnemünde im August und ganz besonders die Strandung der GLORY AMSTERDAM vor Langeoog Ende Oktober zu nennen.

Die BSU hat daher in 2017 im Fall des Unterganges des Fischkutters CONDOR einen neuen Weg beschritten, um die interessierte Öffentlichkeit an den Ergebnissen der Untersuchung teilhaben zu lassen. Sie erinnern sich? Der Fischkutter CONDOR versank im Februar 2016 in den Fluten der Ostsee vor der Insel Fehmarn. Zwei Fischer kamen dabei ums Leben. Unfallursache war vermutlich eine falsche Berechnung der Stabilität verbunden mit falscher

Beladung zum Unfallzeitpunkt. Tragischerweise versagten auch beide an Bord befindlichen Rettungsmittel, so dass die Besatzung nur noch tot geborgen werden konnte. Der Fall hatte schon im Jahr 2016 ein größeres lokales Medienecho hervorgerufen. Es wurde ausführlich in der Presse und im Fernsehen berichtet. Dies wurde von der BSU zum Anlass genommen, zur Veröffentlichung des Berichtes im Oktober erstmalig einen Pressetermin zu veranstalten, um die Ergebnisse einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen. Man kann sagen, dass dieses Vorgehen von Erfolg gekrönt war. Neben vier Kamerateams waren auch Vertreter der schreibenden Zunft und vom Hörfunk anwesend. Zuerst wurden in einer kurzen Präsentation Unfallhergang, der Verlauf der Untersuchung und die gewonnenen Erkenntnisse nebst Sicherheitsempfehlung dargestellt. Im Anschluss standen die Untersucher den Journalisten im persönlichen Gespräch Rede und Antwort. Bereits am selben Nachmittag wurde ausführlich in den Medien darüber berichtet. Diese Art der gewinnbringenden Zusammenarbeit wird auf jeden Fall fortgesetzt.

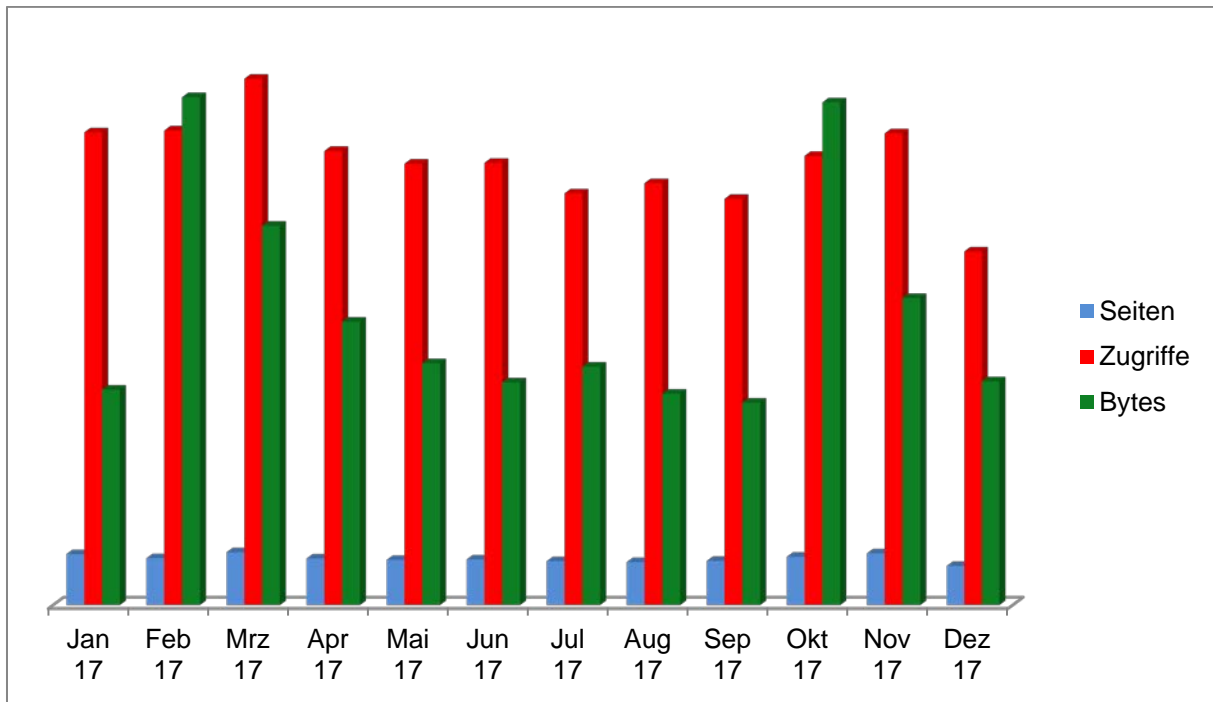


Der Pressetermin zur Vorstellung des Untersuchungsberichtes zur CONDOR war gut besucht, Quelle BSU

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. Dort besteht auch die Möglichkeit sich für den BSU-Newsletter anzumelden. 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 sehr 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	Jan	Feb	März	April	Mai	Jun	Jul	Aug	Sept	Okt	Nov	Dez	Total
Seiten	42.228	38.858	43.733	38.587	37.383	37.831	36.336	35.642	36.562	40.004	42.842	32.356	462.344
Zugriffe	385.419	386.975	428.976	370.346	359.904	360.647	335.818	344.158	331.390	366.355	384.599	288.604	4.343.191
Bytes	35.36 GB	82.80 GB	61.90 GB	46.29 GB	39.64 GB	36.53 GB	39.09 GB	34.71 GB	33.25 GB	81.96 GB	50.15 GB	36.71 GB	578.39 GB



Nicht unerwähnt bleiben sollen in diesem Kapitel auch die vielen Veranstaltungen, an denen Beschäftigte der BSU als Experten teilnehmen und dort mit Vorträgen sowie durch ihr Fachwissen zu einem regen Erfahrungsaustausch beitragen. Neben den im Kapitel „Internationale Zusammenarbeit“ genannten Tagungen werden die BSU-Experten auch bei vielen nationalen Veranstaltungen rund um das Thema Schiffssicherheit angefragt. Hier sind solch unterschiedliche Veranstaltungen wie Messen (Hanseboot), der Verkehrsgerichtstag oder der Schiffssicherheitsausschuss ebenso zu nennen wie Schulungen an der Wasserschutzpolizeischule, bei denen die sehr gute Zusammenarbeit zwischen Polizei und BSU weiter vertieft wird. Obwohl viele dieser Veranstaltungen nicht der breiten Öffentlichkeit zugänglich sind, so wirken sie doch durch die dort getroffenen Beschlüsse und Empfehlungen in diese hinein. Die Experten der BSU wirken hier nicht nur als kompetente Diskussionsteilnehmer mit, sondern leiten Diskussionen durch Fachvorträge vielfach mit ein. 2017 wurden zum Beispiel wieder insgesamt 12 Vorträge auf nationalem und internationalem Parkett gehalten.

5. Internationales

Die Seeschifffahrt war von jeher und ist nach wie vor ein vorwiegend internationales Geschäft. Hiervor macht auch die Seeunfalluntersuchung nicht Halt. Zwar hat jeder Flaggen- und Küstenstaat in der Regel eine eigene Untersuchungsbehörde – in der Bundesrepublik ist dies die BSU –, die internationalen Verflechtungen machen jedoch eine Zusammenarbeit nicht nur notwendig und sinnvoll – sie ist auch international vorgeschrieben. So arbeiten bei Untersuchungen, die verschiedene Staaten betreffen (z. B. Flaggenstaat auf der einen und Küstenstaat auf der anderen Seite) die jeweiligen Behörden eng zusammen. Dies kann von einer einfachen Unterstützung zur Datenbeschaffung bis hin zu einer gemeinsamen Untersuchung reichen.

Geprägt von dieser Internationalität und basierend auf den gemeinsamen internationalen Rechtsnormen hat sich auch über die Unfalluntersuchung hinaus eine sehr kooperative Zusammenarbeit mit den anderen Staaten entwickelt, die in gemeinsamen Foren, Workshops oder politischen Gremien ihren Niederschlagschlag findet. Ziel ist nicht nur ein Erfahrungsaustausch oder die Harmonisierung der Untersuchungstätigkeit, sondern auch die Entwicklung von Vorschlägen für neue Sicherheitsvorschriften, deren Notwendigkeit aus den untersuchten Unfällen herausgearbeitet wurden und die dann in der internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO (International Maritime Organisation mit Sitz in London, UK) verhandelt werden. Hier sind besonders das Marine Accident Investigator Forum (MAIFF) und dessen europäisches Regionalforum European Marine Accident Investigator Forum (EMAIF) zu nennen. Auch mit der European Maritime Safety Agency (EMSA) mit Sitz in Lissabon bestehen rege Kontakte.

Die BSU entsendet ihre Experten in die jeweiligen Gremien und Ausschüsse, um die in Deutschland gewonnenen Erfahrungen einzubringen. Für das Jahr 2017 sind folgende Veranstaltungen hervorzuheben.

5.1 Weltweite Zusammenarbeit

Wie bereits im ersten Kapitel unter „Grundlagen der Arbeit“ erläutert, basieren die Rechtsvorschriften und damit die Arbeit der Seeunfalluntersuchungsbehörden auf internationalen Rechtsgrundlagen der IMO, die weltweit Gültigkeit haben, z. B. der Unfalluntersuchungs-Code, Entschließung MSC.255(84). Der zuständige Unterausschuss der IMO namens „Implementation of IMO Instruments“ (kurz III) tagte im September 2017 zum vierten Mal und hatte auch dieses Jahr wieder eine eigene Arbeitsgruppe für Unfalluntersuchung eingerichtet, in der auch Vertreter der BSU mitwirkten. Schwerpunkt der Arbeiten war das Analyse-Verfahren der IMO-Beauftragten und die sich hieran anschließenden sog. „Lessons learned“, die in der IMO-Datenbank GISIS veröffentlicht werden. Gegen das derzeitige Verfahren wurden von vielen Staaten Bedenken geäußert, da den IMO-Beauftragten für ihre Analyse nur die jeweiligen Unfallberichte, nicht aber weitergehende Informationen vorliegen, welche die jeweilige Untersuchungsbehörde erworben aber nicht in dem Bericht verarbeitet hat. Für eine umfangreiche Analyse mit nachträglicher Herausgabe von Empfehlung, was aus einem bestimmten Unfall zu lernen sei, wären aber sämtliche Informationen zu einem Unfall notwendig, was aber wiederum das derzeitige Analyseverfahren vom Umfang her überfordern würde. Eine endgültige Entscheidung, wie es mit dem Analyseverfahren weitergeht, konnte im Rahmen der Sitzung nicht getroffen werden. Die Sache wurde an eine Correspondence Group delegiert, die für die nächste Tagung in 2018 Vorschläge erarbeiten soll.

Im November 2017 fand das jährliche MAIFF-Treffen (26.) statt, ein Austausch der internationalen Seeunfalluntersuchungsbehörden. Gastgeberland war Neuseeland, welches das Treffen auf der Nordinsel in der Stadt Rotorua organisierte. Es nahmen 72 Delegierte aus 31 Mitgliedsländern, sowie Gäste wissenschaftlicher Institutionen zu diversen

Themenbereichen teil. Geleitet wurde das Forum durch den Vorsitzenden Capt. Marc-André Poisson aus Kanada. MAIIF dient dem Erfahrungsaustausch der internationalen Untersuchungsbehörden. Anhand abgeschlossener Unfalluntersuchungen werden Themenschwerpunkte gebildet und gemeinsam geprüft, inwieweit bestehende Sicherheitslücken geschlossen werden können. Ferner werden Vorgehensweisen und Verfahren abgesprochen und von den Erfahrungen anderer profitiert.

Schwerpunkte in diesem Jahr waren unter anderen:

- Kollisionen aufgrund missverständlicher oder unterbliebener UKW-Kommunikation
- Feuer in Maschinenräumen
- Müdigkeit und Erschöpfung (Fatigue) als Unfallursache
- Fehlfunktionen von Rettungsmitteln
- Arbeitsunfälle an Bord von Schiffen
- Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit

Neben den thematischen Schwerpunkten zeichnen sich auch einige personelle Veränderungen am Horizont ab. So wird der bisherige Generalsekretär, Capt. Nick Beer (UK) sein Amt auf der nächsten MAIIF-Tagung niederlegen. Als sein Nachfolger wurde Steve Clinch (UK), der bisherige Schatzmeister vorgeschlagen, was von allen Delegierten begrüßt wurde. Auch der Vorsitzende wird sich nach der nächsten MAIIF-Tagung nicht zur Wiederwahl stellen, so dass ein geeigneter Nachfolger gefunden werden muss. Für zwei vakante Positionen der assistierenden Vorsitzenden wurden Lianne van der Veen (NL) und Capt. Wu Yanguo (CHN) gewählt.

5.2 Aktivitäten innerhalb Europas

Das 13. EMAIIF-Treffen fand im Mai 2017 in Stockholm statt. Geleitet wurde die Veranstaltung von Ron Damstra (NL). Themen waren unter anderem:

- Untersuchungen zu Fatigue
- die Verwendung von Animationssoftware zur Verdeutlichung des Unfallgeschehens
- Unfälle mit Fischereifahrzeugen

wobei der letzte Punkt den Schwerpunkt der Veranstaltung bildete. In den letzten Jahren kam es in der Hochseefischerei leider immer wieder zu tödlichen Unfällen. Für Deutschland kann hier das Beispiel der CONDOR genannt werden, bei deren Untergang im Frühjahr 2016 zwei Fischer ums Leben kamen. Da eine Änderung der Sicherheitsvorschriften problematisch und langwierig ist, wird in erster Linie auf Prävention und Stärkung des Sicherheitsbewusstseins gesetzt.

Da die kommerzielle Seeschifffahrt im Kompetenzbereich der Europäischen Kommission liegt, unterfällt auch die Seeunfalluntersuchung den europäischen Regularien. Mit Inkrafttreten der Richtlinie 2009/18/EG ist eine Zusammenarbeit bei der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen verbindlich geworden, wenn die Interessen mehrerer Mitgliedstaaten betroffen sind. Zudem ist ein Rahmen (Permanent Co-operation Framework – PCF) geschaffen worden, innerhalb dessen sich die Untersuchungsstellen der Mitgliedstaaten auf die Modalitäten einer Zusammenarbeit verständigen. Das diesjährige PCF-Treffen fand im Juni 2017 in Lissabon bei der EMSA statt.

Während MAIIF und EMAIF eher den Schwerpunkt auf das Unfallgeschehen als solches legen, betont PCF mehr die rechtliche Komponente und Fragen der Auslegung der europäischen Rechtsnormen. Wichtige Themen waren

- Klärung von Definitionsfragen
- Vorgehen zur Beweissicherung
- Die Veröffentlichung von Sicherheitsempfehlungen
- Der menschliche Faktor bei einem Seeunfall
- Die Weiterentwicklung der europäischen Datenbank EMCIP

Der letzte Punkt war auch Schwerpunkt der diesjährigen Tätigkeit der EMSA, die Seeunfalluntersuchung betreffend. Die europäische Datenbank EMCIP, in die alle europäischen Untersuchungsbehörden die von ihr untersuchten Unfälle einpflegen, wurde 2017 komplett überarbeitet und neu strukturiert. Kurz gesagt soll es nun weg von einer reinen Datenbank mit Auswertemöglichkeit hin zu einem Analysewerkzeug mit Anbindung an die internationale Datenbank der IMO, GISIS gehen. Die EMSA ist auf diesem Weg bereits einen großen Schritt vorangekommen, die Mitgliedstaaten wurden Ende 2017 und zu Beginn 2018 über die neue Datenbank informiert, die Mitte 2018 in den Wirkbetrieb überführt werden soll. Begleitet wurde der Prozess durch eine User Group, in der die Experten der Mitgliedstaaten, hierunter auch Kolleginnen der BSU, ihr Fachwissen als Anwender einbringen konnten. Wer Interesse daran hat, nachzuverfolgen, wieweit die „alte“ EMCIP bereits zu Aussagen fähig war, dem sei der [„ANNUAL OVERVIEW OF MARINE CASUALTIES AND INCIDENTS 2017“](#)³ der EMSA als Lektüre empfohlen. ‚Jahresreport‘ trifft es allerdings nur bedingt, denn die EMSA lässt in den meisten Auswertungen die Ergebnisse der letzten sechs Jahre einfließen und eröffnet damit diverse Vergleichsmöglichkeiten.

Weitergehende Aktivitäten der EMSA fanden auf konkreterer Ebene im Rahmen von Workshops und Trainings statt. Hier ist zum einen das große Training für Unfalluntersucher zu nennen, in denen diese, soweit neu im Geschäft, mit den Rechtsgrundlagen und Methoden vertraut gemacht werden. Auch die BSU entsandte dieses Jahr eine Teilnehmerin. Zwei sehr spezielle Workshops sollen zum Abschluss dieses Kapitels ebenfalls nicht unerwähnt bleiben. Der erste hatte Feuer auf den Decks von RoRoPax-Fährschiffen zum Thema, der andere handelte von der Bedeutung des menschlichen Faktors in der Unfalluntersuchung und wie dieser herauszuarbeiten sei. Beide Workshops lieferten wichtige neue Ansätze und Ideen auch für die Arbeit der BSU – wenngleich leider einschränkend hinzugefügt werden muss, dass nicht alle von diesen auch zu verwirklichen sind. So unterfallen zum Beispiel viele für die Untersuchung des menschlichen Faktors notwendige Informationen dem persönlichen Datenschutz, so dass nach diesen von den Untersuchern der BSU gar nicht erst gefragt werden kann bzw. darf.

³<http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/accident-investigation/items.html?cid=141&id=3156>

6. Statistik

6.1 Allgemeines und Erläuterungen

Der Statistikeil bedarf zuerst einiger Erklärungen.

Der Begriff „Seeunfall“ ist durch § 1a des SUG definiert als 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

sowie jedes durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes verursachte Ereignis, durch das ein Schiff oder ein Mensch in Gefahr gerät oder als dessen Folge ein schwerer Schaden an einem Schiff, einem meerestechnischen Bauwerk oder der Umwelt verursacht werden könnte (sog. Vorkommnis, § 1b SUG).

In Abhängigkeit von den eingetretenen Folgen wird der Oberbegriff „Seeunfall“ nach deutschem Recht 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, SU oder Vorkommnis einzuordnen sind (nach oben genannter Definition).

Vorkommnis (nach oben genannter Definition).

Bezüglich des „Vorkommnisses“ gibt es ein Auseinanderfallen von deutschem Recht auf der einen und den internationalen Regelungen der IMO und EU auf der anderen Seite. Die

internationalen Regelungen definieren das „Vorkommnis“ ähnlich, aber nicht wortgleich. Darüber hinaus und bedeutsamer für die Praxis: Ein „Vorkommnis“ stellt nach den internationalen Regelungen ein Aliud zum Seeunfall dar, während das SUG das „Vorkommnis“ als Unterfall des Seeunfalls betrachtet.

Hierbei handelt es sich nicht nur um eine rein akademische Diskussion. 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. Dort werden Vorkommnisse eben nicht als Seeunfälle gespeichert, während dies in der deutschen Datenbank der Fall ist. Dies erklärt das Auseinanderfallen der entsprechenden Statistiken.

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

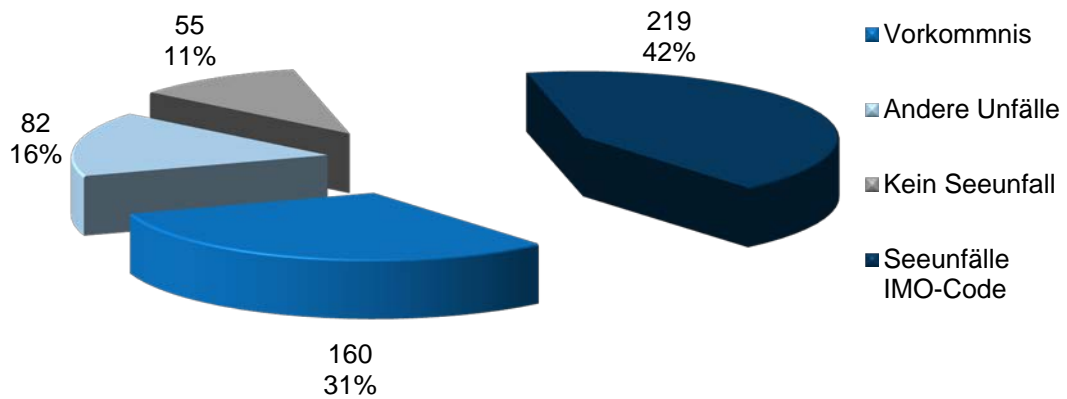
Daraus folgt im Ergebnis, dass von der BSU nicht nur die Datenbanken EMCIP und GISIS entsprechend den internationalen Rechtsgrundlagen bedient werden, sondern daneben bzw. ergänzend auch eine (vereinfachte) BSU-interne Datenbank zu führen ist. Das führt gelegentlich zu Widersprüchen, bisweilen sogar zu Ungereimtheiten in den Statistiken.

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 **Kein Seeunfall (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 dem Vorjahr wieder leicht angestiegen (469 in 2016 gegenüber 516 in 2017). In den international bedeutsamen Kategorien WSU, SU und SSU sind die Zahlen jedoch annähernd gleich geblieben.

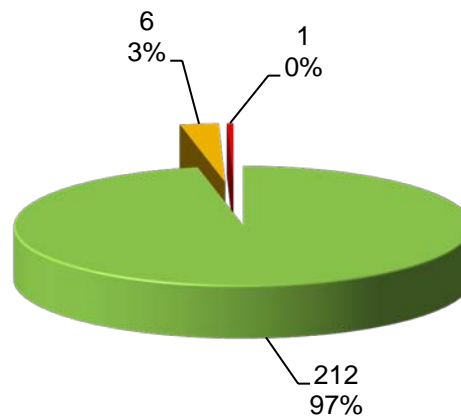
Gesamtmeldungen 2017



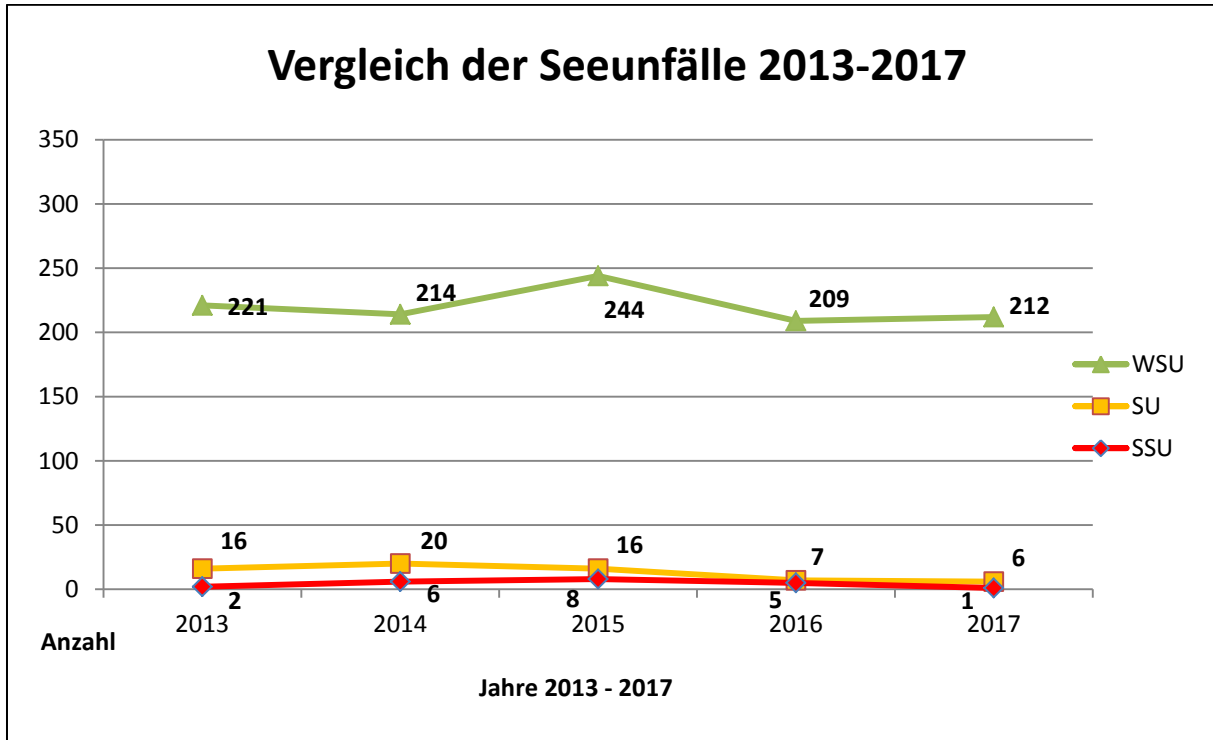
Die hier und im Folgenden dargestellten Statistiken beziehen sich auf die internationalen Systeme und Definitionen.

Seeunfälle nach dem IMO-Code

- Weniger schwerer Seeunfall (WSU)
- Schwerer Seeunfall (SU)
- Sehr schwerer Seeunfall (SSU)

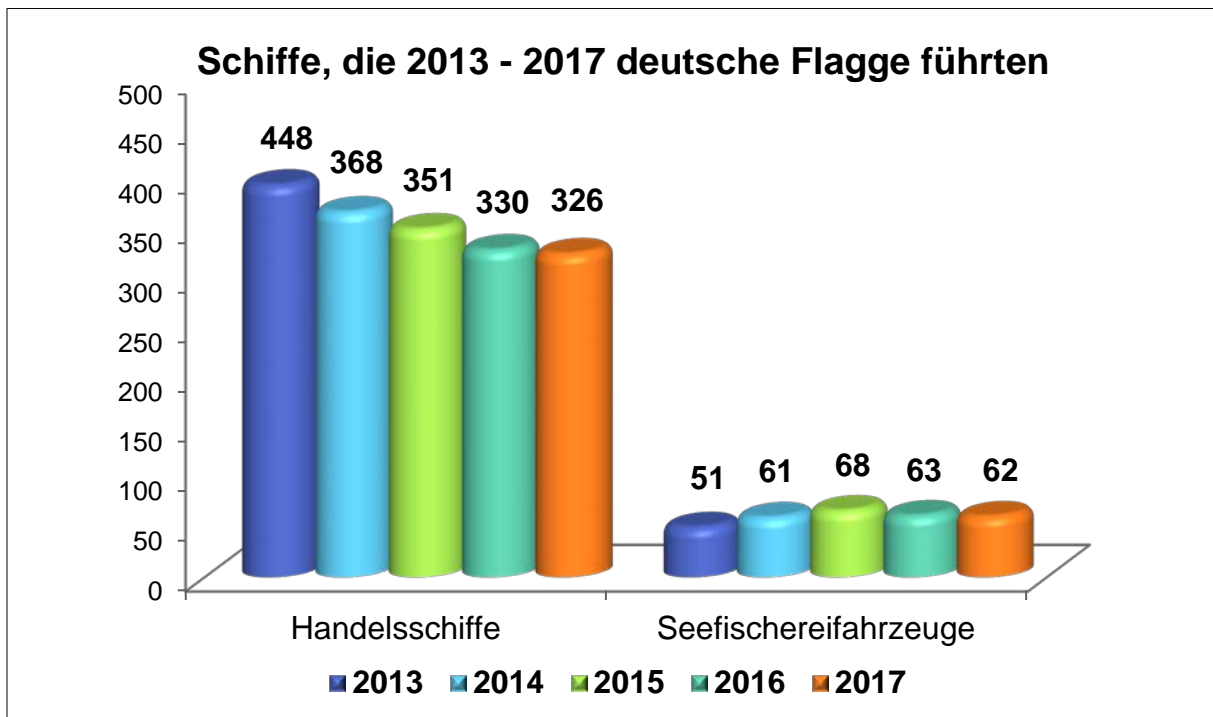


Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung der letzten fünf Jahre. Es zeigt sich, dass die Zahl der weniger schweren Unfälle fast gleichbleibend ist, die Zahl der schweren und sehr schweren Unfälle jedoch immer weiter rückläufig ist. Diese Entwicklung ist äußerst positiv zu bewerten und könnte Folge des hohen Stellenwertes sein, den die Schiffssicherheit mittlerweile einnimmt.



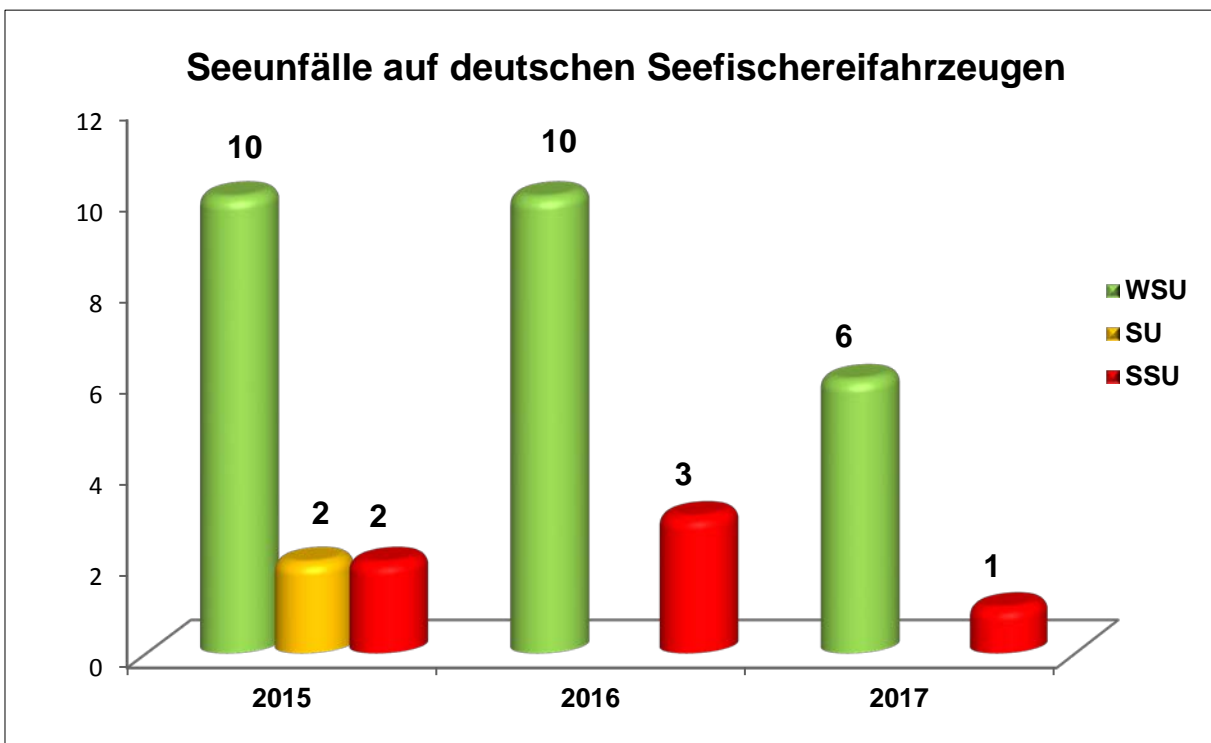
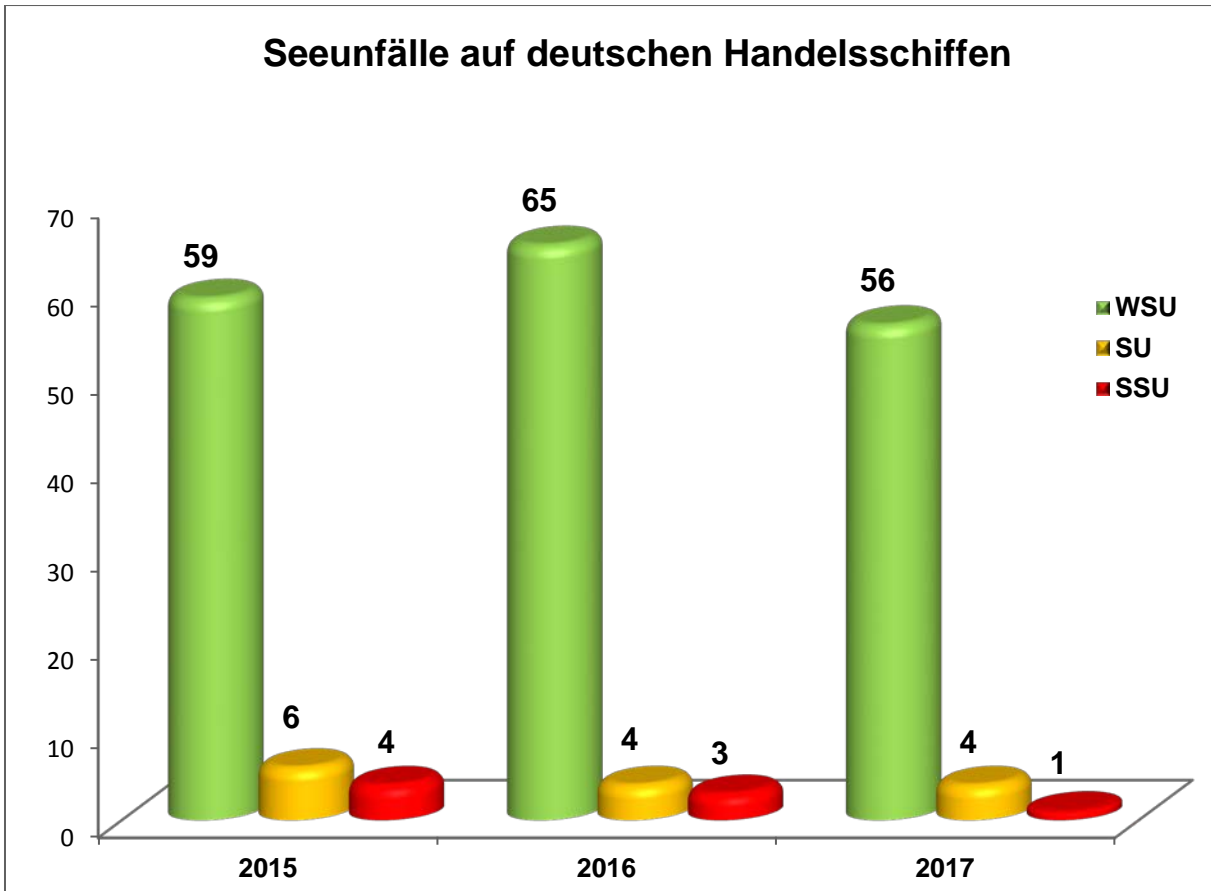
6.2 Schiffe unter deutscher Flagge⁴

Die Anzahl der unter deutscher Flagge registrierten Handelsschiffe ging 2017 wieder zurück, wenn auch nur leicht. Vielleicht konnte damit der Trend, der in den letzten Jahren doch zu einer erheblichen Schrumpfung der deutschen Handelsflotte geführt hat, zumindest angehalten werden. Die Anzahl der Fischereifahrzeuge unter deutscher Flagge blieb annähernd gleich. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.



⁴ Quelle Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Auf den Handelsschiffen und Fischereifahrzeugen unter deutscher Flagge ereigneten sich 2017 weniger Seeunfälle als in den beiden Vorjahren. Dies gilt für alle drei Kategorien.



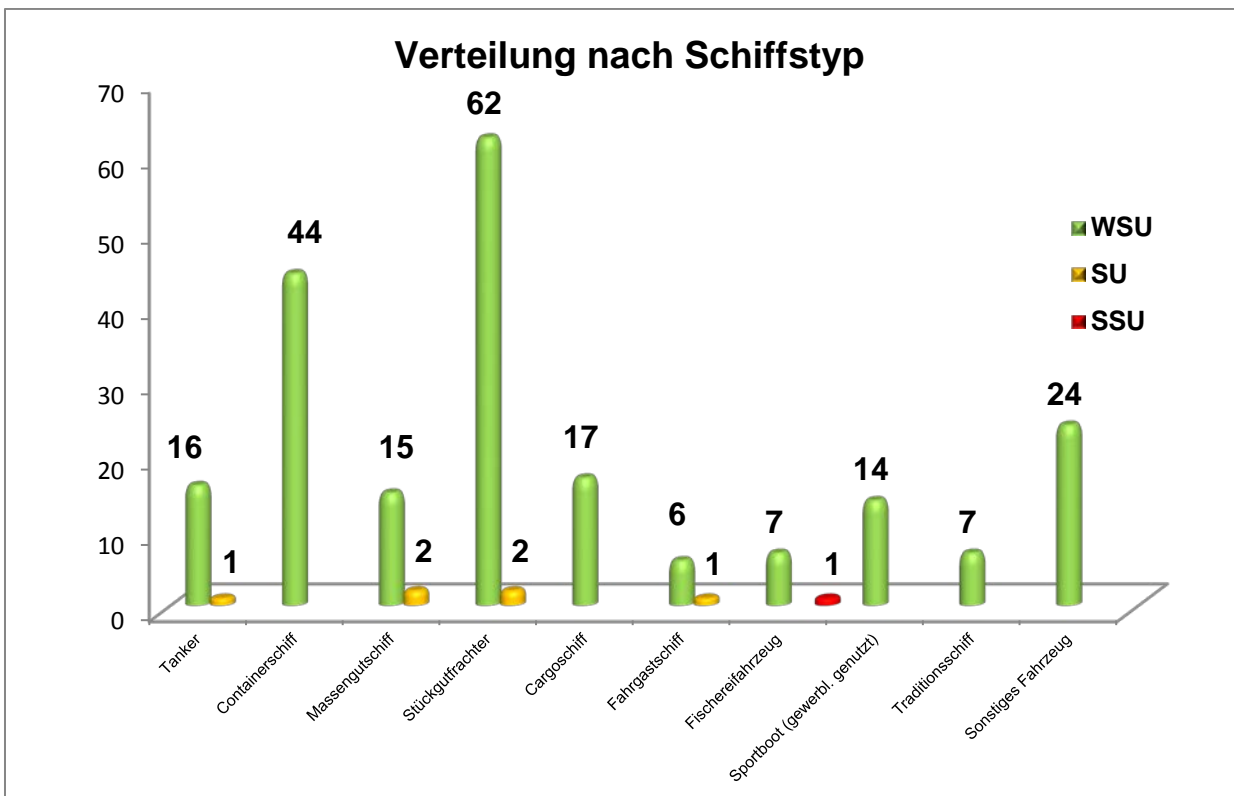
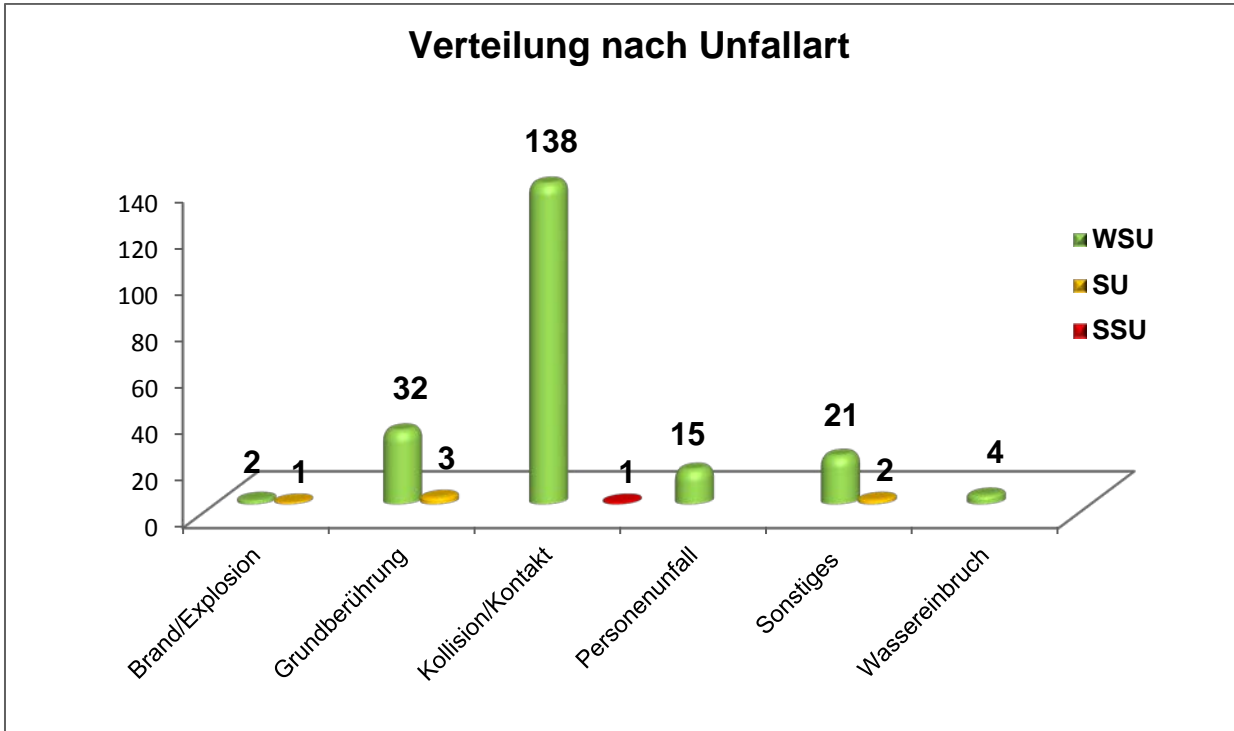
6.3 Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten

Die Verteilung der Unfälle innerhalb der deutschen Seegebiete ist nahezu gleich geblieben. Die Gebiete mit dem höchsten Verkehrsaufkommen (Elbe von Cuxhaven bis Hamburg, NOK) sind auch in 2017 wiederum die Seegebiete mit den höchsten Unfallziffern, was insbesondere durch die zweite Darstellung auf der Karte wiedergegeben wird.



6.4 Verteilung der Seeunfälle nach Unfallart und Schiffstyp

Bei der Verteilung der Unfälle nach Unfallart und Schiffstyp hat es von der Verteilung her keine gravierenden Unterschiede zu den Zahlen aus 2016 gegeben. Hier wäre als Erläuterung noch anzugeben, dass unter die Unfallart „Sonstige“ z. B. technische Defekte wie Maschinen- oder Ruderausfälle gezählt werden und bei den Schiffstypen die „Sonstigen“, die unter das SUG fallenden bislang nicht genannten Seeschiffe abdecken, wie z. B. Schlepper, Lotsenversetzboote, Offshoreversorger u.a. .

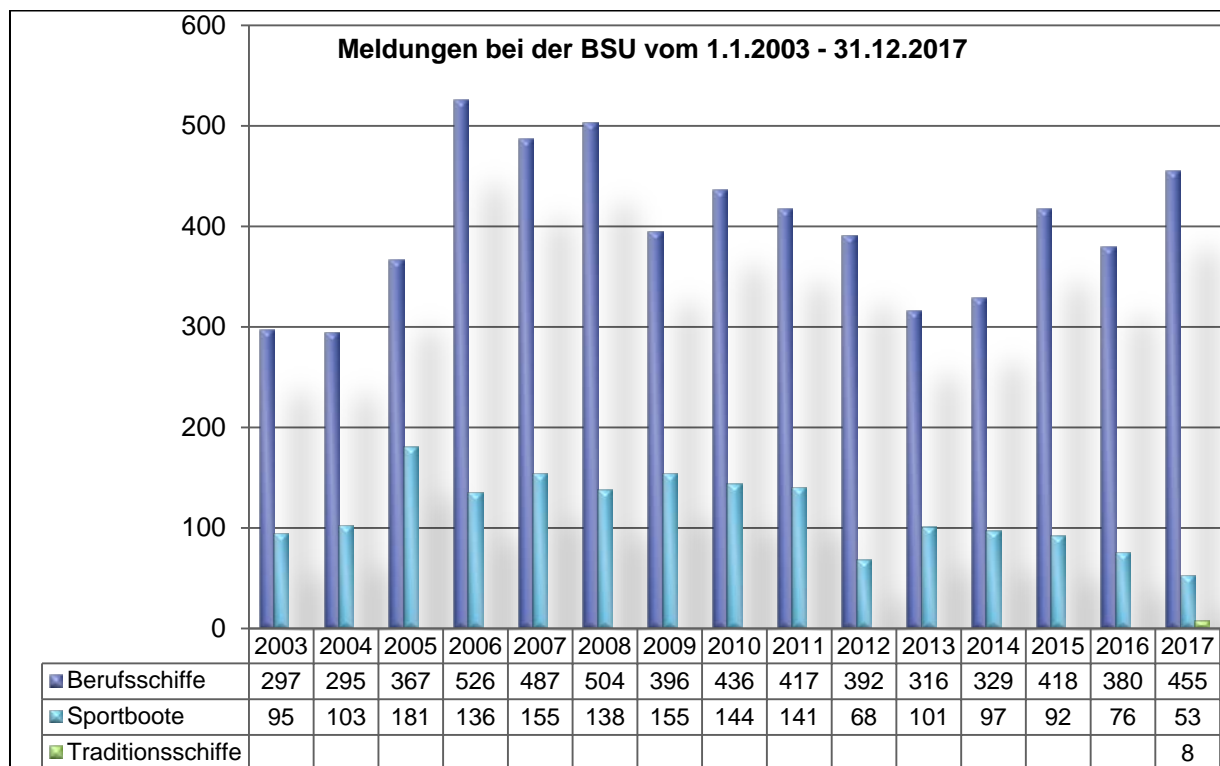


6.5 Untersuchung von Sportbootunfällen durch die BSU

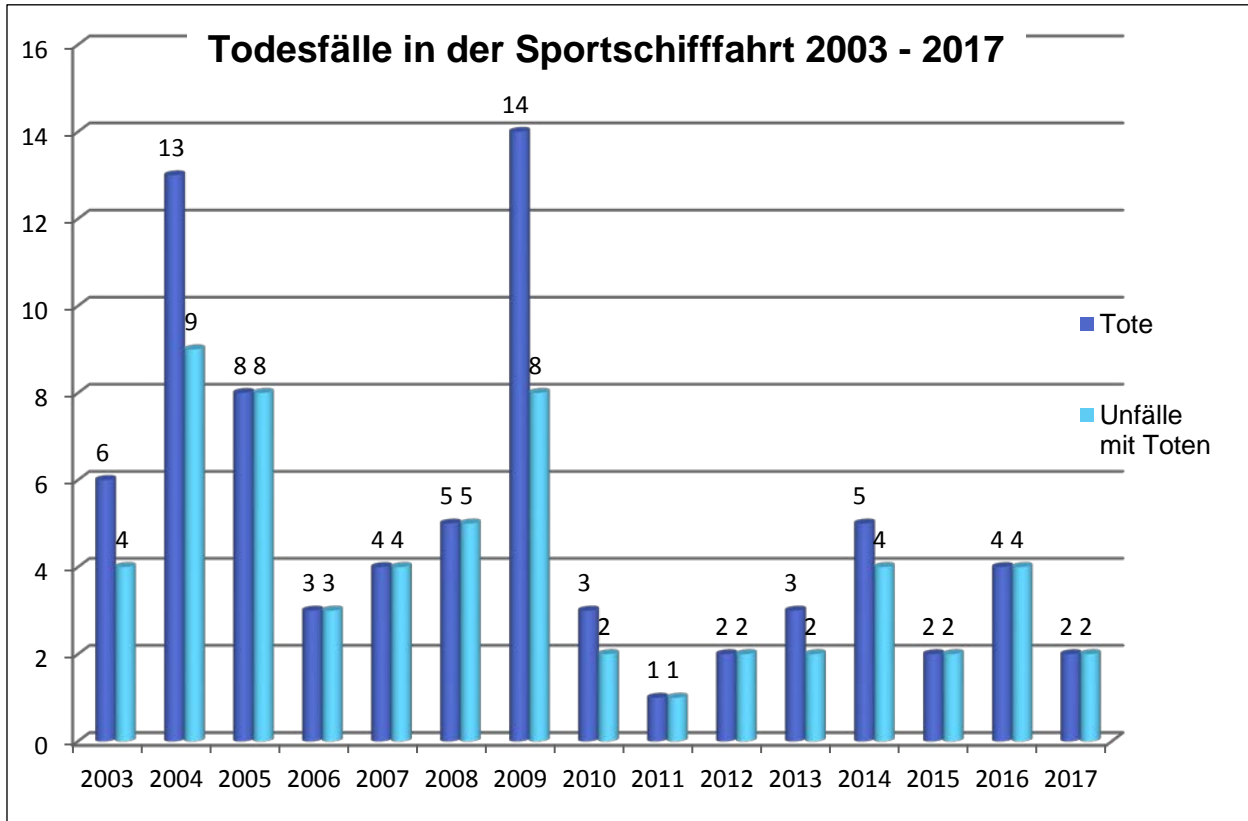
Seit der Reform des SUG im Jahre 2011 werden Unfälle von nicht für gewerbliche Zwecke eingesetzten Sportbooten außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer und auch Unfälle von Fischkuttern mit weniger als 15 m nicht mehr von deutscher Seite untersucht.

Für Seeunfälle von Sportbooten in deutschen Gewässern und der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone und Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 15 m hat der Gesetzgeber mit dem § 1 Abs. 4 des SUG jedoch 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. Die angezeigten Unfälle im Sportschiffahrtsbereich sind seit Jahren rückläufig und betrafen nur noch gut ein Drittel der z. B. für 2009 noch gemeldeten Zahlen. Im besten Fall bedeutet dies, dass sich der Sicherheitsgedanke auch im Sportbootbereich immer mehr durchsetzt.⁵



⁵ Die in der Tabelle erstmalig ausgewiesenen Traditionsschiffe waren die Jahre zuvor den Berufsschiffen zugeordnet.



6.6 Veröffentlichte Untersuchungsberichte

Abgeschlossen werden soll der Statistikteil und damit auch dieser Jahresbericht mit den Übersichten der veröffentlichten Untersuchungs(zwischen)berichte.

Die BSU hat 2017 insgesamt 14 Untersuchungsberichte herausgegeben. Es konnten zwei Unfälle aus 2014, acht Unfälle aus 2015 und vier Unfälle aus 2016 abgeschlossen werden.

	Veröffentlicht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Flagge	Unfallort	Unfallart
1	02.02.17	46/16	08.02.16	Pesorsa Dos	Fischereifahrzeug	Deutschland	Westlich Irland	Tödlicher Personenunfall (Mann über Bord)
2	03.02.17	43/16	06.02.16	CMC Maersk Kure	Containerschiff	Griechenland	Bremerhaven	Tödlicher Leinenunfall
3	23.02.17	470/15	03.12.15	Emsmoon	Stückgutfrachter	Antigua & Barbuda	Weener (Ems)	Zusammenstoß mit Eisenbahnbrücke
4	24.02.17	189/14	30.05.14	Nobile vs Werker	Traditionsschiff / Baustellenfahrzeug	Beide Deutschland	Flensburger Förde	Kollision
5	01.03.17	268/15	14.07.15	CMS Dublin Express	Containerschiff	Deutschland	Atlantik	Tödlicher Personenunfall
6	07.03.17	225/15	16.06.15	Frisia V	Fährschiff	Deutschland	Norddeich	Zusammenstoß mit Kaianlage
7	14.03.17	499/15	17.12.15	BBC Maple Lea	Mehrzweckfrachtschiff	Deutschland	Kanada	Aufgrundlaufen
8	12.04.17	262/14	16.08.14	Andrea	Fischereifahrzeug	Deutschland	Ostsee	Untergang mit Todesfolge
9	26.04.17	402/15	21.09.15	Desdemona	Charteryacht	Deutschland	Warnemünde	Tödlicher Personenunfall
10	15.06.17	42/15	06.02.15	Askoe	Schüttgutfrachtschiff	Antigua Barbuda	Ostsee	Tödlicher Personenunfall

	Veröffentlicht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Flagge	Unfallort	Unfallart
11	14.07.17	459/15	29.11.15	Eendracht vs Transcapricorn	Beide Stückgutfrachter	Niederlande / Gibraltar	Unterelbe / Ooste	Kollision
12	05.10.17	44/16	18.02.16	Condor	Fischereifahrzeug	Deutschland	Ostsee	Untergang mit Todesfolge
13	02.11.17	55/15	18.02.15	Kristina	Fischereifahrzeug	Deutschland	Nordsee	Untergang
14	29.11.17	439/16	04.12.16	CMS Hanni	Containerschiff	Deutschland	Hamburg	Aufgrundlaufen

Darüber hinaus hat die BSU 4 Untersuchungszwischenberichte herausgegeben. Diese sind notwendig, wenn die BSU die Jahresfrist für die Veröffentlichung einer Untersuchung nicht einhalten kann.

	Veröffentlicht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Flagge	Unfallort	Unfallart
1	09.01.17	12/16	08.01.16	Evert Prahm	Stückgutfrachter	Deutschland	Rendsburg NOK	Zusammenstoß mit Schwebefähre
2	06.02.17	44/16	18.02.16	Condor	Fischereifahrzeug	Deutschland	Ostsee	Untergang mit Todesfolge
3	11.05.17	168/16	17.05.16	Pesora Curato	Fischereifahrzeug	Deutschland	Atlantik	Tödlicher Personenunfall
4	16.11.17	423/16	20.11.16	Meridian / Newyorker / Diana	Mehrzweckfrachtschiff / Containerschiff / Containerschiff	Deutschland / Panama / Liberia	Bremerhaven	Kollision