



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des
Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur



Jahresbericht 2018

Mai 2019

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

auch im Jahr 2018 blieben wir an den deutschen Küsten nicht vor Unfällen verschont, wenngleich große Katastrophen glücklicherweise ausblieben. Das „glücklicherweise“ ist nicht nur dahingesagt oder besser -geschrieben, wie sie im weiteren Verlauf lesen werden. Einige Unfälle sind nur mit ganz viel Glück glimpflich ausgegangen.

2018 war für die Seeunfalluntersuchung ein relativ ruhiges Jahr. Sollten Sie sich jetzt wundern oder etwas vermissen: die „spektakulären“ Vorfälle ereigneten sich erst wieder im neuen Jahr 2019 direkt zu Beginn. Die MSC ZOE verlor an der deutsch-niederländischen Grenze mehr als 300 Container in schwerer See und die YANTIAN EXPRESS kämpfte mitten auf dem Atlantik mit einem verheerenden Ladungsbrand. Beide Unfälle waren und sind noch ein Thema in der Öffentlichkeit und beide werden auch untersucht. Sie werden aber erst Bestandteil der Rückschau für das nächste Jahr werden.

In 2018, dem Jahr mit dem wir uns hier beschäftigen, war die Zahl der gemeldeten Vorkommnisse und Unfälle zwar im Vergleich zu den letzten Jahren wieder leicht angestiegen– aber das Meiste hiervon konnte guten Gewissens unter dem Stichwort „Bagatelle“ eingeordnet werden. Zumeist waren lediglich Sachschäden zu beklagen. In Atem gehalten wurde die BSU dennoch. Zum einen hat die Untersuchung der Strandung der GLORY AMSTERDAM enorme Kapazitäten gebunden, zum anderen hat sich mit der Offshore-Industrie ein maritimes Geschäftsfeld (weiter-) entwickelt, welches durch diverse Unfälle nun auch in den Fokus der BSU gerückt ist. Gleich drei Geschehnisse, alle höchst unterschiedlich, sind derzeit Gegenstand einer Hauptuntersuchung - ein Novum.

Mit einem weiteren Novum wurde die BSU im Herbst des Jahres konfrontiert. Erstmals sah sich die BSU einer Demonstration gegen einen ihrer Untersuchungsberichte gegenüber. War die Situation für alle Beteiligten sichtlich ungewohnt – BSU und Demonstranten – so lief doch alles in einem friedlichen und sachlichen Rahmen ab.

Sie sehen, wir haben auch dieses Jahr wieder einen bunten Strauß an interessanten Informationen für Sie zusammengestellt. Einiges mag Ihnen bekannt vorkommen - dies ist guter und notwendiger Brauch für die neuen Leserinnen und Leser – das Meiste jedoch ist Neuland. Betreten Sie es und begeben Sie sich auf eine maritime Entdeckungstour.

Ihr

Ulf Kaspera
Direktor

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 AKACIA – Schwerer Seeunfall.....	8
2.2 VOS STONE – Weniger schwerer Seeunfall.....	9
2.3 PAZIFIK – Schwerer Seeunfall	12
2.4 GEO PROFILER – Sehr schwerer Seeunfall	13
2.5 BALTIC BREEZE – Schwerer Seeunfall	15
2.6 SVENJA – Weniger schwerer Seeunfall	17
3. Die Organisation der BSU	19
3.1 Die Fachbereiche.....	19
3.2 Der Haushalt.....	21
4. Öffentlichkeitsarbeit.....	22
4.1 Veröffentlichungen.....	22
4.2 Demonstration	23
4.3 Webauftritt der BSU.....	25
4.4 Vorträge, Schulungen und sonstiges	26
5. Internationales.....	27
5.1 IMO - III	27
5.2 EMAIIF und MAIIF	27
5.3 EMSA	28
6. Statistik	30
6.1 Allgemeines und Erläuterungen.....	30
6.2 Schiffe unter deutscher Flagge	33
6.3 Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten	35
6.4 Verteilung der Seeunfälle nach Unfallart und Schiffstyp.....	36
6.5 Untersuchung von Sportbootunfällen durch die BSU	38
6.6 Veröffentlichte Untersuchungsberichte	40

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) ist eine Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Sitz in Hamburg, bei der derzeit 12 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (in Voll- und Teilzeit) beschäftigt sind. Sie ist damit eine der kleinsten Bundesoberbehörden, hat einen einstufigen Verwaltungsaufbau und untersteht der Fachaufsicht des Referates WS22 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 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) die Tätigkeit der Seeunfalluntersuchungsbehörden als „Sicherheitsuntersuchung“ beschrieben. Hierdurch wird klargestellt, dass die Untersuchung von Seeunfällen nicht der Klärung von Schuld- und Haftungsfragen dient, 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 die internationalen Regelwerke, zum Beispiel die oben genannten wie den internationalen Code zur Seeunfalluntersuchung oder die EU Richtlinie 2009/18, in das

deutsches 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 Sportbootschifffahrt 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 und es sich um Sportfahrzeuge handelt, die auch für die Seefahrt gebaut und geeignet sind und entsprechend eingesetzt werden. Offene Ruder- oder Segelboote, Jet Ski etc. gehören nicht in diese Kategorie.

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

¹ Siehe hierzu die weiteren Erläuterungen im Kapitel Statistik

weitreichende Rechte und Eingriffsbefugnisse u. a. in Bezug auf den Zutritt zum Unfallort, die Beweissicherung und -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. Aus jüngster Zeit ist hier zum Beispiel der Unfall der SEATROUT vs. USOLI in der Scheldemündung aus dem Jahr 2017 oder ganz aktuell der Ladungsverlust der MSC ZOE an der deutsch-niederländischen Grenze von Anfang 2019 zu nennen. In beiden Fällen arbeitet die BSU sehr eng mit ihrem niederländischen Pendant, dem *Onderzoeksraad voor Veiligheid* (engl. „Dutch Safety Boards“) zusammen.

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, welches 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. Zwischenberichte werden jedoch nur bei schweren und sehr schweren Seeunfällen erstellt.

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 sind allerdings ausreichend konkret zu

formulieren. 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 schnellstmöglich, d.h. noch vor Veröffentlichung des Abschlussberichts, hingewiesen werden muss. So in diesem Jahr geschehen im Fall der Strandung der GLORY AMSTERDAM, dessen Untersuchungszwischenbericht eine an das BMVI erlassene – und Ende des Jahres bereits umgesetzte – Sicherheitsempfehlung enthielt.

Nicht jeder Untersuchungsbericht mündet in einer oder mehreren Sicherheitsempfehlungen. 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 2018 in 8 Untersuchungsberichten insgesamt 25 Sicherheitsempfehlungen herausgegeben.

Adressaten von Sicherheitsempfehlungen im Jahr 2018 waren (in Klammer die Anzahl der Empfehlungen):

- Schiffsführung/-besatzung (1)
- Reeder/Eigner (11)
- Hersteller/Vertreiber (1)
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (9)
- Klassifikationsgesellschaften (2)
- BG Verkehr (1)

Darüber hinaus wurde eine Vorabsicherheitsempfehlung 2018 veröffentlicht.

2. Hauptuntersuchungen

Dieser Teil befasst sich mit den derzeit laufenden Hauptuntersuchungen von Unfällen, die sich im Jahr 2018 ereignet haben. Untersuchungen sollen grundsätzlich 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 2018 vorgestellt, die in eine Hauptuntersuchung der BSU mündeten, die in einigen Fällen auch noch andauert. Der Schwerpunkt lag dieses Jahr in der vielfältigen Offshore-Industrie. Eine vollständige und aktuelle Liste der momentanen Hauptuntersuchungen finden Sie auf der Website der BSU.²

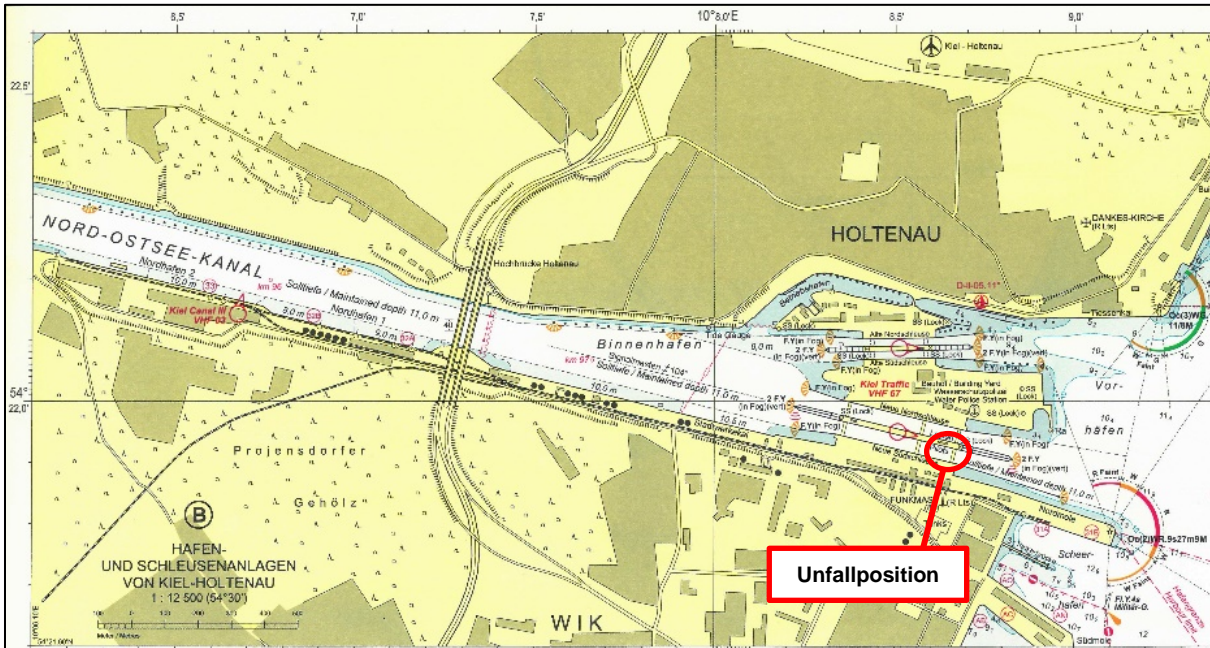
2.1 AKACIA – Schwerer Seeunfall



Die AKACIA in Fahrt, Quelle © Jörn Kallauch

Am 19.02.2018 wollte die unter der Flagge Portugals fahrende AKACIA gegen 23:45 Uhr in die Neue Südschleuse in Kiel-Holtenau einlaufen. Das Schiff stand dabei unter Lotsenberatung und wurde durch einen Kanalsteurer gesteuert. Während des Anlaufens der Schleusenammer beschleunigte das Schiff plötzlich ungewollt und ohne Einwirkung der Brückenbesatzung. Dieses Beschleunigen konnte durch die Besatzung nicht gestoppt werden. Auch das Werfen beider Anker verhinderte nicht die Anfahrung des seeseitigen Schleusentors durch das Schiff. Durch den Aufprall wurde das Schleusentor schwer beschädigt. Das Schiff wurde auf das Tor gedrückt und erlitt neben erheblichen Beschädigungen auch einen Wassereintrich. Glücklicherweise wurde keine Person verletzt. Auch eine Umweltbeeinträchtigung trat nicht ein, so dass es bei dem - wenn auch sehr schweren - Sachschaden an Schiff und Schleusentor blieb.

² www.bsu-bund.de



Karte vom Unfallort, Quelle Seekarte 21/42, BSH



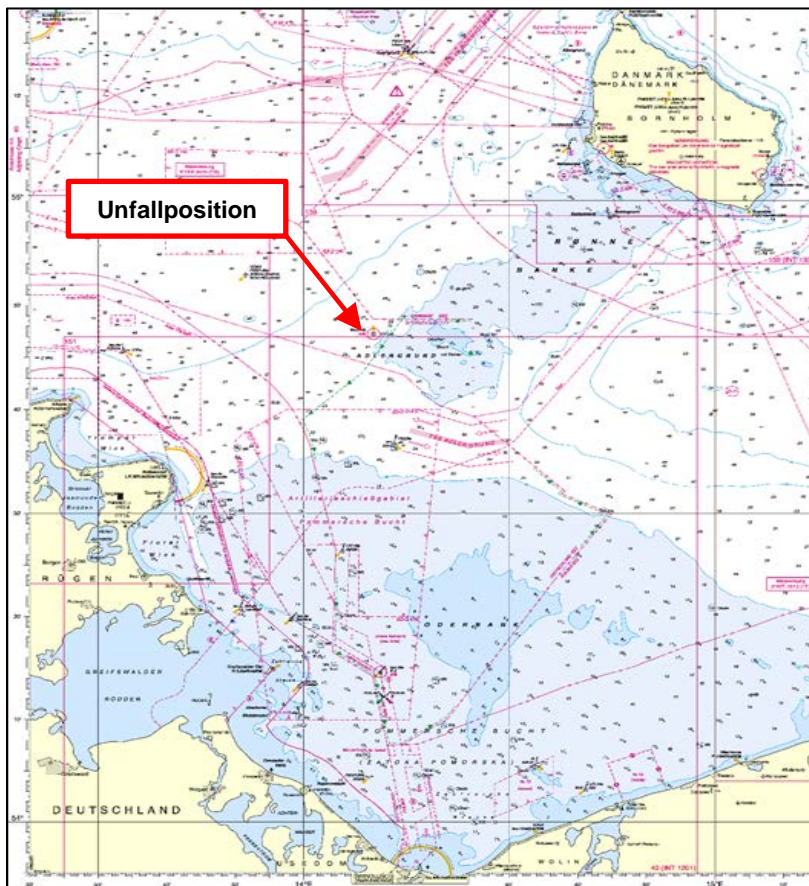
Der Bug des Schiffes hat das Schleusentor durchstoßen und aufgesetzt, Quelle BSU

2.2 VOS STONE – Weniger schwerer Seeunfall

Am 10.04.18 um 11:06 Uhr prallte der Offshore-Versorger VOS STONE gegen eine im Aufbau befindliche Windkraftanlage. Es kam zu erheblichen Schäden am Schiff und an der Plattform, auch Personen wurden leicht verletzt. Umweltschäden traten nicht ein.



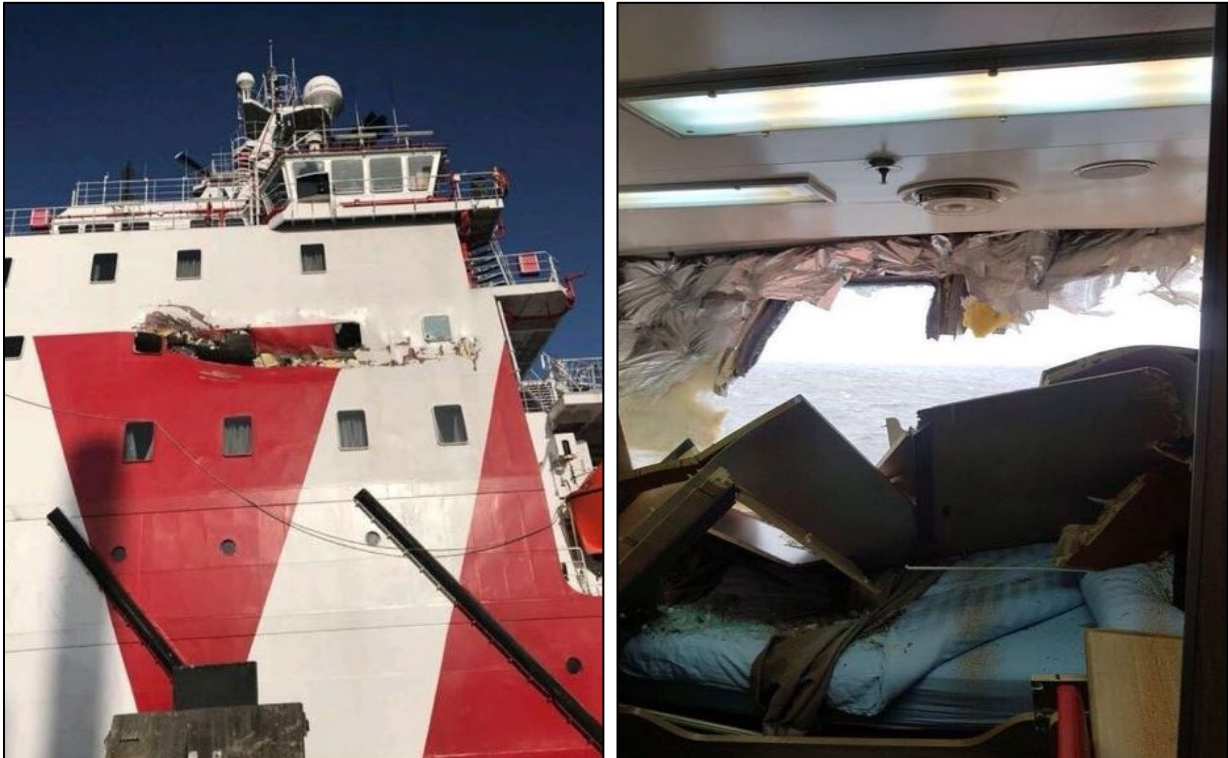
Die VOS STONE, Flagge Dänemark, Quelle Reederei VROON



Karte des Unfallgebietes, Quelle Seekarte 61, BSH

Das Schiff operierte im Auftrag der Firma VBMS im Ostsee-Windpark „Arkona Becken Südost“, als es aufgrund von schlechter werdenden Wetterbedingungen die Monteure von der im Bau befindlichen Windkraftanlage TP AB01 abholte und das Gebiet wieder verlassen wollte.

Nur wenige Minuten nach dem Ablegen beschloss der Kapitän, ein Notsteuersystem zu testen. Dabei ging die Kontrolle über das Schiff verloren. Wind und Wellen trieben die VOS STONE zurück an die TP AB01. Der 1. Offizier erlangte die Steuerung über das Schiff kurz vor dem Kontakt zurück, konnte ihn aber nicht mehr verhindern.



Schäden an der VOS STONE nach dem ersten Kontakt (aufgeschlitzte Außenhaut und zerstörte Kabine), Quelle VBMS

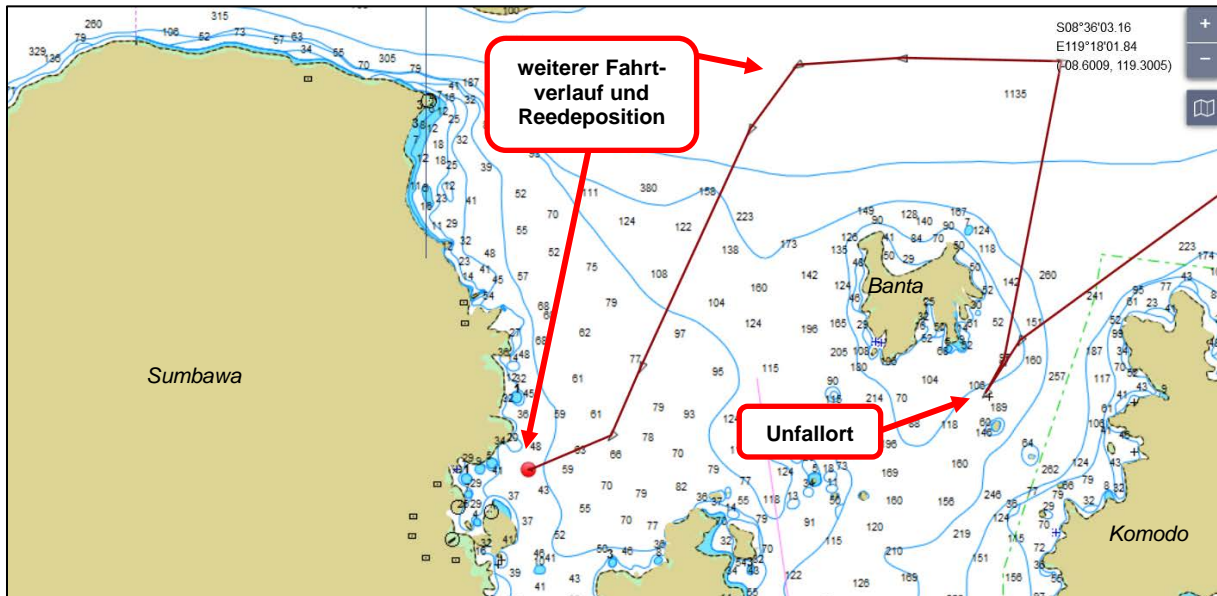
Die Plattform wurde leicht beschädigt. An Bord der VOS STONE erlitten drei Besatzungsmitglieder durch den Aufprall leichte Verletzungen. Das Schiff wurde so schwer beschädigt, dass ein Werftaufenthalt notwendig wurde.



Zweiter Kontakt: der Ladekran rammt die Plattform, Quelle VBMS.

2.3 PAZIFIK – Schwerer Seeunfall

Ein weiterer schwerer Seeunfall ereignete sich fernab von heimischen Gefilden. Der unter deutscher Flagge fahrende Flüssiggastanker PAZIFIK befährt regelmäßig die Gewässer zwischen Ostasien und Australien.



Der Unfallort und der weitere Fahrtverlauf vor der Küste Indonesiens, Auszug aus Marine Traffic

Am 09.07.18 war das 205 m lange und 32 m breite Tankschiff auf dem Weg von den Philippinen nach Australien, als es am Vormittag in indonesischen Gewässern zwischen den Inseln Komodo und Banta auf ein Riff lief und dort fest kam. Am 14.07.18 kam das Schiff nach dem Leichtern von Ballast und Umpumpen von Ladung mit Schlepperhilfe wieder frei und wurde auf eine Reede vor Sumbawa geschleppt.



Die PAZIFIK sitzt auf, Quelle Reederei

Im Anschluss erfolgte die Verschleppung nach Singapur zur Schadensbegutachtung und Reparatur in einer Werft. Dort wurde festgestellt, dass das Unterwasserschiff der PAZIFIK

stark in Mitleidenschaft gezogen und über eine Länge von 50 m aufgerissen war. Die Ladungs- und Treibstofftanks blieben jedoch unbeschädigt, so dass es nicht zu einer Umweltverschmutzung kommen konnte.



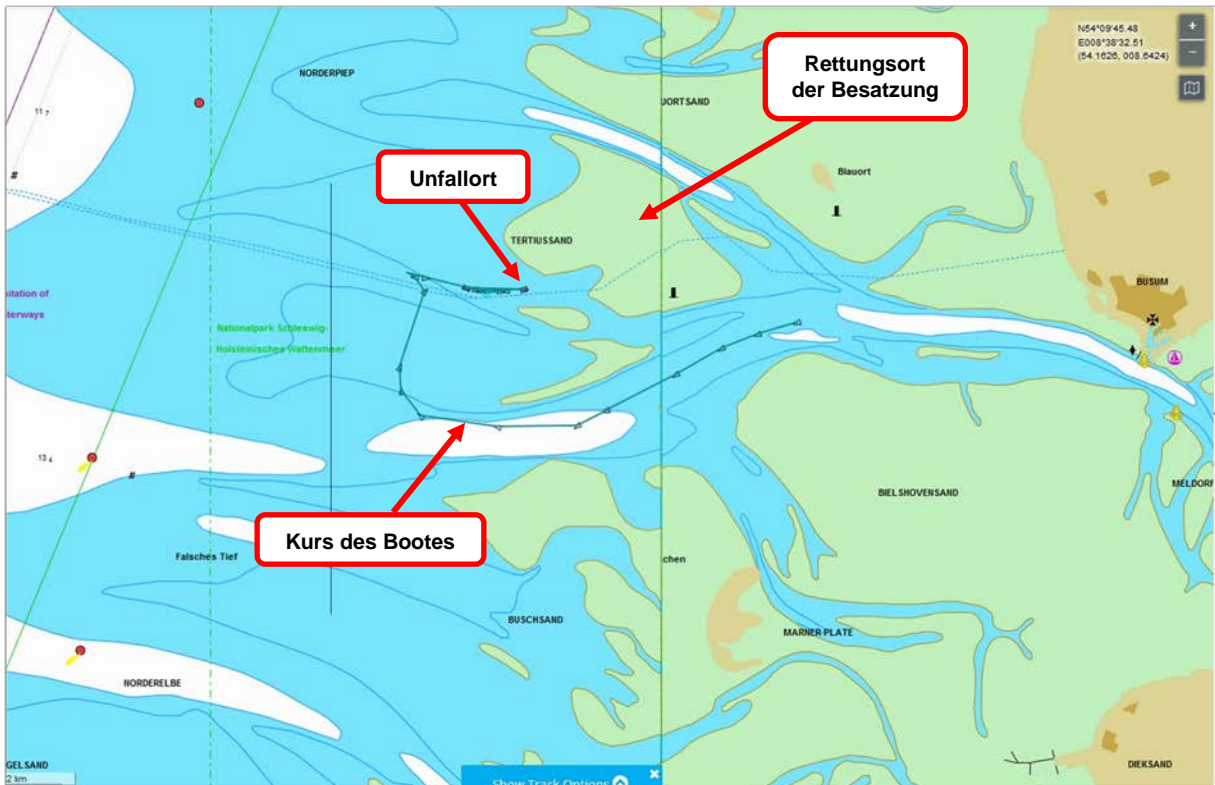
In der Werft werden schwere Schäden am Unterwasserschiff festgestellt, Quelle Reederei

2.4 GEO PROFILER – Sehr schwerer Seeunfall

Für den nächsten Unfall wenden wir uns wieder der deutschen Küste zu. Am 17.07.18 geriet das 7 m lange Vermessungsboot GEO PROFILER im Wattenmeer vor Büsum während einer Vermessungsfahrt für die Offshore-Industrie in stürmische See. Ursächlich war die plötzliche Zunahme der Windstärke von 4 auf 7 Bft, von der die Besatzung, die gerade mit Vermessungsarbeiten beschäftigt war, völlig überrascht wurde. Sie brach Arbeiten sofort ab und trat umgehend die Rückreise an.



Das Vermessungsboot GEO PROFILER, Quelle BSU



Kursverlauf, Unfall- und Rettungsort, Auszug aus Marine Traffic

Da zu diesem Zeitpunkt das Wasser jedoch schon seit ca. zweieinhalb Stunden abließ, baute sich schnell eine steile See auf, gegen die das Boot anzukämpfen hatte. Als eine ca. 2 m hohe Welle achtern einschlug, fiel ein Außenbordmotor aus. Mit nur einem Motor gelang es nicht, das Boot kontrolliert zu steuern, so dass es quer schlug und noch mehr Wasser eindrang bis auch der zweite Motor und die Bordelektronik ausfielen. Das führte sehr schnell zum Kentern des Bootes, so dass auch kein Notruf mehr abgesetzt werden konnte. Den Besatzungsmitgliedern gelang es nur noch, eine Rettungsweste anzulegen bzw. einen Rettungsring zu greifen. Als das Boot bei Einbruch der Dunkelheit vermisst wurde, startete von mehreren Orten gleichzeitig eine Such- und Rettungsaktion. Aber erst gegen 13:00 Uhr des nächsten Tages konnte der Seenotkreuzer THEODOR STORM die beiden Besatzungsmitglieder auf dem Tertiusstrand sichten und retten, den sie kurz vorher treibend bei einer Wassertemperatur von 20 °C erreicht hatten. Beide konnten unterkühlt und geschwächt aber ansonsten unversehrt geborgen werden.



Die GEO PROFILER wird geborgen, Quelle Tonnenleger TRITON

Auch das Boot wurde kurz darauf so gut wie unbeschädigt geborgen und wieder instandgesetzt.

2.5 BALTIC BREEZE – Schwerer Seeunfall

Die nächste Untersuchung betrifft den unter der Flagge von Singapur fahrenden Autotransporter BALTIC BREEZE. Das Schiff hatte am 12.10.18 den Hafen von Drammen in Norwegen mit dem Ziel Cuxhaven verlassen. In der Nacht des 14.02.18 war es unterwegs zur Lotsenaufnahme und bis südlich Helgoland vorangekommen.



Die BALTIC BREEZE am Pier in Cuxhaven, Quelle BSU

Gegen zwei Uhr morgens brach an Bord im Maschinenraum ein Feuer aus, was umgehend an die Verkehrszentrale gemeldet wurde. Das Havariekommando übernahm wenig später die Gesamteinsatzleitung und beorderte Feuerwehrlaute zum Havaristen. Beim Eintreffen der Feuerwehr war der Brand bereits durch die Besatzung mit bordeigenen Mitteln gelöscht. Das manövrierunfähige Schiff wurde daraufhin nach Cuxhaven geschleppt und dort festgemacht.

Die Untersucher der BSU betraten das Schiff bereits am nächsten Tag, um mit der Untersuchung zu beginnen. Im Maschinenraum bot sich ein Blick der Verwüstung. Die verheerenden Spuren des Feuers waren frisch und noch gut zu erkennen, der Turbolader wies Zeichen der Zerstörung wie nach einer Explosion auf.



Der Maschinenraum nach dem Brand, die Zerstörungen am Turbolader sind deutlich zu erkennen, Quelle BSU

Zur näheren Untersuchung wurde der für den Brand ursächliche Turbolader ausgebaut. Das Schiff selbst wurde später aufgrund der Schäden zur Verschrottung bestimmt.

2.6 SVENJA – Weniger schwerer Seeunfall

Der letzte Unfall, der in diesem Jahresbericht näher besprochen werden soll, hat ein etwas anderes Gepräge, handelt es sich doch um einen Unfall während des Lade- und Löschbetriebes.



Die SVENJA beim Transport von Bauteilen für Offshore-Windenergieanlagen, Quelle Junge, Marine Traffic

Das unter deutscher Flagge fahrende Schwergutfrachtschiff SVENJA wurde am 31.10.18 mit Gründungspfählen für Offshore-Windenergieanlagen im Rostocker Überseehafen beladen. Ziel war der sich im Aufbau befindliche Windpark „Wikinger“ in der Ostsee. Beim Beladen des Schiffes mit dem bordeigenen Kran rutschte ein Pfahl aus seiner Aufhängung heraus, auf das Deck des Schiffes und die Pier. Diese und ein weiterer, bereits verladener Pfahl wurden beschädigt. Die Erschütterungen im Schiff (die Masse eines Pfahls beträgt knapp 800 t) und die daraus folgenden heftigen Schiffsbewegungen führten zum Brechen von drei Festmacherleinen. Hierdurch wurde eine Person an Bord leicht verletzt. Weitere Personen an Land konnten sich rechtzeitig in Sicherheit bringen und blieben unverletzt. Das Schiff selbst wurde gegen die gegenüberliegende Seite der Pier gedrückt aber nur leicht beschädigt. Auch die Schäden an Land blieben überschaubar.



Der auf die Pier gerutschte Pfahl beschädigt Schiff und Kaianlage, Quelle BSU



Personen an Land bleiben unverletzt, Quelle BSU

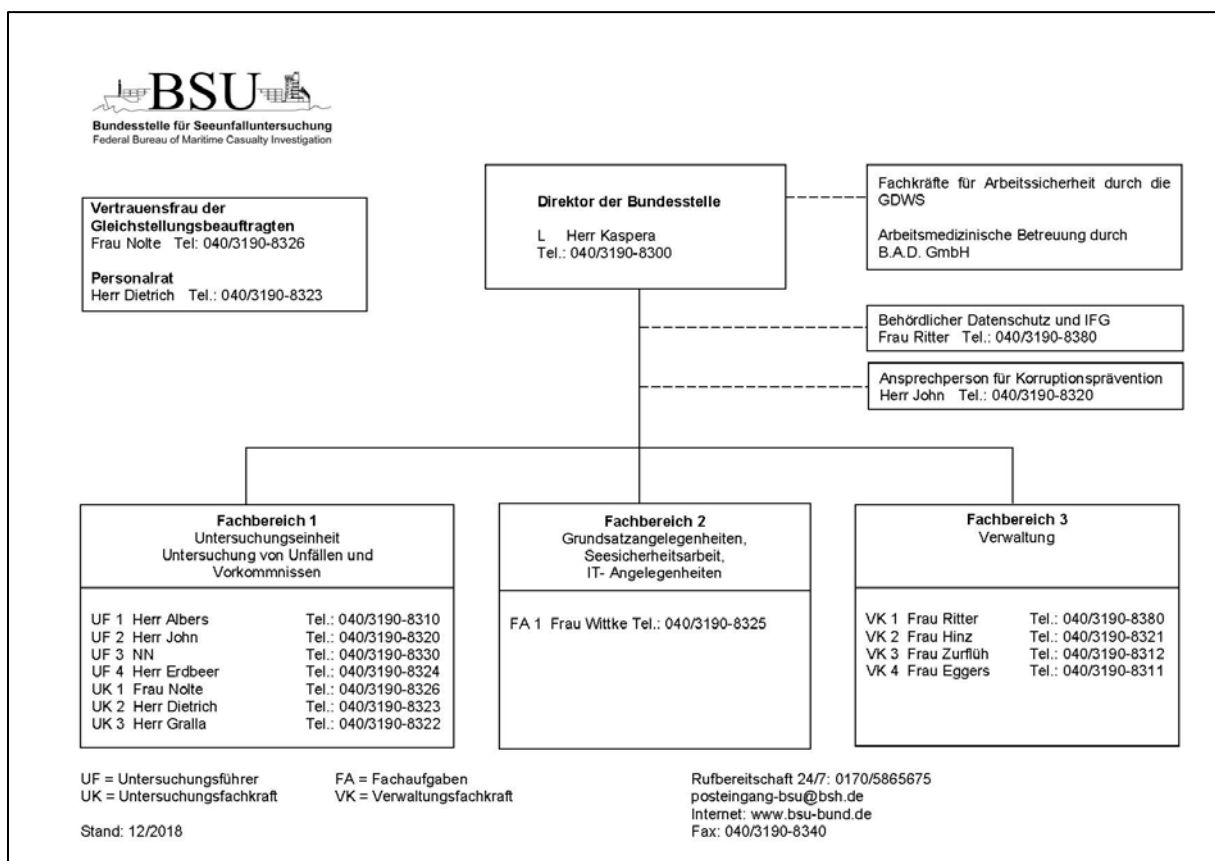
3. Die Organisation der BSU

Die BSU wird von einem Direktor geleitet. Er entscheidet weisungsungebunden über die Einleitung oder Nichteinleitung einer Unfalluntersuchung. Der Direktor repräsentiert die BSU national und international und ist überdies verantwortlich für die strategische Planung und Steuerung. Außerdem ist er für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig.

Die BSU ist aufgeteilt in drei Fachbereiche. Trotz seiner geringen personellen Stärke verfügen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BSU über sehr verschiedene berufliche Qualifikationen. Schiffbau, Nautik, Rechtswissenschaft, Schiffsmaschinentechnik 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 Die Fachbereiche

Die BSU ist in drei Fachbereiche gegliedert. Insgesamt stehen sechs Planstellen für Beamtinnen und Beamte sowie sechs Stellen für Tarifbeschäftigte zur Verfügung, die zum Teil in Teilzeit besetzt sind. Somit waren zu Beginn des Jahres 2018 bei der BSU 13 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Mit Stand vom 31.12.2018 ergab sich folgende Besetzung und Struktur:



Organigramm der BSU zum 31.12.2018

Der Fachbereich 1 - Seeunfalluntersuchung -

Durch das Ausscheiden bzw. die Abwesenheit von Mitarbeiterinnen aus dem Bereich der Seeunfalluntersuchung war 2018 ein Jahr mit besonderen personellen Herausforderungen für den Fachbereich 1. Aufgaben, die normalerweise bei Besetzung aller Stellen mit sieben Unfalluntersucherinnen und Unfalluntersuchern erledigt werden, waren über weite Strecken mit nur fünf Beschäftigten zu bewältigen. Da kam es der BSU zu Gute, dass mit Blick auf das Unfallgeschehen 2018 ein eher ruhiges Jahr war bzw. nach dem Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz die Entscheidung, welche Unfälle untersucht werden, bei der BSU selbst liegt. Somit konnten die Seeunfälle und Vorkommnisse, wenn auch in einem kleineren Umfang als gewohnt, doch grundsätzlich sehr zufriedenstellend bearbeitet werden. Einige Fälle mussten in der Bearbeitung jedoch zurückgestellt werden.

Im Fachbereich 1 ist eine Rufbereitschaft außerhalb der Bürozeiten eingerichtet. So sind die Unfalluntersucherinnen und Unfalluntersucher Tag und Nacht erreichbar und können Unfallorte bei Bedarf unverzüglich aufsuchen. Dies ist bei weit entfernten und/oder zugleich nur schwer zugänglichen Orten oft eine echte organisatorische Herausforderung.

Der Fachbereich 2 - Technische Unterstützung der Seeunfalluntersuchung -

Die technischen Unterstützungsleistungen im Rahmen der Seeunfalluntersuchung stellen regelmäßig eine große Herausforderung dar. Die Auswertung und Aufbereitung der verschiedensten Daten, die aus unterschiedlichsten Geräten und Softwareprodukten herauszulesen sind, erfordern ein großes Fachwissen, das bei der BSU auf nur einem Dienstposten vorgehalten werden kann. Darüber hinaus ist die Datenbank der European Maritime Safety Agency (EMSA) administrativ zu betreuen. Aufgrund der Einführung einer neuen Version der European Marine Casualty Information Platform (EMCIP – Europäische Datenbank für Seeunfälle) wurden dazu 2018 verschiedene Workshops und Train-the-trainer Kurse bei der EMSA angeboten, an denen auch Beschäftigte der BSU teilnahmen und ihr Wissen nun an die übrigen Beschäftigten weitergeben können.

Der Fachbereich 3 - Verwaltung -

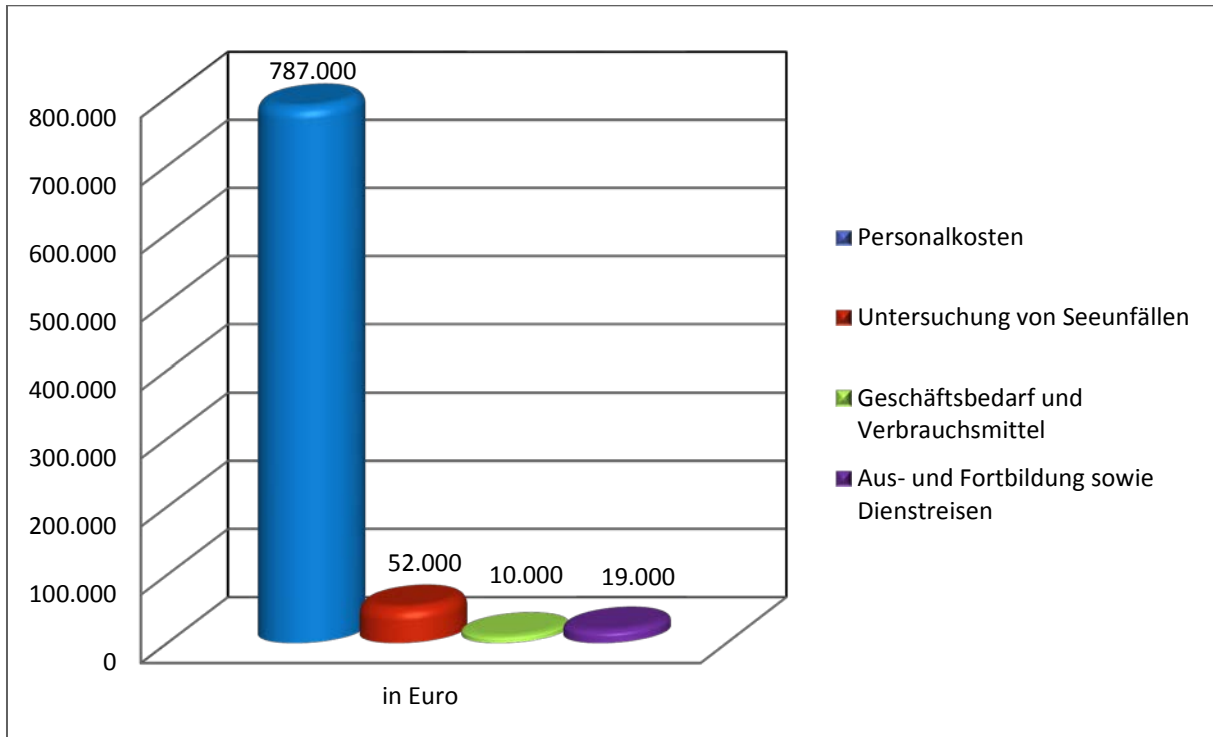
Ein Schwerpunkt der Verwaltungsarbeit lag 2018 in der Umsetzung der neuen Datenschutzbestimmungen. Mit Wirkung vom 25.05.2018 erlangte nach einer zweijährigen Übergangszeit die Europäische Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) ihre volle Wirksamkeit und auch ein neues Bundesdatenschutzgesetz trat in Kraft. Der verantwortungsvolle Umgang insbesondere mit personenbezogenen Daten hatte schon immer einen hohen Stellenwert und war stets gewährleistet. Aber auch für die BSU bedeutete die Einführung der neuen Datenschutzregelungen, dass Arbeitsprozesse mit Blick auf die zum Teil neuen Anforderungen aus dem Datenschutz betrachtet und angepasst werden mussten. Datenschutzerklärungen und das Datenschutzkonzept wurden überarbeitet. Ferner wurde ein Augenmerk auf die Ausarbeitung von technisch-organisatorischen Maßnahmen gelegt, um die personenbezogenen Daten auch weiterhin besonders zu schützen. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden und werden in regelmäßigen Abständen entsprechend sensibilisiert.

Auch die anderen großen Themen der Verwaltung, wie Beschaffungswesen und Finanzen, Arbeits- und Gesundheitsschutz oder auch Personalbetreuung und Fortbildung sowie alles rund um die Erfassung der Unfallmeldungen und der Versendung und Veröffentlichung der Unfallberichte, Sicherheitsempfehlungen oder Jahresberichte bestimmten den Arbeitstag der vier Mitarbeiterinnen im Fachbereich 3.

2018 konnte die Funktion der Vertrauensfrau der Gleichstellungsbeauftragten wiederbesetzt werden. Somit sind jetzt alle wichtigen Interessenvertretungen, die bei allen organisatorischen und personellen Entscheidungen einzubinden sind, wieder vor Ort.

3.2 Der Haushalt

Die Aufgabenerfüllung der BSU ist natürlich auch mit einem finanziellen Aufwand verbunden. Der BSU standen für das Haushaltsjahr 2018 insgesamt 1.201.000,- € zur Verfügung, die aber nicht komplett benötigt wurden. Die Ausgabenschwerpunkte liegen nach wie vor bei den Personalkosten in Höhe von rund 787.000,- € und den Aufwendungen für die Seeunfalluntersuchung in Höhe von 52.000,- €. Dazu kommen Reisekosten, die sich auf rund 20.000,- € belaufen. Die sächlichen Verwaltungsausgaben lagen 2018 knapp unter 10.000,- €.



Der Haushalt der BSU im Diagramm

Sind die Aufwendungen für die Bereiche Personal, Aus- und Fortbildung/Dienstreisen und sächliche Verwaltungsausgaben in der Regel stabil, schwanken diese bei der Seeunfalluntersuchung erheblich. Dies hat seine Gründe in der Frage, wie aufwändig eine Seeunfalluntersuchung ist, z.B. ob externe Gutachter beauftragt werden müssen, ob Beweismittel wiederhergestellt werden müssen etc.

4. Öffentlichkeitsarbeit

4.1 Veröffentlichungen

In aller Regel verursacht die Arbeit der BSU keinen großen „Presserummel“, vom Interesse einer breiten Öffentlichkeit ganz zu schweigen. 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. Besondere Beachtung finden in der Regel auch außergewöhnliche Unfälle mit Todesopfern in der Berufsschifffahrt, 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. Gleiches gilt aufgrund einer in der Bevölkerung gestiegenen Sensibilität gegenüber Umweltfragen auch für solche Unfälle an der deutschen Küste, die eine Meeresverschmutzung zur Folge haben oder bei denen die Gefahr einer Verschmutzung größeren Ausmaßes besteht, wie die Reaktionen auf die Unfälle der GLORY AMSTERDAM im Herbst 2017 und der Ladungsverlust der MSC ZOE zum diesjährigen Jahreswechsel zeigten.

Aus Sicht der BSU ist dieses gesteigerte Interesse zu begrüßen. Denn Ziel einer Unfalluntersuchung ist es, 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 Unfalluntersuchung liegt nicht nur darin, ausschließlich den unmittelbar Betroffenen Sicherheitslücken oder -mängel aufzuzeigen, sondern allen Personen und Stellen, die sich mit der Schiffssicherheit befassen. Es geht eben 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. Über die Schlussfolgerungen der BSU und vor allem die mit ihnen einhergehenden Sicherheitsempfehlungen darf und soll möglichst breit diskutiert werden. Daher nutzen wir auch die Zusammenarbeit mit den Medien, um unsere Anliegen und Empfehlungen einer breiteren Öffentlichkeit bekannt zu machen.

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. Die Veröffentlichung selbst geschieht durch Einstellung auf der Homepage der BSU, auf die durch Pressemitteilungen hingewiesen wird. Außerdem gibt es einen weiten Kreis von Interessenten, denen der Bericht regelmäßig oder auch auf Anfrage übersandt wird. Die BSU stellt dafür einen Newsletter zur Verfügung für den man sich auf der Homepage kann³. Darüber hinaus werden Zusammenfassungen der Unfallberichte auf Deutsch und Englisch in den Nachrichten für Seefahrer (NfS) bekannt gemacht. Regelmäßig erscheinen auch Artikel hierzu im THB (Täglicher Hafenbericht), einer Zeitschrift, die in der Schifffahrtsbranche weit verbreitet ist und daher den potentiell betroffenen Adressatenkreis für Seeunfallberichte erreicht.

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 für eine Stellungnahme einzuräumen ist, können Detailinformationen

³ https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/Newsletter/Newsletter_node.html anmelden

gerade zur Unfallursache oder sie begünstigenden Faktoren nicht vorher herausgegeben werden.

4.2 Demonstration

Das Jahr 2018 wartete aber auch mit einem richtigen Novum auf. Zum ersten Mal in seiner Geschichte fand vor dem Dienstgebäude eine Demonstration gegen einen Untersuchungsbericht der BSU statt.

Hierzu muss man vielleicht einige Erläuterungen vorausschicken: Beim Untersuchungsverfahren handelt es sich nicht um ein Verwaltungsverfahren im förmlichen Sinn. Zwar trägt es Konturen des Verwaltungsverfahrens in sich, aber Ziel ist eine unabhängige Untersuchung, die mit Sicherheitsempfehlungen abschließt, und nicht ein Verwaltungsakt oder öffentlich-rechtlicher Vertrag. Es handelt sich daher um ein Verfahren sui generis, das Elemente eines Verwaltungsverfahrens, Strafverfahrens und Gutachtens in sich trägt. Das Untersuchungsverfahren ist mit Veröffentlichung des Berichtes abgeschlossen. Dies alles wird detailliert im SUG geregelt. Rechtsmittel gegen den Bericht oder Teile hiervon sind nicht vorgesehen. Eine Wiederaufnahme des Verfahrens und damit ggf. eine nachträgliche Änderung eines veröffentlichten Untersuchungsberichtes ist nur möglich, wenn nach Abschluss einer Untersuchung wesentliche neue Tatsachen bekannt werden, die eine Neubetrachtung erforderlich machen. Ein Antrag auf Wiederaufnahme kann frühestens ein halbes Jahr nach Veröffentlichung eines Berichtes gestellt werden. Ist eine Person oder Stelle mit der Bewertung einer Tatsache oder einer Rechtsvorschrift durch die BSU nicht einverstanden, so besteht nur vor Veröffentlichung des Berichtes die Möglichkeit, dies im Rahmen einer Stellungnahme während der Anhörungsfrist geltend zu machen und dies auch nur, wenn sie zu den Beteiligten zählt und damit den Bericht im Entwurf erhalten hat. Alle anderen bleiben ausgeschlossen. Die fehlende Möglichkeit Rechtsmittel gegen einen Untersuchungsbericht einzulegen ist folgerichtig und eng mit dem Zweck einer überparteilichen Sicherheitsuntersuchung verbunden, der bei einer gerichtlichen Angreifbarkeit nicht erreicht werden könnte. Gegen Untersuchungsberichte der BSU können daher keine Rechtsmittel eingelegt werden. Soviel zur Vorrede, zurück zum Ereignis...



Die Demonstranten machen sich bereit, Quelle BSU

Der Demonstration zu Grunde liegt der im August veröffentlichte Untersuchungsbericht der BSU zur Kollision des Dampfeisbrechers STETTIN mit dem Fährschiff FINNSKY.⁴ Die Bewertungen der BSU und die sich daraus ergebenden Sicherheitsempfehlungen fanden nicht durchgehend einhellige Zustimmung, sondern waren Gegenstand reger Diskussionen, die teilweise durchaus heftig, zumeist online in den sozialen Medien, geführt wurden. Der Bericht war auch Gegenstand diverser Berichterstattungen in den klassischen Medien Presse, Radio und TV und wurde auch in einschlägigen Fachzeitschriften sowie in Ausschüssen behandelt.

Der Betreiberverein des Dampfeisbrechers sah seine Seite in dem Bericht nicht ausreichend gewürdigt und beschloss, nachdem Versuche per Briefwechsel mit der BSU, den Bericht zu ändern, nicht fruchteten, vor dem Dienstgebäude eine Demonstration zu veranstalten, um auf seine Sicht der Dinge aufmerksam zu machen. Und so versammelten sich am Morgen des 07.09.2018 ca. 30 Personen vor dem Dienstgebäude des BSH. Es wurden Transparente hochgehalten, Parolen gerufen und Trillerpfeifen bemüht. Die Polizei war anwesend.

⁴ Siehe Jahresbericht 2017, dort Seite 12.



Der Betreiberverein vertritt sein Anliegen, Quelle Bild

Die Demonstration selbst, die ca. eine knappe Stunde andauerte, verlief äußerst friedlich. Auch das Gespräch zwischen dem Sprecher der Demonstranten und dem Direktor der BSU anlässlich der Übergabe eines offenen Briefes verlief wertschätzend. Fragen wurden gestellt und beantwortet.

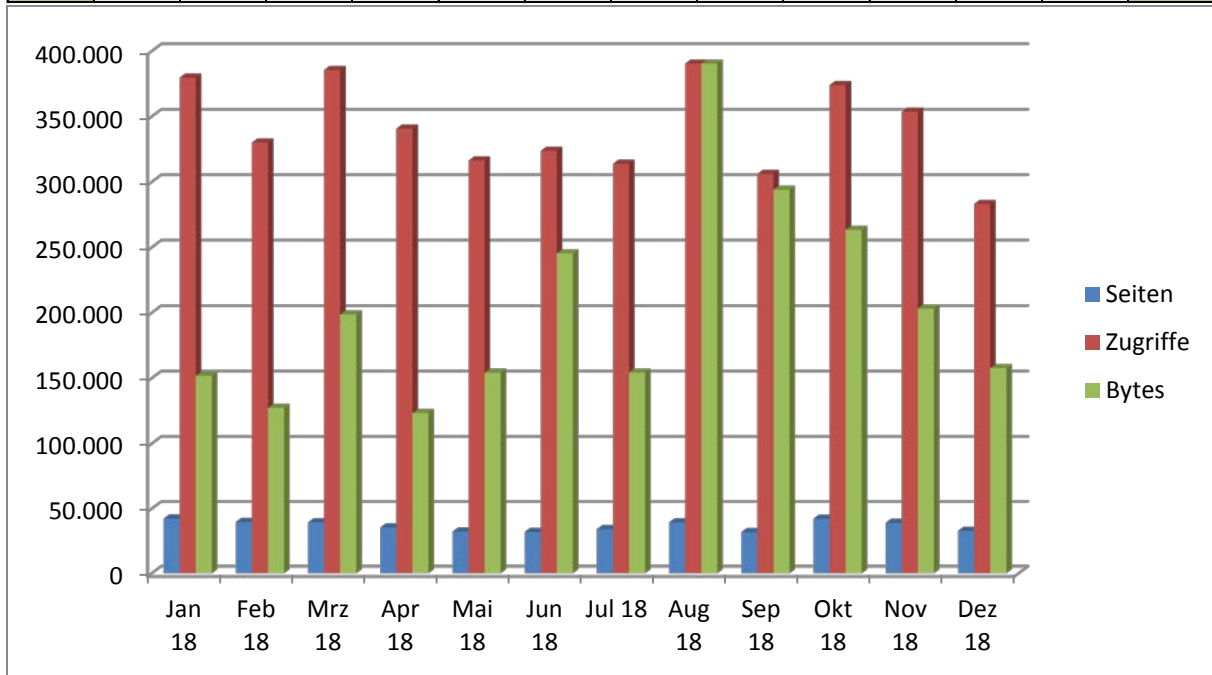
Die BSU kann und darf natürlich nicht nachträglich einen Untersuchungsbericht ändern, weil ein Betroffener eine abweichende Meinung vertritt. Hierzu gibt es weder eine rechtliche Handhabe noch gab es hierzu eine Veranlassung. Man kann über die Art und Weise der Unmutsäußerung oder den einen oder anderen Fachbeitrag sicherlich streiten. Aber im Grunde genommen ist es positiv, dass ein Bericht der BSU eine solche Welle der Diskussion auslöst. Die BSU kann Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit lediglich empfehlen. Darüber entscheiden müssen Andere - und dies geht zumeist nur nach vorangegangenem Meinungs-austausch. Diskussion ist also notwendig, um die Sicherheit zu erhöhen.

4.3 Webauftritt der 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 pro Zugriff.

Monat	Jan 18	Feb 18	Mrz 18	Apr 18	Mai 18	Jun 18	Jul 18	Aug 18	Sep 18	Okt 18	Nov 18	Dez 18	total
Seiten	42.405	39.718	39.444	35.452	32.233	32.047	34.169	39.427	31.874	42.298	39.103	32.902	441.072
Zugriffe	379.790	330.083	385.597	340.790	316.363	323.811	313.886	390.467	306.241	374.069	353.686	283.194	4.097.977
Bytes	42,3	35,48	55,4	34,38	43	68,42	43,04	108,85	81,97	73,42	56,66	43,98	686,9



Die Übersicht zeigt noch einmal das öffentliche Interesse, welches der Bericht STETTIN vs. FINNSKY ausgelöst hat. Dieser Bericht erschien Anfang August 2018, der Monat, in dem auch mit Abstand die meisten Inhalte heruntergeladen wurden.

4.4 Vorträge, Schulungen und sonstiges

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 „Internationales“ genannten Tagungen sind die BSU-Experten auch bei vielen nationalen Veranstaltungen rund um das Thema Schiffssicherheit als Vortragende oder kompetente Diskussteilnehmer gefragt. Hier sind solch unterschiedliche Veranstaltungen wie der Verkehrsgerichtstag oder der Schiffssicherheitsausschuss ebenso zu nennen wie Schulungen an der Wasserschutzpolizeischule oder bei den Lotsenbrüderschaften, bei denen die sehr gute Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten 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. BSU-Beschäftigte haben 2018 insgesamt 16 verschiedene Vorträge gehalten, davon sechs auf internationalem Parkett.

Aber auch intern ist die Expertise der BSU gefragt. So wirkt ein BSU-Experte im Arbeitskreis Arbeitssicherheit der Wasser- und Schifffahrtsstraßenverwaltung mit. Hier geht es darum, die Sicherheitsanforderungen beim Arbeiten auf Behördenschiffen, schwimmenden Geräten oder im Hafenbereich zu verbessern.

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, 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. der Flaggenstaat auf der einen und der 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 Niederschlag 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 Investigators' International Forum (MAIIF) und dessen europäisches Regionalforum European Marine Accident Investigators' International 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.

5.1 IMO - III

Experten der BSU waren auch 2018 wieder Vertreter der deutschen Delegation für den Unterausschuss „III“ (Implementation of IMO Instruments) bei der internationalen Seeschifffahrtsorganisation in London und dort zuvorderst in der Arbeitsgruppe Casualty Analysis eingesetzt. Auch in diesem Jahr war das Hauptthema der Arbeitsgruppe die zukünftige Gestaltung der sog. „Lessons learned“ und des Analyseverfahren – mit dem Unterschied, dass dieses Mal eine Einigung erzielt werden konnte, die auch Anerkennung im Plenum des Unterausschusses fand. Wichtigste und für den interessierten Außenstehenden auch sichtbare Änderung wird sein, dass die „Lessons learned“ zukünftig von dem Staat herausgegeben werden, der auch die Untersuchung durchgeführt hat. Unter „Lessons learned“ sind dabei Sicherheitshinweise für die Allgemeinheit zu verstehen, die aus einer Unfalluntersuchung gewonnen werden können. Hierfür wird die BSU zukünftig eine eigene Kategorie auf ihrer Webseite einrichten und dort die Sicherheitshinweise veröffentlichen.

5.2 EMAIF und MAIIF

Auch die Seeunfalluntersuchungsbehörden haben sich 2018 wieder in gewohnter Art und Weise getroffen und sich über neueste Entwicklungen und Erkenntnisse ausgetauscht.

Das Treffen **EMAIF** der europäischen Behörden fand dieses Jahr in Reykjavik auf Island statt. Teilgenommen haben Vertreter 24 europäischer Staaten, sowie Gäste aus europäischen Einrichtungen, wie der EU-Kommission und der EMSA oder auch aus Canada, den USA, Marshall Islands und Antigua & Barbuda. Ein Schwerpunktthema war in diesem Jahr einmal mehr die Sicherheit von Fischereifahrzeugen. Hier sind die Unfallzahlen auf europäischer Ebene, vor allem solche mit tödlichen Folgen, seit Jahren fast gleichbleibend hoch. Eine erhöhte Sicherheit ist in diesem Bereich aber nicht nur mit verbesserter Ausrüstung zu erzielen, sondern es müssen daneben wohl ebenso Sicherheitsregeln

verschärft werden, als auch die Einstellung der Fischer selbst sich ändern. Hier liegt noch ein weiter und beschwerlicher Weg voraus. Zweiter Schwerpunkt war die Visualisierung oder die bessere Zugänglichkeit von Unfallberichten für die Öffentlichkeit, um die Arbeit der Untersuchungsbehörden bekannter zu machen. Hier wurden z.B. Kurzfilme mit Darstellungen des Unfalls auf Internetplattformen, Auftritte der Behörden auf Twitter oder Facebook oder auch Pressekonferenzen bei der Vorstellung neuer Berichte vorgestellt. Letzteren Weg beschreitet derzeit auch die BSU.

Das TSIB Singapur war dieses Jahr Gastgeber des jährlich stattfindenden weltweiten Forums der Seeunfalluntersuchungsbehörden **MAIIF**. Vertreter von 31 Mitgliedsstaaten waren zugegen, daneben auch Gäste internationaler Organisationen wie der IMO, IACS (internationale Vereinigung der Klassifikationsgesellschaften) oder IMPA (internationale Vereinigung der Lotsen). Erfreulich war, dass bislang nicht in MAIIF organisierte Staaten aus Südostasien erstmals als Gäste teilnahmen, wie z.B. Indonesien, Vietnam oder Malaysia. Zwei Themenschwerpunkte sollen etwas näher erläutert werden:

- Zum ersten Mal gab es bei MAIIF eine Sitzung zu laufenden Untersuchungen. Hier stellte der untersuchende Staat den Sachstand und den bisherigen Verlauf einer Unfalluntersuchung dar. An bestimmten Punkten kamen die Untersucher nicht weiter und so wurde das Auditorium um fachliche Einschätzung oder Rat gebeten. Dieses Vorgehen zeigte sich sogleich erfolgreich, da aus einem großen Fundus von Erfahrungen geschöpft und Parallelen zu alten Fällen hergestellt werden konnten. Dieser Ansatz wird fortgesetzt.
- Die anwesenden Vertreter haben nach lebhafter Diskussion entschieden, als MAIIF bei der IMO eine Initiative zur Überarbeitung des *Casualty Investigation Codes* (MSC.255/84), der international die Rechtsgrundlage und den Standard für Seeunfalluntersuchungen setzt, zu ergreifen. Mittlerweile sind zehn Jahre nach Inkrafttreten des Codes genügend Erfahrungen gesammelt worden, so dass in einigen Punkten eine Revision der Vorschrift notwendig erscheint. Hierzu wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die bereits für die nächste Sitzung des Unterausschusses III im Sommer 2019 eine Vorlage erarbeiten soll. Die BSU wirkt hier mit.

Neben den thematischen Punkten gab es auch personelle Veränderungen bei MAIIF zu verzeichnen. So waren einige Mitglieder der ersten Stunde zum letzten Mal zugegen, da sie sich in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedeten, so Vertreter aus Frankreich, Neuseeland und auch Deutschland. Last but not least ist der langjährige Generalsekretär Nick Beer zu nennen, der mit seiner enormen Erfahrung und hohem Fachwissen sowie diplomatischem Geschick MAIIF sehr geprägt hat. Das Personalkarussell drehte sich dieses Jahr auch in anderer Richtung wieder, wechselt doch auch der Vorsitzende von MAIIF Marc-André Poisson in den Ruhestand. Als Nachfolgerin wurde Lianne van de Veen aus den Niederlanden, bisherige Stellvertreterin, gewählt. Um wiederum deren vakant gewordenen Posten bewarb sich erfolgreich Elisabeth Juel aus Norwegen. Das gibt dem sonst sehr männlich geprägten Forum einen modernen Anstrich.

5.3 EMSA

Bei der europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs gab es auch 2018 wieder lebhaftes Aktivitäten. Neben Workshops und Arbeitsgruppen zur Schiffssicherheit, Brandbekämpfung auf RoRo-Fahrgastschiffen, Unfallermittlung und Personenbefragungen etc., die auch von Experten der BSU besucht wurden, war absolutes Topthema der Rollout der vollständig überarbeiteten Datenbank **EMCIP**. Auch wenn gerade zu Beginn zahlreiche Kinderkrankheiten die Einführung begleiteten, wurde der Nutzen der neuen Version schnell sichtbar. Es handelt sich nunmehr weniger um eine reine Datenbank, sondern immer mehr um ein bedienerfreundlicheres Werkzeug, das durch mannigfaltige Eingabe- und

Auswertemethoden auch sehr gut zu Analysezwecken eingesetzt werden kann. Die neue Datenbank wurde im Sommer 2018 freigeschaltet, seitdem arbeitet auch die BSU mit diesem Tool.



Das Gebäude der EMSA in Lissabon, Portugal, Quelle sea-alarm.org

Im Juli fand das 8. **PCF**-Treffen (Permanent Cooperative Framework) der EU-Mitgliedsstaaten statt. Während bei den oben geschilderten Foren MAIIF und EMAIIF der Erfahrungsaustausch und die praktische Arbeit im Vordergrund steht, befasst sich PCF mehr mit den rechtlichen Rahmenbedingungen und den Verfahren innerhalb der EU. Dieses Jahr lag ein Schwerpunkt auf den rechtlichen Rahmenbedingungen, die mit der Einführung der neuen EMCIP einhergehen (Eingabepflichten, Verfahren zum Datenaustausch etc.). Ein weiteres Thema war die Zusammenarbeit zwischen PCF und HELCOM (Komitee der Ostseeanrainerstaaten), die bisher viel Doppelarbeit für die Mitgliedsstaaten beider Vereinigungen mit sich brachte. Hier wurde eine gute Lösung erarbeitet, die sich derzeit in der Umsetzung befindet.

Auch bei PCF standen 2018 Personalfragen zur Beantwortung an. Der bisherige Vorsitzende Steve Clinch aus dem Vereinigten Königreich gab aus Altersgründen den Vorsitz ab. Als Nachfolger wurde Jonas Bäckstrand aus Schweden gewählt. Ron Damstra aus den Niederlanden wurde als Vertreter bestätigt. Verabschiedet wurde sich von den Vertretern aus dem Vereinigten Königreich, da nicht sicher war (und zum Zeitpunkt des Verfassens dieses Jahresberichts nach wie vor nicht sicher ist), ob PCF dessen Vertreter auch 2019 noch als Mitglieder begrüßen darf. Hier sei ein persönlicher Einwurf erlaubt: Man mag über den BREXIT denken was man möchte. Für die Seeunfalluntersuchung auf europäischer Ebene ist er ein gewaltiger Aderlass. Das liegt nicht nur an den verlässlichen, umgänglichen und fachlich enorm versierten Kollegen von der Insel, sondern auch und vor allem daran, dass das Vereinigte Königreich als Seefahrernation ein besonderes Augenmerk auf die Seeunfalluntersuchung hat, die eine enorme politische Bedeutung mit sich führt. Dies äußert sich z.B. in der hervorragenden Material- und auch Personalausstattung sowie dem Know-how der MAIB (Marine Accident Investigation Branch). Andere Staaten, Deutschland eingeschlossen, können hier nur bewundernd und vielleicht auch ein Stück weit neidvoll aufblicken. Glücklicherweise wird die Zusammenarbeit in anderen Gremien wie z.B. MAIIF oder EMAIIF fortgesetzt.

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 keinen Seeunfall sondern etwas Eigenes 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.

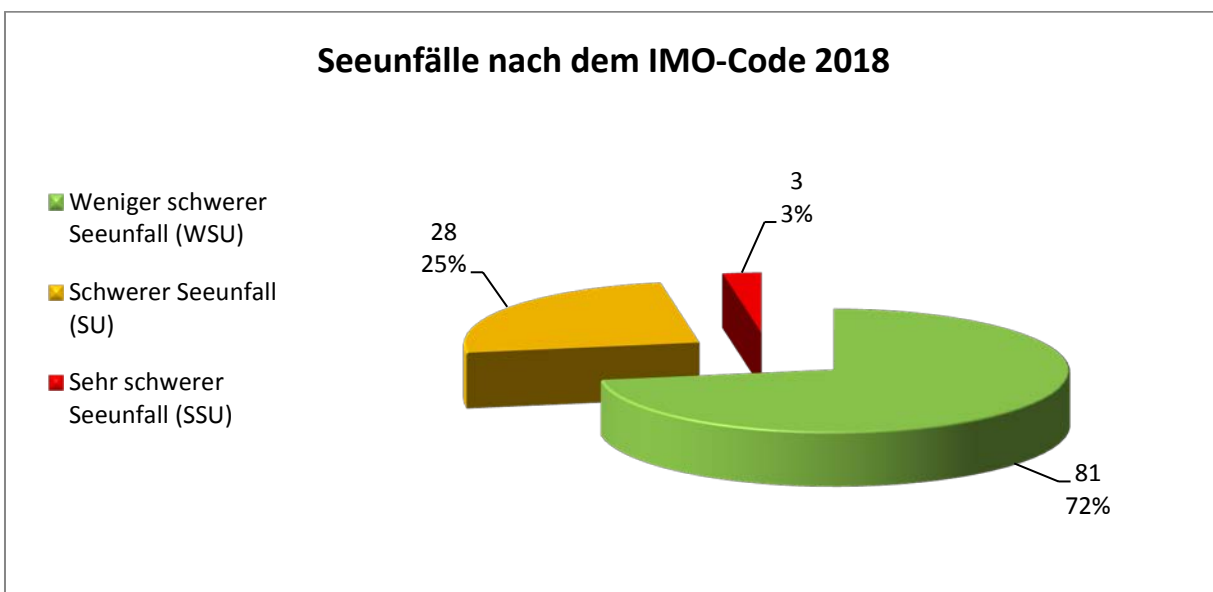
Andere Unfälle (AU) sind solche, die zwar Seeunfälle sind, die aber nicht dem Geltungsbereich der internationalen und nationalen Regelungen unterliegen, namentlich Fälle des § 1 Abs. 3 SUG. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Unfälle mit ausschließlicher Beteiligung von nicht gewerblich genutzten 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.

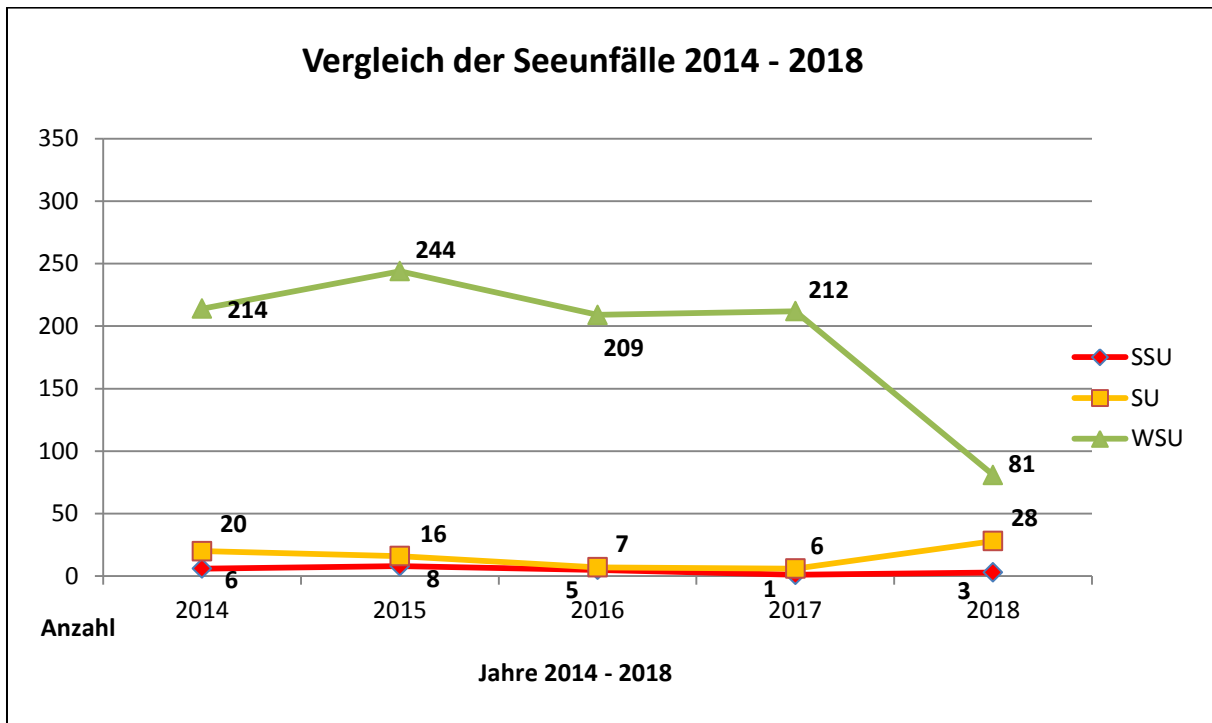
Die **Gesamtzahl der Meldungen** ist gegenüber dem Vorjahr um über 10% gestiegen (516 in 2017 gegenüber 577 in 2018). Grund hierfür scheint hauptsächlich die gestiegene Sensibilität für Gefahren zu sein, die aber bei näherer Betrachtung keine Fälle für die BSU oder das SUG sind. So hat sich die Anzahl der Meldungen, die als **Kein (See-)Unfall** klassifiziert wurden, annähernd verdoppelt (von 55 auf 105) Dieser Zuwachs macht allein bereits fast den Anstieg der Gesamtmeldungen aus.



In den international bedeutsamen Kategorien Vorkommnis, WSU, SU und SSU haben sich die Zahlen stark verändert. Während die Zahl der WSU sich stark verringerte, stiegen die Zahlen der Vorkommnisse und der SSU stark an. Grund hierfür ist eine Änderung der Klassifizierungen anhand der internationalen Regelungen, hier insbesondere der der IMO-Entscheidung MSC.255(84). So werden als WSU nur noch Kollisionen Schiff-Schiff angesehen. Anfahrungen oder Kontakte von Schiffen mit festen Körpern v. a. an Land werden nur dann noch als WSU eingestuft, wenn die Schäden erheblich sind. Bei Schäden unterhalb der Erheblichkeitsschwelle handelt es sich um ein Vorkommnis. Ein SU liegt dagegen nach dem Willen der internationalen Staatengemeinschaft immer dann vor, wenn aufgrund eines Unfalls eine Hilfeleistung von Land notwendig wird. Es reicht also aus, wenn ein Havarist, der sich nach Maschinenausfall festgefahren hat, von einem Schlepper wieder ins Fahrwasser gezogen wird. Auch wenn dies mitunter zu etwas absonderlichen Ergebnissen führt, wendet die BSU die internationalen Regeln der Klassifizierung entsprechend an. Die hier und im Folgenden dargestellten Statistiken beziehen sich daher ausschließlich auf die internationalen Systeme und Definitionen.

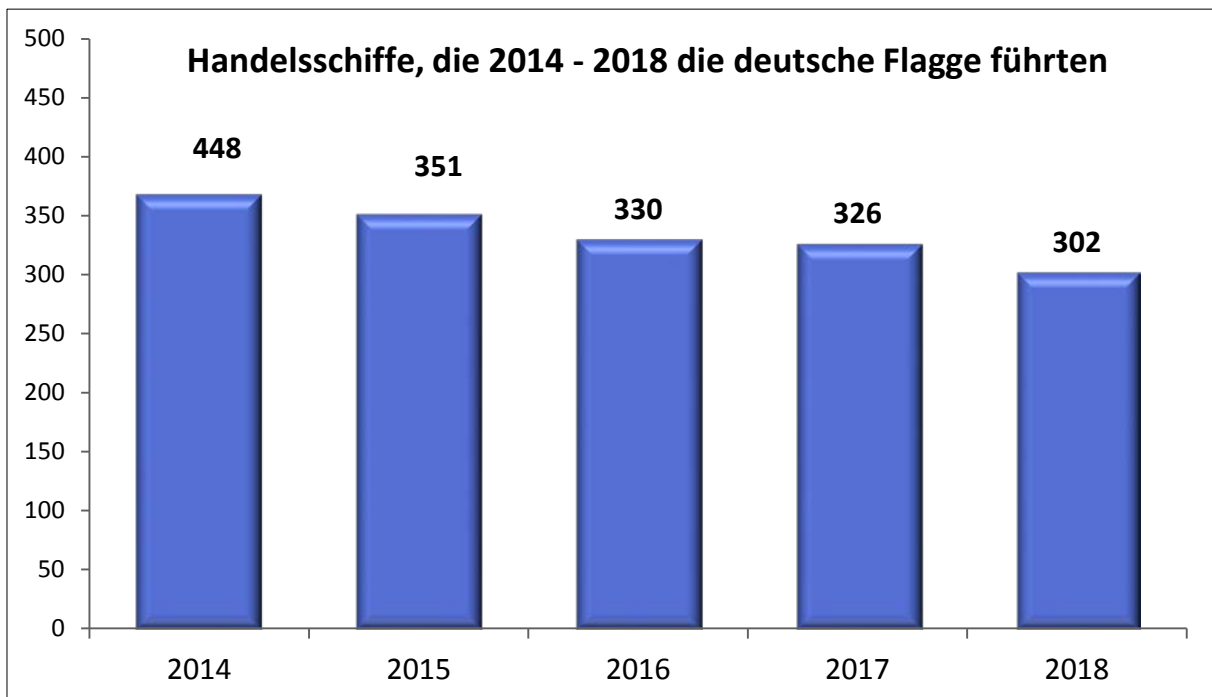


Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung der letzten fünf Jahre. Da die Regeln zur Klassifizierung erstmals rein nach den internationalen Regeln angewendet werden, ist eine Vergleichbarkeit mit den vergangenen Jahren nur schwer herzustellen.



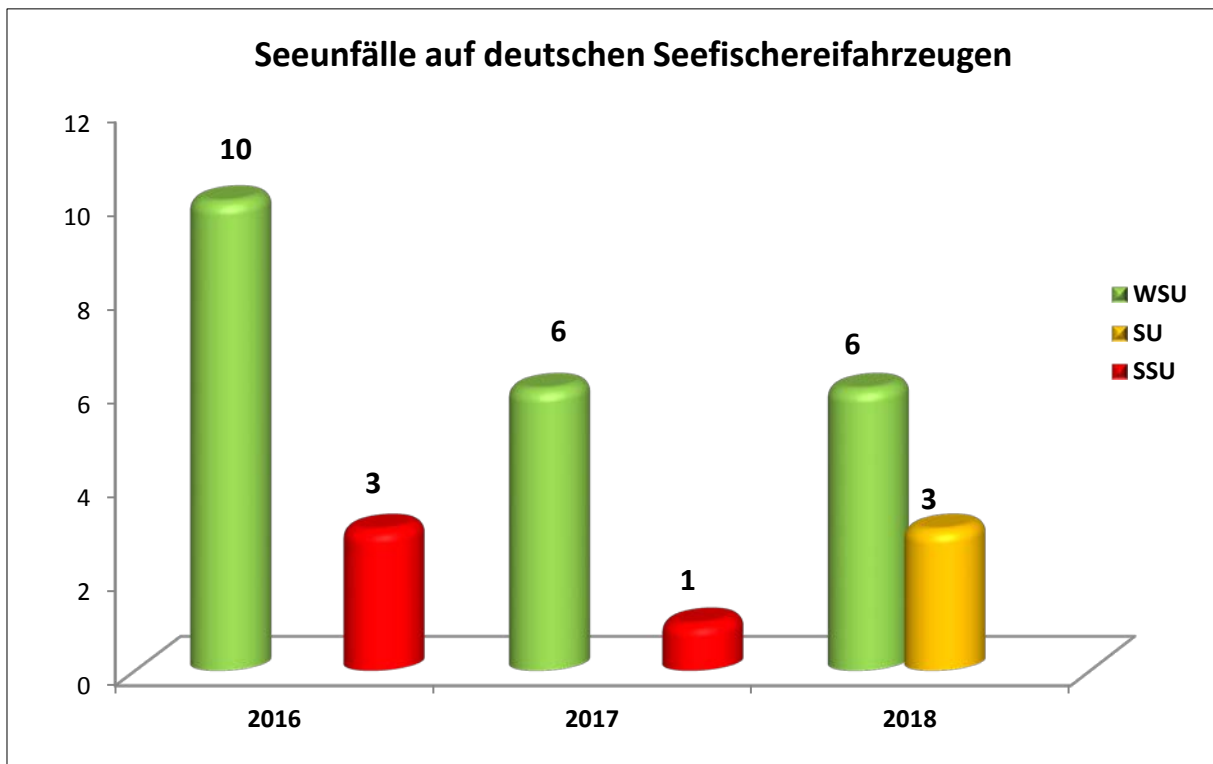
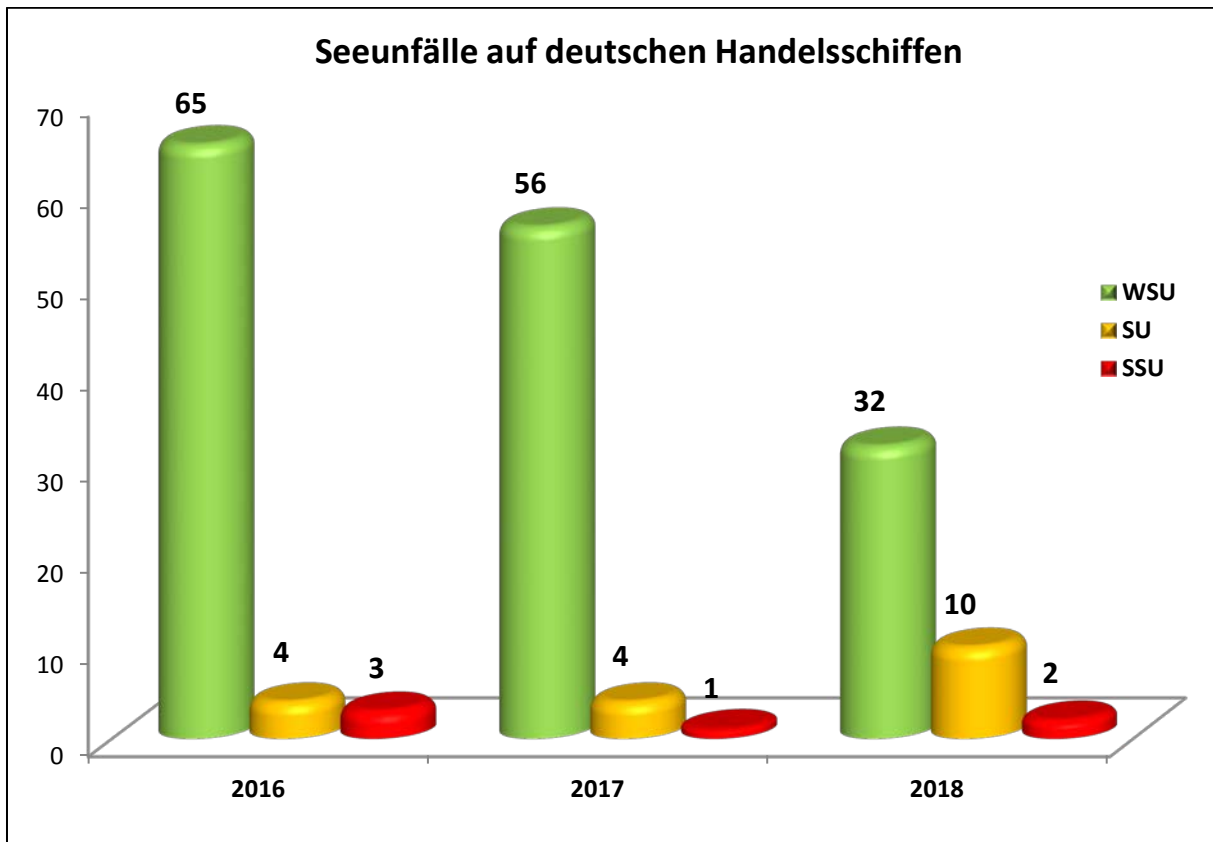
6.2 Schiffe unter deutscher Flagge⁵

Die Anzahl der unter deutscher Flagge registrierten Handelsschiffe ging auch 2018 wieder zurück und zwar in einem stärkeren Maße als letztes Jahr. Mittlerweile führen nur noch 302 Handelsschiffe die deutsche Flagge. Der Trend der Schrumpfung der deutschen Handelsflotte hält leider an.



⁵ Quelle Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Auf den Handelsschiffen und Fischereifahrzeugen unter deutscher Flagge ereigneten sich 2018 insgesamt weniger Seeunfälle als in den beiden Vorjahren. Dies hat aber seine Ursache wie beschrieben in der geänderten Klassifizierung von Vorfällen.



6.3 Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten

Die Verteilung der Unfälle (ab WSU aufwärts) innerhalb der deutschen Seegebiete ist nahezu gleich geblieben. Die Gebiete mit dem höchsten Verkehrsaufkommen (Elbe von Cuxhaven bis Hamburg) sind auch in 2018 die Seegebiete mit den höchsten Unfallziffern, was insbesondere durch die zweite Darstellung auf der Karte wiedergegeben wird. Den Zahlen nach sind die Unfälle auf dem NOK in 2018 rückläufig, was zu einem Großteil allerdings auch der geänderten Klassifizierung geschuldet ist.

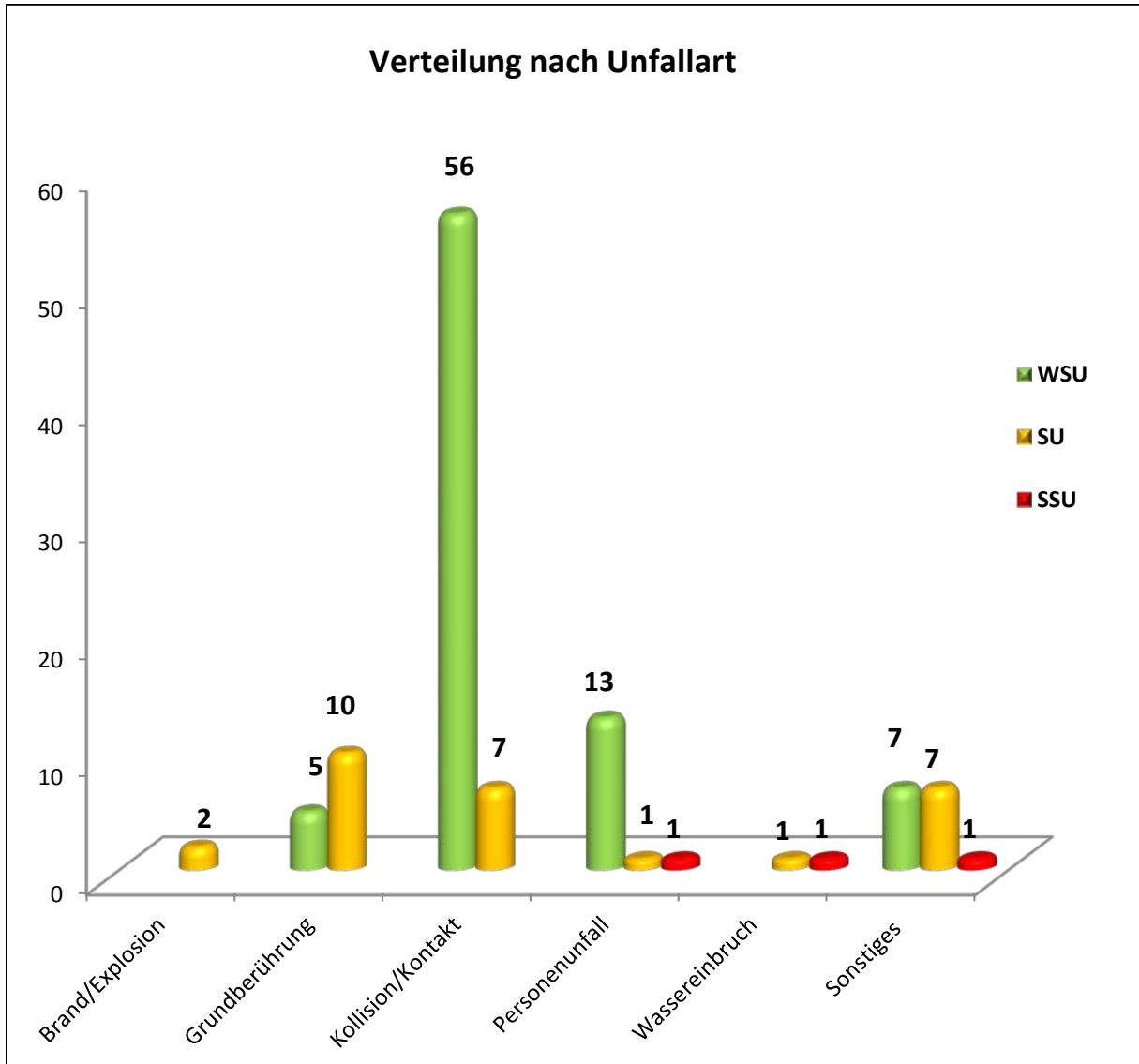


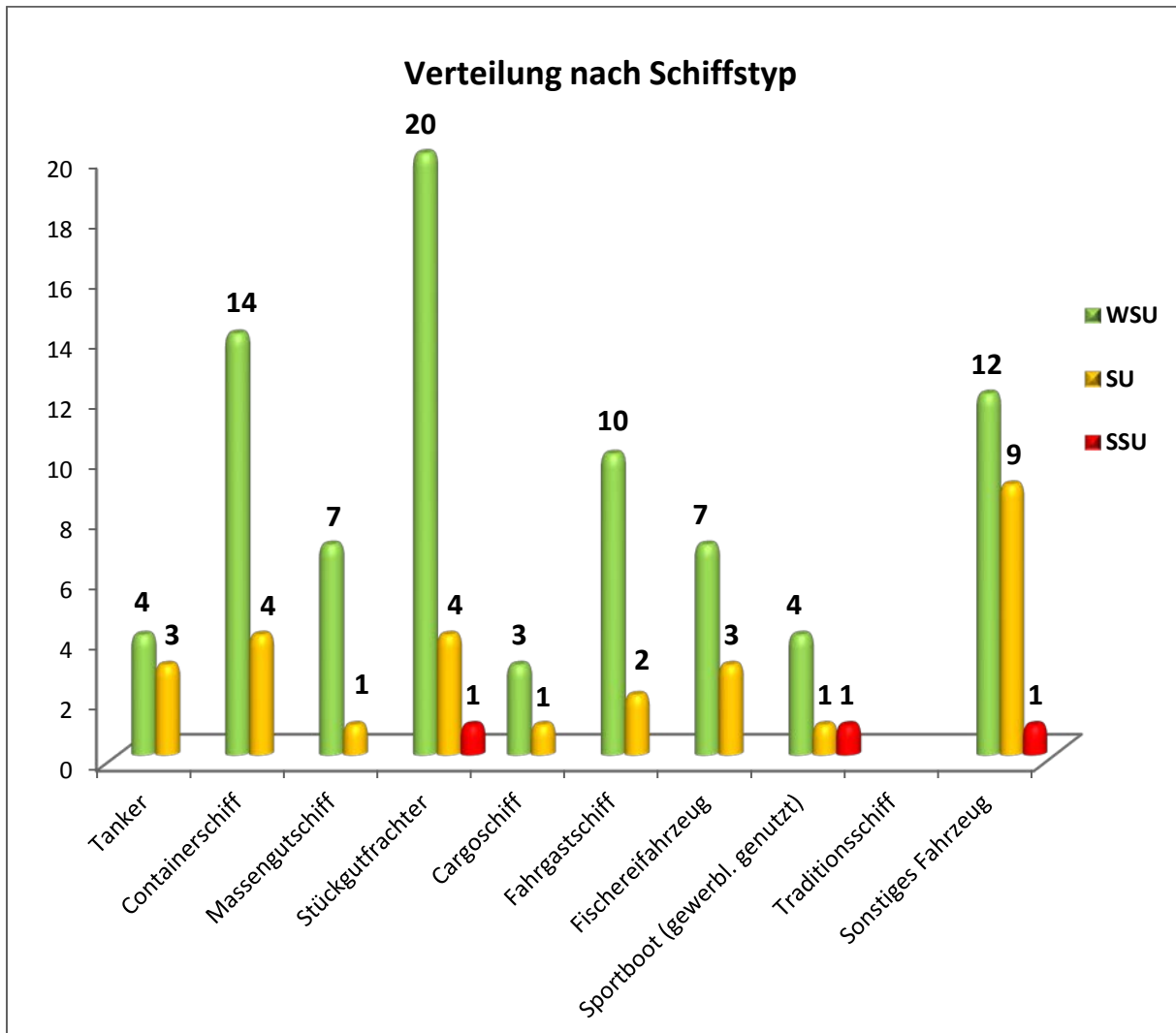


6.4 Verteilung der Seeunfälle nach Unfallart und Schiffstyp

Bei der Verteilung der Unfälle nach Unfallart und Schiffstyp hat es von der Verteilung her Unterschiede zu den Zahlen aus 2017 gegeben. Wie bereits oben festgestellt, haben die Zahlen für WSU bei den sog. Kontakten, d. h. Anfahrungen von festen Körpern abgenommen. Gleichzeitig haben die Zahlen für SU aufgrund der durchaus häufiger vorkommenden Schlepphilfen zugenommen.

Ferner ist als Erläuterung noch anzugeben, dass bei den Schiffstypen die „Sonstigen“, die unter das SUG fallenden bislang aber nicht genannten Seeschiffe umfassen. Dazu gehören z.B. Schlepper, Lotsenversetzboote, Offshore-Versorger u.a.





6.5 Untersuchung von Sportbootunfällen durch die BSU

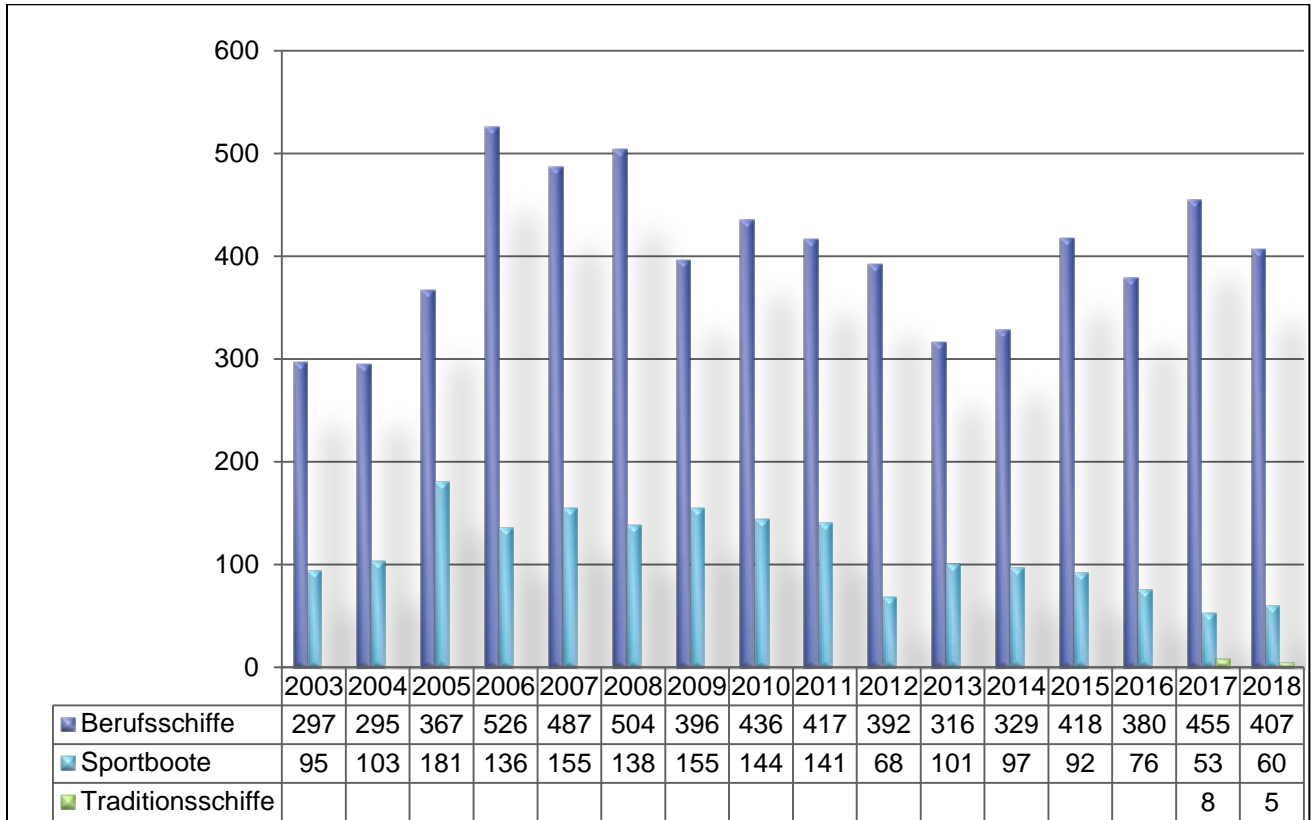
Seit der Reform des SUG im Jahre 2011 werden Unfälle von nicht für gewerbliche Zwecke eingesetzten Sportbooten außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer und auch Unfälle von Fischkuttern mit weniger als 15m nicht mehr von deutscher Seite untersucht.

Für Seeunfälle von solchen Sportbooten in deutschen Gewässern und der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone und Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 15m 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.

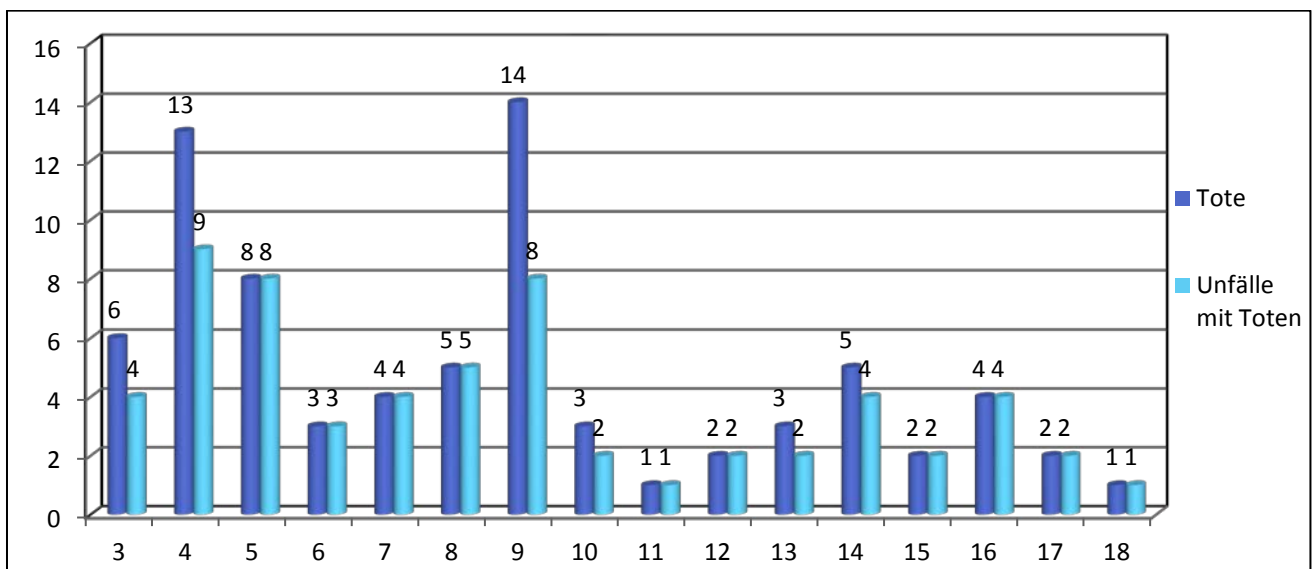
Unabhängig davon gibt es weiterhin nach dem § 1 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt (SeeFSichV 1993) die Verpflichtung, solche Unfälle der BSU zu melden, so dass zumindest eine statistische Erfassung dieser Fälle möglich ist. Insofern soll dieser statistische Teil sich auch weiterhin mit Sportbootunfällen befassen. Die angezeigten Unfälle im Sportschiffbereich sind seit Jahren rückläufig und betrafen nur noch gut ein Drittel der z.B. für 2009 noch gemeldeten Zahlen. Auch mit nur einem tödlich verlaufenden

Sportbootunfall ist das Jahr 2018 historisch niedrig besetzt. Im besten Fall bedeutet dies, dass sich der Sicherheitsgedanke auch im Sportbootbereich immer mehr durchsetzt.⁶

Meldungen der BSU für die Sportschiffahrt 2003 bis 2018



Todesfälle in der Sportbootschiffahrt 2003-2018



⁶ Die in der Tabelle in 2017 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 2018 insgesamt 6 Untersuchungsberichte herausgegeben. Die Fälle 1 und 2 wurden aufgrund ihrer Gleichartigkeit in einem Bericht zusammengefasst.

	Veröffentlicht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Flagge	Unfallort	Unfallart
1	28.05.18	455/15	20.11.15	MSC Katrina	Vollcontainerschiff	Panama	Elbmündung	Ladungsbrand (Holzkohle)
2	28.05.18	58/16	21.02.16	Ludwigshafen Express	Vollcontainerschiff	Deutschland	Rotes Meer	Ladungsbrand (Holzkohle)
3	14.06.18	431/15	26.10.15	Thetis D	Containerschiff	Liberia	Kieler Bucht	Maschinenschaden und Brand
4	30.07.18	423/16	20.11.16	Meridian / MS New Yorker / MSC Diana	Mehrzweckfrachter / Vollcontainerschiff / Vollcontainerschiff	Deutschland / Liberia / Panama	Bremerhaven	Kollision
5	02.08.18	289/17	12.08.17	Stettin / Finnsky	Dampfeisbrecher / Fährschiff	Deutschland /	Warnemünde	Kollision
6	13.09.18	136/15	25.05.15	Purple Beach	Mehrzweckfrachter	Marshall Islands	Nordsee, deutsche Bucht	Chemische Reaktion der Landung
7	25.10.18	160/17	24.05.17	Wissemara	Kogge (Nachbau)	Deutschland	Wismar	Leinenunfall

Darüber hinaus hat die BSU 2018 insgesamt 2 Untersuchungszwischenberichte herausgegeben.

	Veröffentlicht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Flagge	Unfallort	Unfallart
1	29.03.18	71/17	21.03.17	Jan Maria	Fischereifahrzeug	Deutschland	Atlantik vor Angola	Zusammenstoß mit Piroge mit Todesfolge
2	29.10.18	408/17	29.10.17	Glory Amsterdam	Massengutfrachter	Panama	Nordsee vor Langoog	Strandung