



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Jahresbericht 2011



Brand auf dem Ro-Ro-Fahrgastschiff LISCO GLORIA,
BSU Untersuchung Az. 445/10, veröffentlicht am 01.02.2012
Quelle: BSU

2. Mai 2012

Januar 2012

Inhalt

Vorwort	3
Aufbau	4
BSU-Intern	5
Untersuchungsteams	7
Grundlagen der Arbeit	8
Begriffsbestimmungen	9
BSU – Veröffentlichungen	10
Sicherheitsempfehlungen	10
Hauptuntersuchungen	11
Seeunfälle insgesamt	15
Seeunfälle in deutschen Gewässern	15
Seeunfälle auf deutschen Schiffen	16
Seeunfälle 2007 bis 2011	17
Untersuchte Seeunfälle, die 2011 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden	18
Untersuchte Seeunfälle, die in 2011 mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden	19
Laufende Untersuchungen am 31.12.2011	20
Laufende Untersuchungen am 31. 12.2011, von Januar bis einschließlich April 2012 veröffentlicht	21
Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle 2011	22
Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen	23
Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen	23
Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten	24
Verteilung der Seeunfälle nach Todesursachen und Verletzungen	25

Vorwort

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung blickt auf ein ereignis- und arbeitsreiches Jahr 2011 zurück, das neben dem Unfallgeschehen insbesondere durch die Fortentwicklung der Seeunfalluntersuchung auf internationaler Ebene geprägt war.

Das Seeunfallgeschehen 2011 bewegte sich auf einem annähernd gleichen Stand wie in den Vorjahren. Da dieses Niveau der Vorjahre erfreulich niedrig war, ist somit auch das zurückliegende Jahr als positiv anzusehen.

Der spektakulärste Seeunfall des Jahres war leider auch einer der tragischsten, den die Bundesstelle zu untersuchen hatte. Bei der Kollision zwischen dem Containerschiff OOCL FINLAND und dem Stückgutfrachter TYUMEN-2 Mitte April auf dem Nord-Ostsee-Kanal wurde das gesamte Steuerhaus der TUYMEN-2 abgerissen und stürzte in den Kanal, wobei der Lotse und ein Kanalsteuerer zu Tode kamen. Die Schwere dieses Seeunfalls machte es erforderlich, dass nahezu die Hälfte der Belegschaft der Bundesstelle vor Ort tätig werden musste. Dieser Seeunfall befindet sich noch in der Untersuchung.

Abgeschlossen ist die Untersuchung des am 9. Oktober 2010 auf dem RoRo-Fahrgastschiff LISCO GLORIA ausgebrochenen Feuers. Die Veröffentlichung des zugehörigen Untersuchungsberichtes erfolgte am 1. Februar 2012. Der Brand auf der LISCO GLORIA ist einer von dreien, die in kurzem Abstand auf RoRo-Passagier-Fähren ausgebrochen waren. Die anderen beiden Fälle wurden durch die Seeunfalluntersuchungsbehörden Dänemarks und Großbritanniens untersucht. Wenngleich eine derartige Häufung 2011 nicht wieder zu beobachten war, werden die Untersuchungsberichte voraussichtlich die Gremien der IMO (Internationale Seeschiffahrts-Organisation) zur Nachbereitung beschäftigen.

Die Fortentwicklung der Seeunfalluntersuchung erfolgte sowohl bei der IMO als auch der EU. Nachdem der Sicherheitsausschuss der IMO mit seinen Entschlüssen MSC.255(84) und MSC.257(84) bereits zum 1. Januar 2010 einen neuen, für alle Vertragsstaaten des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See verbindlichen

Seeunfall-Untersuchungs-Code geschaffen hat, endete am 17. Juni 2011 die Frist zur Umsetzung der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in das nationale Recht der Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Mit dem bereits 2002 als Grundlage für die Arbeit der Bundesstelle in Kraft getretenen Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) waren weite Teile dieser neuen Instrumente für Deutschland bereits umgesetzt. Die gleichwohl notwendige 1. Änderung des SUG ist zum 1. Dezember 2011 in Kraft getreten.

Seit ihrer Gründung im Jahr 2002 verfolgt die Bundesstelle die Philosophie, bei einer Unfalluntersuchung die Ursachen zu ermitteln, die zu einem Seeunfall geführt haben, um dadurch zu helfen, gleichartige Unfälle künftig zu verhüten. Die Untersuchungen dienen nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen oder der Durchsetzung von Ansprüchen. Dieses Grundprinzip wurde sowohl in der Richtlinie der Europäischen Union wie auch im Codex für die Seeunfalluntersuchung der IMO verankert. Beide Instrumente betonen zudem die Notwendigkeit der Unabhängigkeit der Seeunfalluntersuchungsstellen und der internationalen Zusammenarbeit bei der Seeunfalluntersuchung. Den erhöhten Verpflichtungen der Bundesstelle, insbesondere aus der EU-Richtlinie, steht der weiterhin bestehende Sparzwang für die öffentlichen Haushalte gegenüber. Es ist derzeit nicht absehbar, ob die Bundesstelle ihren ohnehin kleinen Mitarbeiterstamm von 11 Beschäftigten halten können oder ob sich dieser dauerhaft auf nur noch 10 Beschäftigte verringern wird. Die hohe Einsatzbereitschaft aller Beschäftigten lässt mich aber optimistisch in die Zukunft blicken, die Arbeit der Bundesstelle weiterhin erfolgreich fortsetzen zu können.

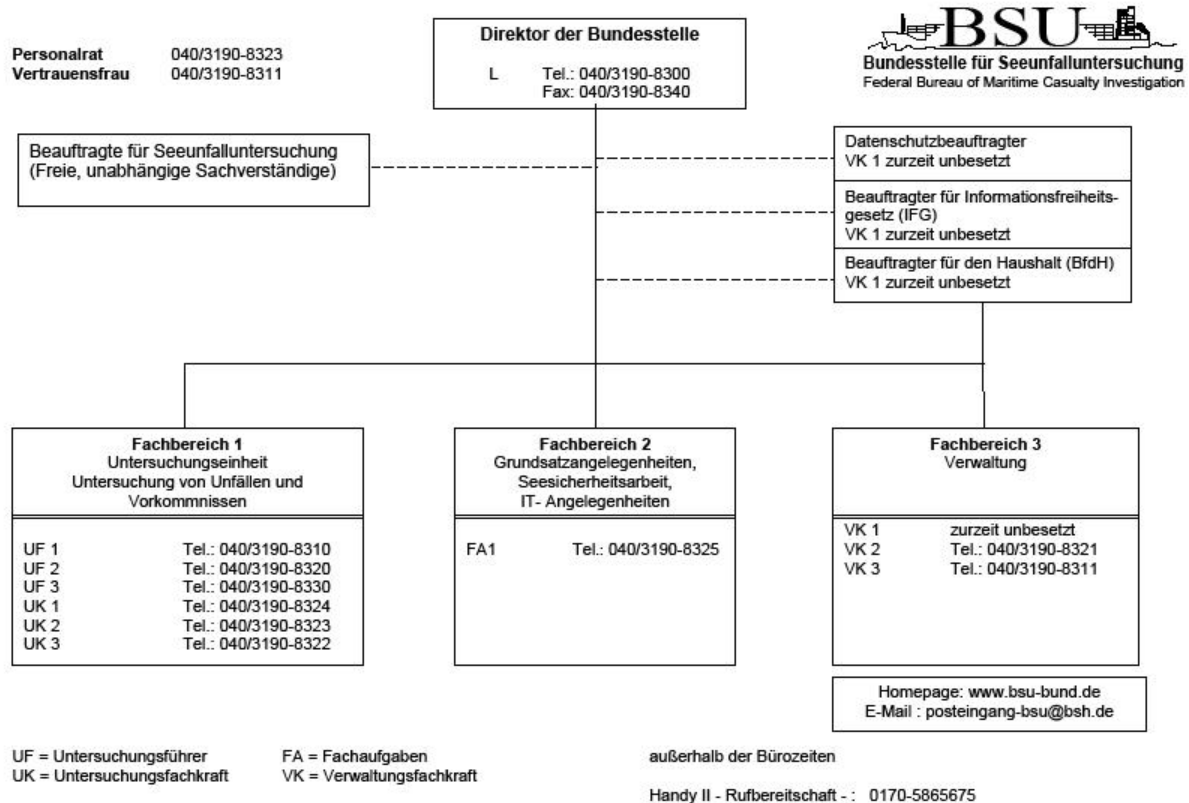
Eines der wichtigsten Standbeine der Bundesstelle ist die Sicherheitspartnerschaft mit allen Beteiligten in einer Seeunfalluntersuchung. Hier hoffe ich auf eine weiterhin vertrauensvolle Zusammenarbeit und bedanke mich für die wertvolle Kooperation der Vergangenheit.

Jörg Kaufmann

Aufbau

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) ist eine Bundesoberbehörde mit Sitz in Hamburg, bei der zurzeit insgesamt 10 Mitarbeiter beschäftigt sind. Sie hat einen einstufigen Verwaltungsaufbau und untersteht direkt der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

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

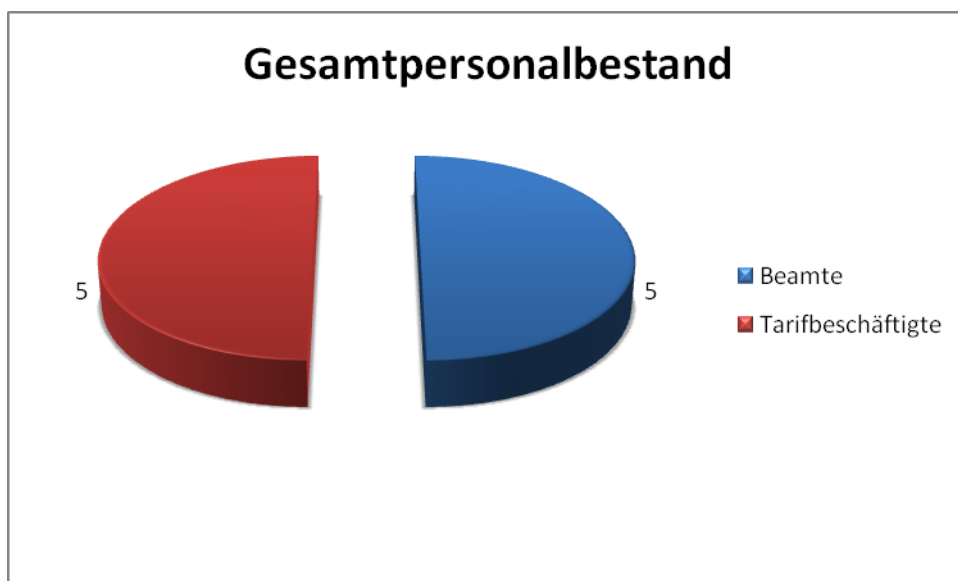


Organigramm der BSU; Stand Januar 2012

BSU-Intern

Die gesetzliche Grundlage für die amtliche Seeunfalluntersuchung der BSU ist das Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG). Bei ihren Sicherheitsuntersuchungen ist die BSU unabhängig, muss jedoch den gesetzlichen Vorgaben, abgeleitet aus der EU-Richtlinie 2009/18/EG, genügen.

Zur Aufgabenerledigung in der Seeunfalluntersuchung, die die BSU trotz der angespannten Situation der öffentlichen Haushalte in vollem Umfang zu bewältigen hat, steht ein Personalstamm von zurzeit 10 Beschäftigten zur Verfügung, davon jeweils fünf Beamte und Tarifbeschäftigte. Trotz dieser geringen Personalstärke sind die Berufsfelder in der BSU vielfältig. So finden sich die Berufsbilder Nautiker, Schiffbauingenieur, Jurist, Maschinentechner sowie die kaufmännische Ausbildung oder aber typische Verwaltungsausbildungen. Neben einer hohen Qualifikation setzt die Tätigkeit bei der BSU große Einsatzfreude, Flexibilität und Professionalität voraus.



Die Notwendigkeit zu internationaler Zusammenarbeit im Bereich der Seeunfalluntersuchung wird nicht zuletzt durch den neuen IMO-Code und die neue EU-Richtlinie immer stärker unterstrichen. Die Beschäftigten der BSU arbeiten europäisch und weltweit mit anderen Seeunfalluntersuchungsbehörden zusammen, wenn die Interessen verschiedener Staaten betroffen sind. Dazu unterhält die BSU intensiven Kontakt zu ausländischen Seeunfalluntersuchungsbehörden und arbeitet in diesem Zusammenhang weltweit mit dem Marine Accident Investigators International Forum (MAIIF) und dessen europäischem Regionalforum European Marine Accident Investigators International Forum (EMAIF) sowie auf Europaebene darüber hinaus mit der European Maritime Safety Agency, kurz EMSA, mit Sitz in Lissabon zusammen.

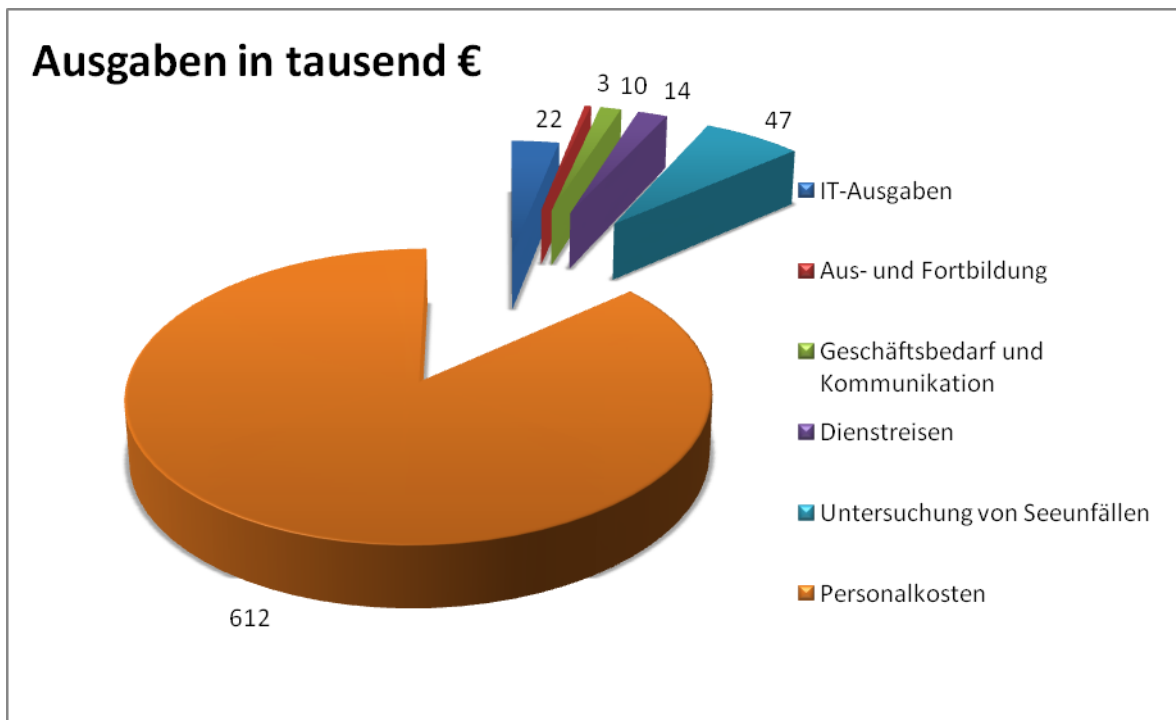
Innerhalb der Europäischen Union ist mit Inkrafttreten der Richtlinie 2009/18/EG eine Zusammenarbeit bei der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen verbindlich geworden, wenn die Interessen mehrerer Mitgliedstaaten betroffen sind. Zudem ist ein Rahmen für die ständige Zusammenarbeit geschaffen worden, innerhalb dessen sich die Untersuchungsstellen der Mitgliedstaaten auf die Modalitäten für eine Zusammenarbeit zu verständigen haben. Neben der eigentlichen Untersuchungstätigkeit ist eine der Aufgaben bei der Zusammenarbeit, die Dateneingabe in und Pflege der europäischen Datenbank für Unfälle auf See (European Maritime Casualty Information Plattform – EMCIP) sicherzustellen. Hier werden Angaben über havarierte Schiffe erfasst und gespeichert, um somit der EMSA zu ermöglichen, der Europäischen Kommission Entscheidungsgrundlagen zur Erhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Seeschifffahrt zu geben. Um diesem Ziel gerecht werden zu können, werden in EMCIP zu jedem gemeldeten Seeunfall die Grunddaten zu

den beteiligten Schiffen sowie zum Unfallhergang erfasst. Bei Seeunfällen, die in einer Vor- oder Hauptuntersuchung bearbeitet werden, sind ergänzende Daten durch den zuständigen Untersucher einzupflegen. Welcher Mehraufwand mit dieser umfangreichen Datenerfassung verbunden ist, lässt sich zurzeit noch nicht abschätzen.

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

Die Verwaltungsaufgaben bei der BSU werden von zurzeit nur noch zwei Mitarbeitern wahrgenommen. Hierzu gehören sämtliche Aufgaben der Organisation, Personalverwaltung, Erstellen und Planung des Haushaltes bis hin zur Verwaltung der Akten. Über die Nachbesetzung bzw. den Wegfall eines Mitte Dezember 2011 freigewordenen Verwaltungsdienstpostens ist noch nicht abschließend entschieden.

Das Haushaltsjahr 2011 schloss mit Gesamtausgaben in Höhe 683.000 Euro. Hinzu kommen IT-Ausgaben in Höhe von 22.000 Euro, die jedoch aufgrund der geringen Größe der BSU durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) verwaltet werden.



Ausgaben BSU 2011

Größter Ausgabeposten waren 2011 die Personalausgaben mit 612.000 Euro und hatten somit einen Anteil von 89 % gemessen an den Gesamtausgaben.

Im Vergleich zu 2010, in dem die Gesamtausgaben 694.000 Euro betragen, sind die Ausgaben (ohne IT Ausgaben) in 2011 leicht zurückgegangen. Die Höhe der Ausgaben ist jedoch vom notwendigen Umfang der Seeunfalluntersuchungen abhängig und variiert deshalb von Jahr zu Jahr.

Untersuchungsteams

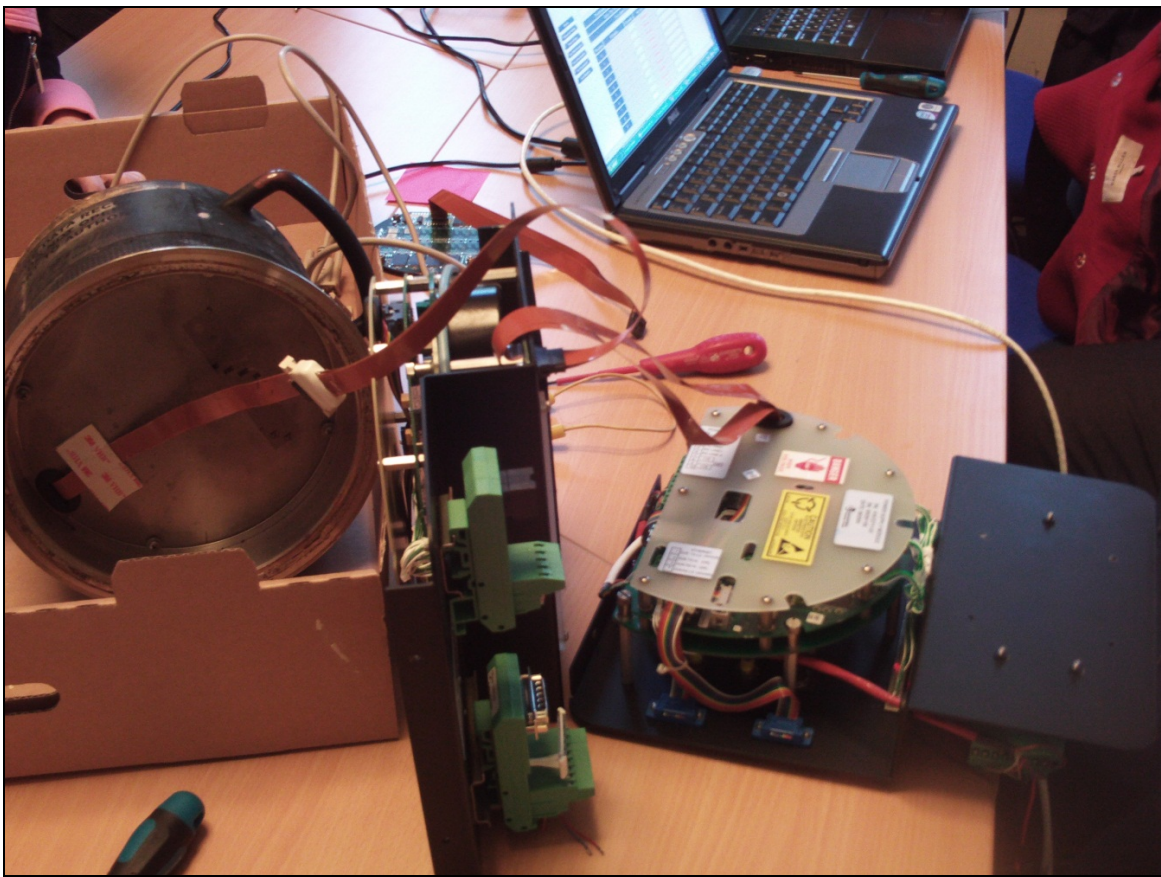
Die BSU ist im Rahmen ihrer Rufbereitschaft 24 Stunden täglich an 7 Tagen in der Woche erreichbar.

RUFBEREITSCHAFTSNUMMER: (+49) 0170 – 58 65 67 5

Die Erreichbarkeit stellen die Mitarbeiter des Fachbereichs 1 der Untersuchungseinheit sicher. Sie sind im Bedarfsfalle diejenigen, die innerhalb kürzester Zeit die erforderlichen Erstmaßnahmen einleiten oder koordinieren und an einem Unfallort eintreffen.

Der Fachbereich 2 leistet die notwendige Unterstützung in technischen Fragen, wie beispielsweise die Sicherstellung und Auswertung der technischen Aufzeichnungen, die an Bord des Schiffes sowie auch an Land vorgenommen wurden.

Die administrative Unterstützung wird durch die Mitarbeiter der Verwaltung im Fachbereich 3 gewährleistet.



Auslesen der Kapsel des Schiffsdatenschreibers nach Feuer an Bord RoRo-Fähre LISCO GLORIA,
BSU Untersuchung Az. 445/10, veröffentlicht am 01.02.2012
Quelle: BSU

Grundlagen der Arbeit

Grundlage für die Arbeit der BSU ist das deutsche Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG).

Es regelt die Zuständigkeit der BSU für die Untersuchung von Seeunfällen

- auf oder unter Beteiligung von Seeschiffen aller Flaggen
 - innerhalb des deutschen Hoheitsgebietes,
 - innerhalb der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ),
 - bei Verkehrsvorgängen auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen und von, nach und in den an diesen gelegenen Häfen;
- auf oder unter Beteiligung von Seeschiffen unter deutscher Flagge weltweit;
- im Ausland, an deren Untersuchung die Bundesrepublik Deutschland ein erhebliches Interesse hat.

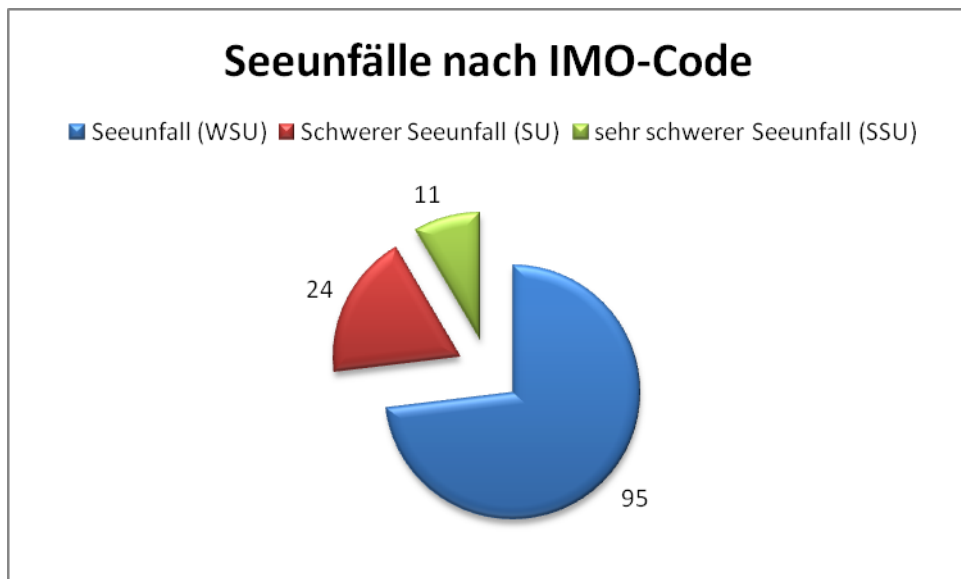
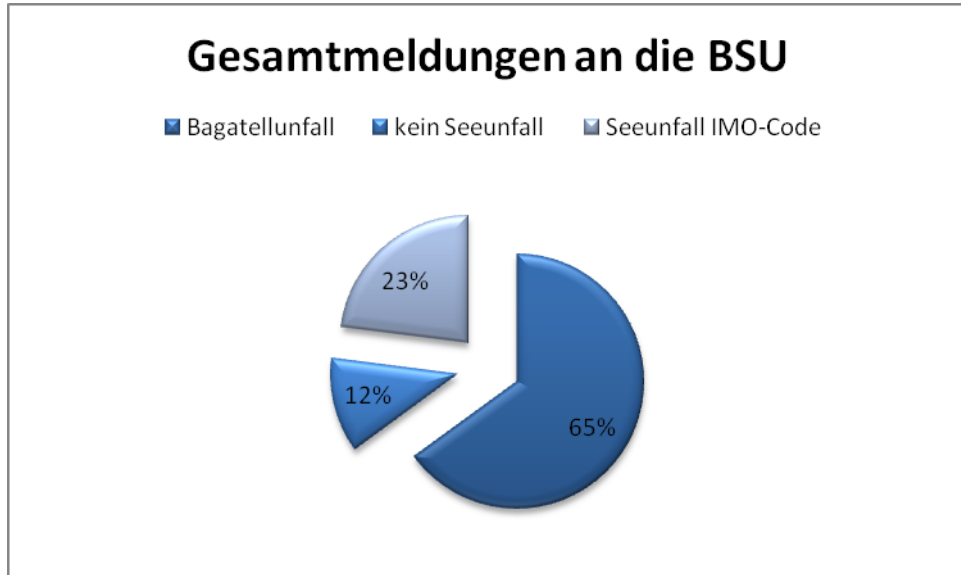
Aufgrund der Umsetzung der „Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr“ in deutsches Recht, war eine Änderung des SUG notwendig geworden. Mit dieser Änderung, die zum 1. Dezember 2011 in Kraft getreten ist, wurde einerseits die Lesbarkeit des SUG dadurch verbessert, dass die bislang enthaltenen Querverweise auf Paragraphen aus dem Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz (FIUUG) entfallen sind.

Zum anderen wurden die notwendigen Anpassungen vorgenommen, die sich aus der EU-Richtlinie ergeben. Hier verkürzt sich insbesondere die Frist zur Stellungnahme zu den Berichtsentwürfen der BSU von vorher 60 Tagen auf jetzt 30 Tage. Die Adressaten einer Sicherheitsempfehlung der BSU sind nunmehr verpflichtet, der BSU über geplante oder bereits getroffene Maßnahmen zur Umsetzung der Sicherheitsempfehlung zu berichten. Durch die grundsätzliche Verpflichtung, jeden sehr schweren Seeunfall auf oder unter Beteiligung von Seeschiffen zu untersuchen sowie zu jedem schweren Seeunfall mindestens eine Voruntersuchung durchzuführen, sind die Kapazitäten der BSU stärker als bisher gebunden. Die Untersuchung von Seeunfällen auf oder unter Beteiligung von seegehenden Sportbooten kann zukünftig nur noch nachrangig und ausschließlich innerhalb der deutschen Gewässer erfolgen.

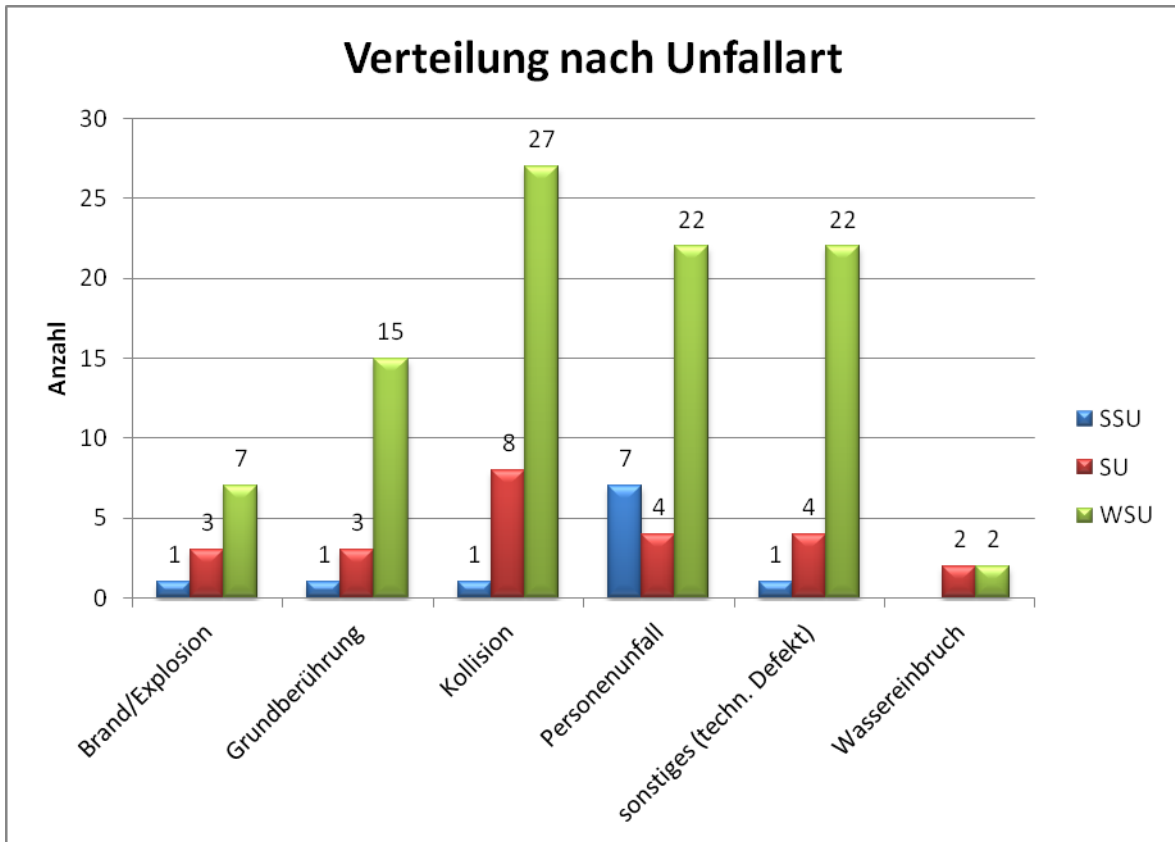


Bergung der gekenterte Segelyacht PINGI vor St. Peter-Ording,
BSU Untersuchungsbericht Az. 533/09, veröffentlicht am 17.01.2011
Quelle: WSP Husum

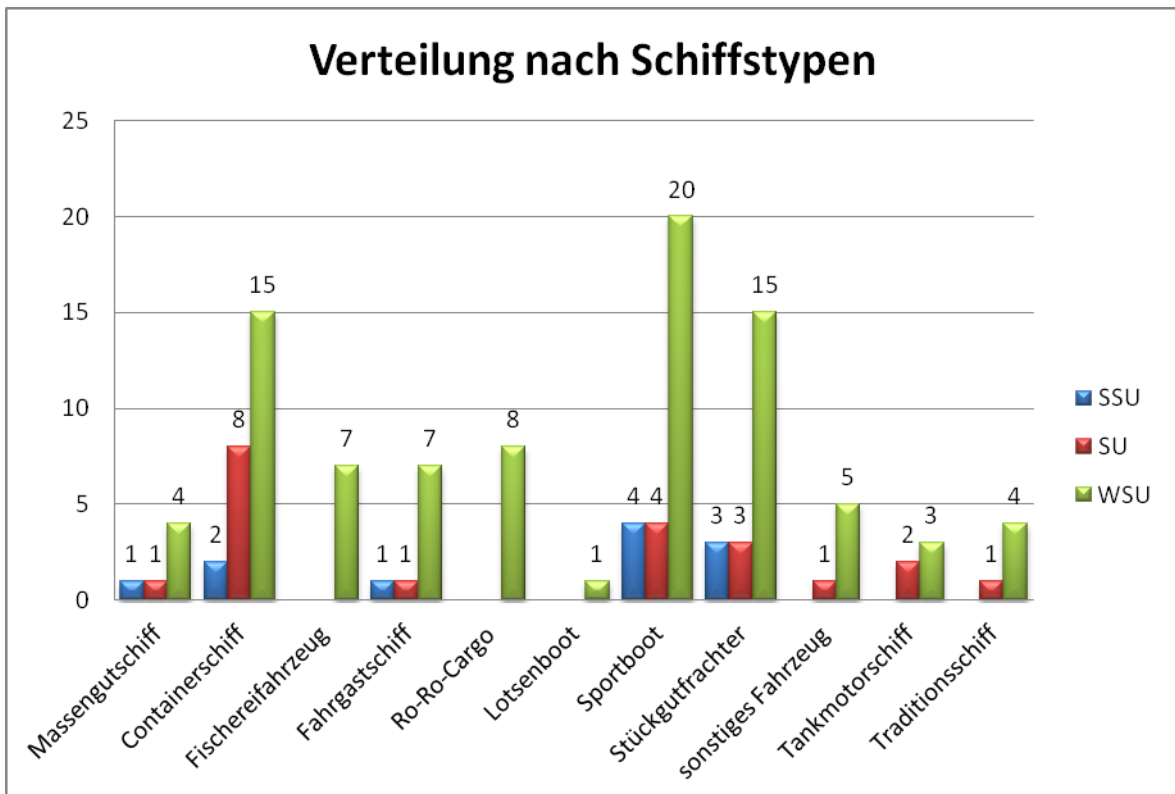
Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle 2011



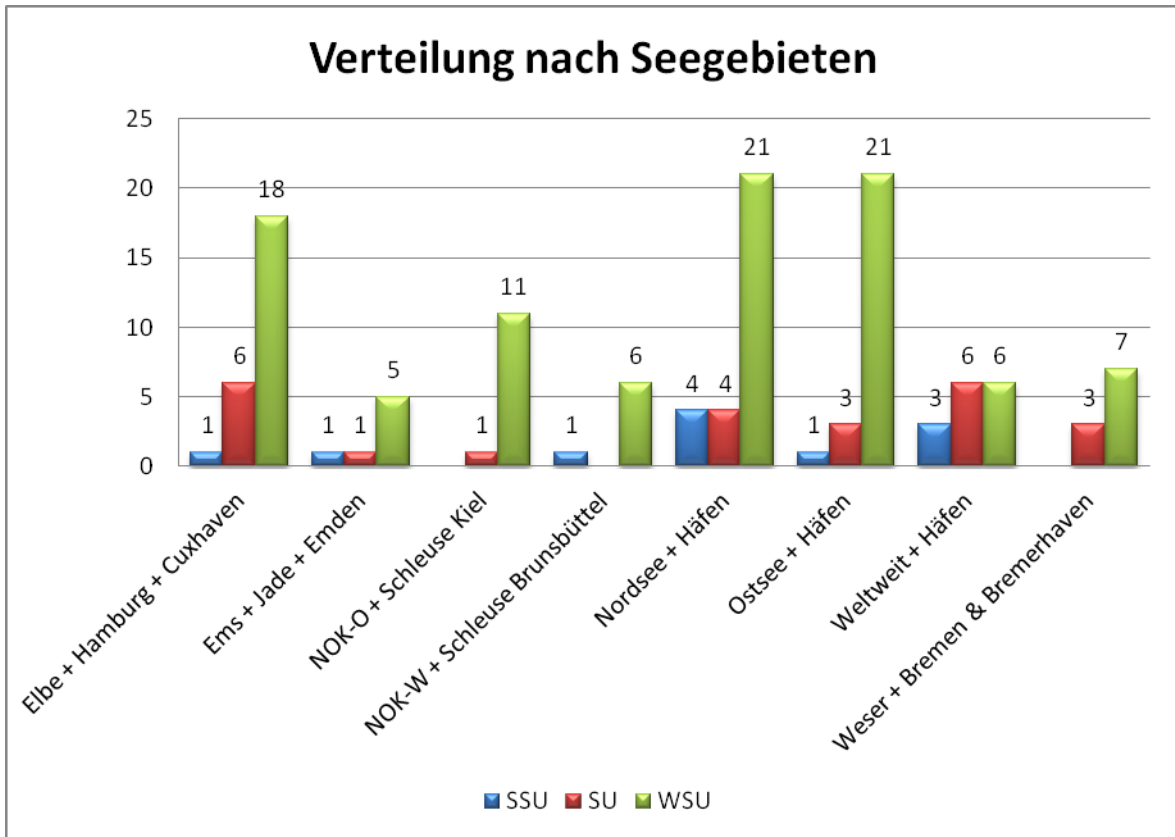
Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen



Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen



Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten



Verteilung der Seeunfälle nach Todesursachen und Verletzungen

