



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

Jahresbericht 2012



Brand auf dem Containerschiff MSC FLAMINIA im Juli 2012

August 2013

Inhalt

| | |
|--|----|
| Vorwort..... | 3 |
| Aufbau der BSU | 5 |
| BSU-Intern | 6 |
| Untersuchungsteams | 6 |
| Verwaltung | 7 |
| Internationales | 7 |
| Jahreshöhepunkt EMAIIF 8 | 8 |
| Grundlagen der Arbeit | 9 |
| Begriffsbestimmungen | 11 |
| Veröffentlichungen | 13 |
| Sicherheitsempfehlungen..... | 13 |
| Hauptuntersuchungen | 14 |
| Statistik | 18 |
| Seeunfälle insgesamt | 20 |
| Seeunfälle in deutschen Gewässern..... | 21 |
| Seeunfälle auf deutschen Schiffen..... | 21 |
| Seeunfälle 2008 bis 2012..... | 23 |
| Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle | 24 |
| Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen | 25 |
| Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten | 26 |
| Verteilung der Seeunfälle nach Todesursachen und Verletzungen | 27 |
| Übersicht über erledigte und laufende Untersuchungen..... | 28 |
| Untersuchte Seeunfälle, die mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden | 28 |
| Untersuchte Seeunfälle, die mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden | 29 |
| Seeunfälle, die an den Flaggenstaat abgegeben wurden..... | 29 |
| Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2012..... | 29 |
| Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2012, von Januar bis einschließlich Mai 2013 veröffentlicht | 30 |
| Rückblick: 10 Jahre Untersuchung von Sportbootunfällen durch die BSU | 31 |

Vorwort

Das Jahr 2012 war für die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung ein Jahr der Veränderungen.

Zunächst trat zum 01.12.2011 das neue Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) in Kraft, das einige Änderungen für die tägliche Arbeit mit sich brachte. Die gesetzlichen Neuregelungen haben die für die Bundesrepublik Deutschland verpflichtenden Vorschriften der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates umgesetzt. Diese Richtlinie lehnt sich einerseits an die Entschlüsse MSC.255(84) und MSC.257(84) des Schiffssicherheitsausschusses der Weltschiffahrtsorganisation mit seinem bereits zum 1. Januar 2010 geschaffenen neuen, für alle Vertragsstaaten des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See verbindlichen Seeunfalluntersuchungs-Code an, so dass es eine gemeinsame Basis für die weltweite Zusammenarbeit bei der Seeunfalluntersuchung gibt. Andererseits hat auch die EG eigene Akzente gesetzt, mit der eine weitere Vereinheitlichung innerhalb Europas geschaffen werden sollte. Dies ist gewiss noch nicht vollständig gelungen. Eine für die inhaltliche Arbeit besonders gravierende Änderung stellt die Regelung im neuen SUG dar, nach der Unfälle mit ausschließlicher Beteiligung von nicht gewerblich eingesetzten Sportbooten oder Sportfahrzeugen sowie Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 15 m nur noch in Ausnahmefällen untersucht werden, und das auch nur in Fällen, die sich in deutschen Hoheitsgewässern oder in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone ereignet haben. Eine weitere wichtige Änderung beinhaltet insbesondere die Abkehr von den Verweisungen des „alten“ SUG auf die Vorschriften des Flugunfalluntersuchungsgesetzes bei gleichzeitiger Schaffung neuer, auf die Seeunfalluntersuchung zugeschnittener Vorschriften. Dadurch wurde das Gesetz insgesamt deutlich besser lesbar und auch anwendbar.

Zum 01.05.2012 verließ der bisherige Direktor der Bundesstelle, Jörg Kaufmann, die BSU und wechselte als Abteilungsleiter Schifffahrt in das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Nachfolger wurde

zum gleichen Zeitpunkt Volker Schellhammer, der zuvor Referatsleiter für Schifffahrtsrecht und Schifffahrtsverwaltung im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie war. Wie bereits im Bericht für das Jahr 2011 dargestellt wurde, traten zum 01.12.2011 gravierende Änderungen des SUG in Kraft, die sich eng an die Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates anlehnen.

Der spektakulärste Seeunfall im Jahre 2012, der in den unmittelbaren Zuständigkeitsbereich der BSU fiel, war gewiss die Havarie des Containerschiffes „MSC Flaminia“ auf dem Atlantik. Dieser Unfall wurde auch in der Öffentlichkeit und im politischen Raum stark beachtet, insbesondere wegen des langwierigen Verfahrens zur Bestimmung eines Nothafens. Wegen der Komplexität der Untersuchung, die sich nicht nur mit dem eigentlichen Unfall, sondern auch mit den darauf folgenden Ereignissen befasst, war es nicht möglich, den Untersuchungsbericht binnen eines Jahres seit dem Unfall zu erstellen, so wie es die Neufassung des Gesetzes nunmehr grundsätzlich verlangt.

Weltweites Interesse erzeugte der tragische Unfall des unter italienischer Flagge fahrenden Kreuzfahrtschiffes „Costa Concordia“ im Januar vor der italienischen Insel Giglio. Dieses Unglück forderte insgesamt 32 Todesopfer, davon 12 deutsche Staatsangehörige. Im Hinblick auf diese Opfer gilt Deutschland als Staat mit begründetem Interesse an der Untersuchung dieses Unfalls. Die BSU hat sich daher an der Untersuchung beteiligt und wird, da bisher nicht alle wichtigen Aspekte des Unfalls aufgeklärt sind, dies auch weiterhin tun, auch wenn sich die Zusammenarbeit mit den italienischen Behörden nicht immer als einfach erwiesen hat.

Im Übrigen war das Jahr 2012 im Hinblick auf Anzahl und Schwere der Unfälle ein eher unterdurchschnittliches. Näheres ergibt sich aus dem Statistikeil ab Seite 19.

Auch in 2012 waren die Experten der BSU als Referenten bei diversen Veranstaltungen gefragte Gesprächspartner. So wurden u.a. Vorträge beim Deutschen Nautischen Verein, bei den Wasserschutzpolizeien, bei Sport-

bootverbänden und Schiffssicherheitseinrichtungen gehalten.

Was den internationalen Bereich anbelangt, sind insbesondere zwei Veranstaltungen erwähnenswert. Zum einen ist dies die im Juni abgehaltene Konferenz der MAIIF-Mitglieder (Marine Accident Investigators` International Forum) in Hongkong, während der der bisherige Direktor der BSU aus dem Gremium, dessen Vice-Chairman er zuletzt war, gebührend verabschiedet wurde. Ebenso spannend war die Ausrichtung der jährlichen EMAIIF-Sitzung (europäische Sektion von MAIIF) im September durch die BSU. Dank der äußerst engagierten Mitarbeit aller Beschäftigten der BSU und der Mitarbeit des Wettergottes war die Veranstaltung ein voller Erfolg.

Schließlich scheint die Arbeit der BSU für die Öffentlichkeit zunehmend interessanter

zu werden, was sich durch diverse Presseanfragen und entsprechende Artikel und Beiträge in den jeweiligen Medien dokumentiert.

Noch ein paar Worte in eigener Sache. Das Jahr 2012 war leider auch dadurch gekennzeichnet, dass die Arbeitsplätze von zwei der insgesamt 11 Mitarbeiter/innen nahezu durchgehend nicht regulär besetzt waren. Darunter war auch der Dienstposten der leitenden Verwaltungskraft. Dies hatte unter anderem zur Folge, dass dieser Bericht erst sehr spät im Jahr erscheint und dass unser Internetauftritt leider nicht in allen Bereichen auf dem aktuellen Stand ist. Ich bin allerdings zuversichtlich, dass sich dies im nächsten Jahr ändern wird.

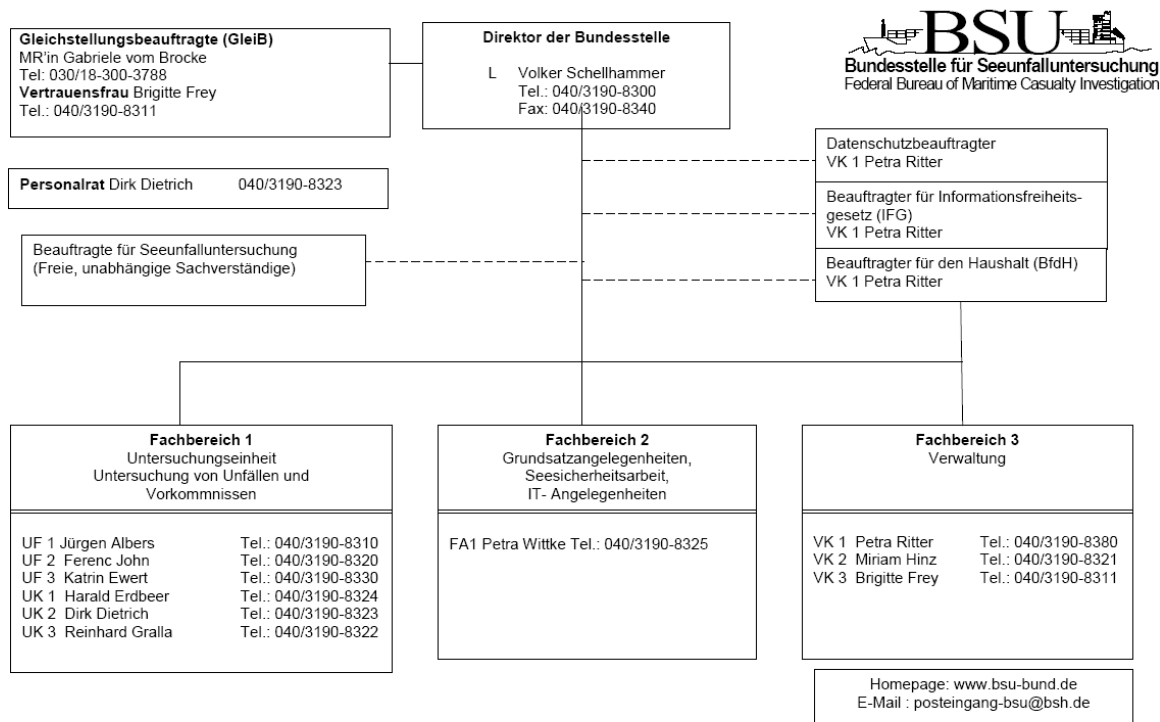
Volker Schellhammer

Aufbau der BSU

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) ist eine Bundesoberbehörde mit Sitz in Hamburg, bei der zurzeit insgesamt 11 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt sind. Sie hat einen einstufigen Verwaltungsaufbau und untersteht direkt der Fachaufsicht des Referates WS 22 des Bundesministeriums für Verkehr, 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



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

Stand:05/2013

außerhalb der Bürozeiten

Handy II - Rufbereitschaft - : 0170-5865675

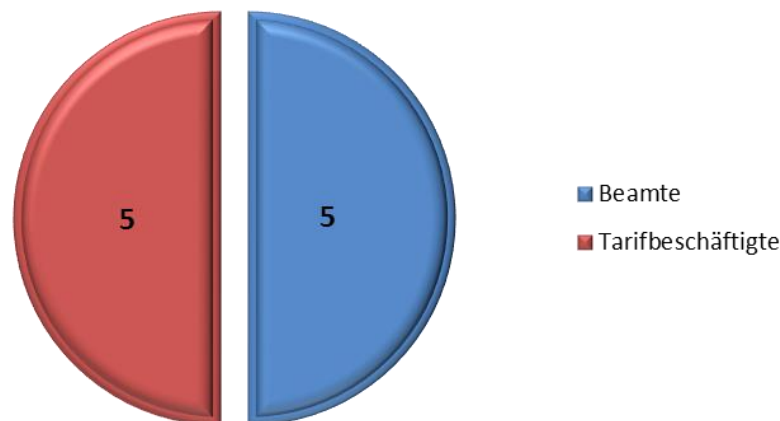
Stand Mai 2013

BSU-Intern

Die gesetzliche Grundlage für die amtliche Seeunfalluntersuchung und damit für die Tätigkeit 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 steht ein Personalstamm von nunmehr wieder 11 Beschäftigten zur Verfügung, davon fünf Beamte und sechs Tarifbeschäftigte. Trotz dieser geringen Personalstärke sind die Berufsfelder in der BSU vielfältig. So finden sich die Berufsbilder Nautiker, Schiffbauingenieur, Jurist, Maschinentechner sowie die kaufmännische Ausbildung oder aber typische Verwaltungsausbildungen. Neben einer hohen Qualifikation setzt die Tätigkeit bei der BSU große Einsatzfreude, Flexibilität und Professionalität voraus.

Gesamtpersonalbestand Stand: 31.12.2012



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/innen 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.

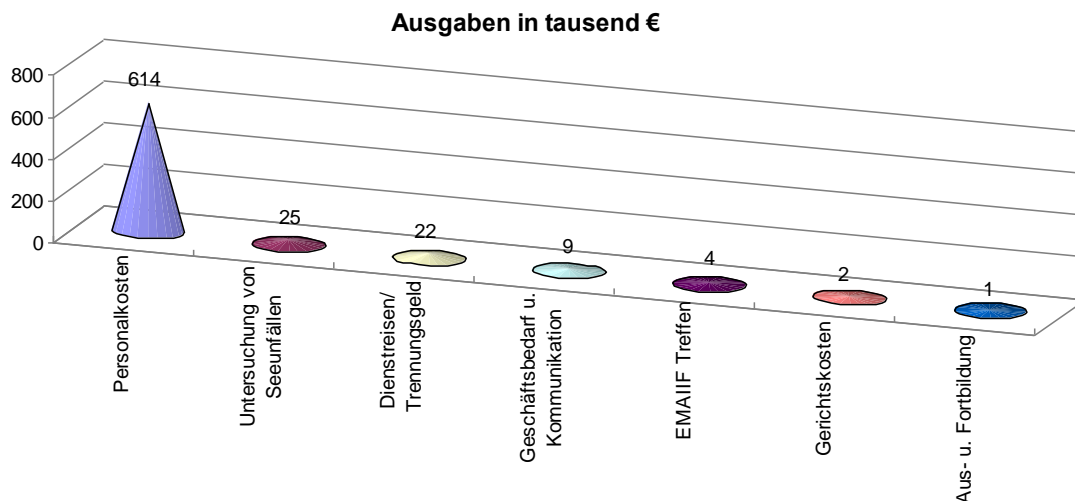
Der Fachbereich 2 leistet die notwendige Unterstützung in technischen Fragen, wie beispielsweise die Sicherstellung und Auswertung der technischen Aufzeichnungen, die an Bord des Schiffes sowie auch an Land vorgenommen wurden.

Verwaltung

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

Die Verwaltungsaufgaben bei der BSU wurden 2012 von (lediglich) zwei Mitarbeiterinnen wahrgenommen. Hierzu gehören u.a. alle Aufgaben der Organisation und Personalverwaltung sowie das Erstellen und Verwalten des Finanzhaushaltes. Eine Ausschreibung für die Nachbesetzung der dritten, seit Januar 2012 vakanten Stelle erfolgte im November 2012 und ist zwischenzeitlich erfolgreich abgeschlossen worden.

Das Haushaltsjahr 2012 schloss mit Gesamtausgaben in Höhe 677.000,- Euro. Hinzu kommen IT-Ausgaben in Höhe von 22.000,- Euro, die jedoch aufgrund der geringen Größe der BSU nicht direkt selbst verwaltet werden.



Ausgaben BSU 2012 (ohne Ausgaben für IT)

Größter Ausgabeposten waren 2012 die Personalausgaben mit 614.000,- Euro. Dies entspricht einem Anteil von ca. 90 % gemessen an den Gesamtausgaben.

Im Vergleich zu 2011, in dem die Gesamtausgaben 683.000,- Euro betragen, sind die Ausgaben (ohne IT-Ausgaben) in 2012 nahezu gleich geblieben.

Die Höhe der Ausgaben ist u.a. vom notwendigen Umfang der Seeunfalluntersuchungen abhängig und variiert deshalb von Jahr zu Jahr. Durch die Neufassung des SUG Ende 2011 wurden deutlich weniger Ausgaben für Seeunfalluntersuchungen notwendig.

Internationales

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 (EMAIIF) 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 und Pflege in die 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 Verkehrsicherheit in der Seeschifffahrt zu geben. Um diesem Ziel gerecht werden zu können, werden in EMCIP zu jedem gemeldeten Seeunfall die Grunddaten zu den beteiligten Schiffen sowie zum Unfallhergang erfasst. Bei Seeunfällen, die in einer Vor- oder Hauptuntersuchung bearbeitet werden, sind ergänzende Daten durch den zuständigen Untersucher einzupflegen. Da die Datenbank EMCIP ein hoch komplexes Gebilde ist, stellt dies mittlerweile einen erheblichen Mehraufwand dar. Zu beobachten ist auch die Tendenz der EMSA, den Untersuchungsstellen noch weitere Eingabepflichten aufzuerlegen. Es steht zu befürchten, dass darunter auf längere Sicht die eigentliche Untersuchungsarbeit leiden kann.

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

Jahreshöhepunkt EMAIIF 8

Vom 9. – 11. September richtete die BSU anlässlich ihres 10-jährigen Bestehens die 8. Konferenz der europäischen Sektion des Marine Accident Investigators' International Forums (EMAIIF) in Hamburg aus. Dazu konnten 29 ausländische Gäste, die 17 Flaggenstaaten repräsentierten, sowie ein Vertreter der European Maritime Safety Agency (EMSA) und verschiedene weitere Referenten begrüßt werden. Neben den europäischen Staaten Finnland, Frankreich, Ungarn, Lettland, Luxemburg, Malta, Niederlande, Norwegen, Portugal, Schweden, Schweiz und Vereinigtes Königreich waren auch die Flaggenstaaten Antigua & Barbuda, Kanada, Marshall Islands und die Vereinigten Staaten der Einladung gefolgt.

Nachdem es bereits am Vorabend einen kleinen Empfang im Hotel Hafen Hamburg gegeben hatte, begann die eigentliche Veranstaltung am Montagmorgen mit der Begrüßung der Teilnehmer/innen durch den Leiter der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ministerialdirektor Reinhard Klingen.

Der inhaltliche Schwerpunkt der Veranstaltung befasste sich mit der Zusammenarbeit zwischen Lotsen und Brückenteam. Vorträge wurden dazu von Albrecht Kramer, dem Ältermann der Elblotsen, mehreren Untersuchungskräften der BSU sowie von Vertretern mehrerer anderer Flaggenstaaten gehalten. Diverse weitere Präsentationen zu untersuchungsrelevanten Themen rundeten das Programm ab.

Insgesamt war es eine sehr gelungene Veranstaltung, wie diverse Rückmeldungen der Gäste bestätigten. Die nächste Konferenz wird von der Schweiz ausgerichtet, und zwar in Interlaken, was keinesfalls so skurril ist, wie es zunächst scheinen mag. Denn tatsächlich hat die Schweiz eine Seehandelsflotte von derzeit etwa 40 Schiffen.



Teilnehmer EMAIIF 8 vom 09.-11.09.2012
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.

Daneben soll die BSU zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr mit dem Ziel der Verhütung von Seeunfällen beitragen, indem sie neben der eigentlichen Untersuchungstätigkeit

- Statistiken führt und auswertet,
- Informationen über Seeunfälle veröffentlicht,
- Daten über Seeunfälle an die europäische Datenbank EMCIP und an die IMO-Datenbank GISIS weiterleitet und
- sich an Vortragsveranstaltungen beteiligt.

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 enthal-

tenen 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, steht es nicht mehr in dem Maße, wie nach dem alten Recht, im Ermessen der BSU, welche Unfälle vorrangig zu untersuchen sind.

Besondere Bedeutung gewinnt zunehmend auch die Regelung, nach der die BSU den endgültigen Untersuchungsbericht nunmehr spätestens 12 Monate nach dem Seeunfall zu veröffentlichen hat. Dies ist in komplexen Fällen, wie etwa in dem der MSC FLAMINIA, selbst dann nahezu unmöglich, wenn große Anteile der vorhandenen Ressourcen hierfür gebündelt werden. Dies hat im Übrigen insoweit Folgewirkungen, als andere Unfälle ggf. zurückgestellt werden müssen.

Nicht bzw. nicht mehr zuständig ist die BSU wegen der europarechtlich notwendig gewordenen Änderungen des SUG für Seeunfälle mit ausschließlicher Beteiligung von

1. Kriegsschiffen, Truppentransportschiffen oder sonstigen, dem Bund oder den Ländern gehörenden oder von diesen betriebenen Schiffen, die im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen Zwecken als Handelszwecken dienen,
2. Schiffen ohne Maschinenantrieb, Holzschiffen einfacher Bauart sowie nicht für gewerbliche Zwecke eingesetzten Sportbooten oder Sportfahrzeugen, sofern sie nicht über eine vorgeschriebene Besatzung verfügen und mehr als 12 Fahrgäste befördern,
3. Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 15 Metern,
4. fest installierten Offshore-Bohreinheiten.

Praktische Bedeutung hat dies insbesondere insoweit, als privat genutzte Sportboote nunmehr dem SUG überhaupt nicht mehr unterfallen und daher die BSU keinen gesetzlichen Auftrag mehr hat, Sportbootunfälle zu untersuchen. Nur in (seltenen) Ausnahmefällen ist es der BSU überhaupt noch möglich, Sportbootunfälle zu untersuchen, allerdings auch dies nur, wenn sich ein Unfall in deutschen Hoheitsgewässern oder in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone ereignet hat. Siehe hierzu auch die Ausführungen zur Untersuchung von Sportbootunfällen in den letzten zehn Jahren am Ende dieses Berichts.

Begriffsbestimmungen

Der Begriff „Seeunfall“ ist durch die Neufassung des SUG definiert als

1. jedes Ereignis, das wenigstens eine der nachstehenden Folgen hat
 - den Tod oder die schwere Verletzung eines Menschen, verursacht durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes
 - das Verschwinden eines Menschen von Bord eines Schiffes, verursacht durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes
 - den Verlust, vermutlichen Verlust oder die Aufgabe eines Schiffes
 - einen Sachschaden an einem Schiff
 - das Aufgrundlaufen oder den Schiffbruch eines Schiffes oder die Beteiligung eines Schiffes an einer Kollision
 - einen durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes verursachten Sachschaden
 - einen Umweltschaden als Folge einer durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes oder mehrerer Schiffe verursachten Beschädigung eines Schiffes oder mehrerer Schiffe
2. sowie jedes durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes verursachte Ereignis, durch das ein Schiff oder ein Mensch in Gefahr gerät oder als dessen Folge ein schwerer Schaden an einem Schiff, einem meeres-technischen Bauwerk oder der Umwelt verursacht werden könnte.

In Abhängigkeit von den eingetretenen Folgen wird der Oberbegriff „Seeunfall“ weiter unterteilt in:

Sehr Schwerer Seeunfall (SSU):

Todesfolge, Totalverlust eines Schiffes oder Unfall mit erheblicher Umweltverschmutzung

Schwerer Seeunfall (SU):

Seeunfall, der nicht als SSU einzuordnen ist, bei dem es jedoch

- zum Ausfall der Hauptmaschine;
- zu einer erheblichen Beschädigung der Unterkunftsräume;
- zu einer schweren Beschädigung der schiffbaulichen Verbände;
- zu einem Leck im Unterwasserbereich der Außenhaut mit Fahruntüchtigkeit des Schiffes;
- zu einer Verschmutzung unabhängig von der Menge freigesetzter Schadstoffe; und/oder
- zu einer Havarie, die ein Abschleppen oder eine Hilfeleistung von Land erforderlich macht, kommt

Weniger schwerer Seeunfall (WSU):

Alle anderen Seeunfälle, die nicht als SSU oder SU einzuordnen sind

Vorkommnis (V):

Jedes durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes verursachte Ereignis, durch das ein Schiff oder ein Mensch in Gefahr gerät oder als dessen Folge ein schwerer Schaden an einem Schiff, einem meeres-technischen Bauwerk oder der Umwelt verursacht werden könnte.

Die 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) sind.

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

Das Gesetz gilt außerdem nicht für Binnenschiffe, Kriegsschiffe, Truppentransportschiffe und sonstige, dem Bund oder den Ländern gehörenden oder von diesen betriebenen Schiffen, die im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen Zwecken als Handelszwecken dienen.



**Wassereintritt an der Steuerbordseite des Schüttgutfrachters SPLITTNES;
BSU Untersuchung Az. 507/11, laufende Untersuchung am 31.12.2012**



**Kollision im Nord-Ostsee-Kanal, BSU Untersuchung Az. 117/11, laufende Untersuchung am 31.12.2012
Quelle: Hasenpusch Photo-Productions and Agency**

Veröffentlichungen

Alle von der BSU veröffentlichten Berichte sind, sortiert nach Veröffentlichungsjahr, auf der BSU Internetseite www.bsu-bund.de unter dem Stichwort „Publikationen“ veröffentlicht.

Durch das Inkrafttreten der EU-Richtlinie zur Seeunfalluntersuchung und deren Umsetzung in nationales Recht durch Änderung des SUG, ist der Entscheidungsspielraum der BSU zur Untersuchung bzw. Nichtuntersuchung von Seeunfällen stärker als bisher eingeschränkt. So müssen alle im Zuständigkeitsbereich der BSU gemeldeten SSU untersucht und alle SU zumindest im Rahmen einer Voruntersuchung ausgewertet werden. Abweichungen von diesem Grundsatz müssen gegenüber der durch die Europäische Kommission hierzu beauftragten Europäischen Seesicherheitsagentur (EMSA) begründet werden. Bei der Entscheidung, einen SU nur im Rahmen einer Voruntersuchung zu untersuchen, ist insbesondere die Schwere des Unfalls, die Art der beteiligten Schiffe und deren Ladung und die Frage zu berücksichtigen, ob aus einer vollen Sicherheitsuntersuchung neue Erkenntnisse zur Verhütung künftiger Seeunfälle gewonnen werden können. Fälle, die nach einer Voruntersuchung eingestellt werden, werden in der Regel mit einem internen Bericht abgeschlossen. Hauptuntersuchungen, die keine neuen Schlüsse zur Vermeidung künftiger Unfälle zulassen, da beispielsweise die Sicherheitsfragen bereits zuvor bei einem ähnlich gelagerten Unfall thematisiert wurden, werden in der Regel mit einem summarischen Untersuchungsbericht abgeschlossen. Dieser enthält keine Sicherheitsempfehlungen, verweist jedoch unter Umständen auf vorherige Berichte und Empfehlungen der BSU oder ausländischer Seeunfalluntersuchungsbehörden.

Die Untersuchungsberichte der BSU folgen einem bestimmten Schema, das ebenfalls von der Richtlinie 2009/18/EG vorgegeben ist. Neben dem obligatorischen Hinweis auf den Zweck der Sicherheitsuntersuchung, nämlich der Verhütung künftiger Unfälle und Störungen, nicht aber der Entscheidung über Verschulden, Haftung oder Ansprüche, enthält jeder Bericht

- eine Zusammenfassung des Unfallgeschehens,
- die Fakten, insbes. 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.

Sicherheitsempfehlungen

In Anlehnung an den IMO-Code zur Seeunfalluntersuchung ist in der neuen EU-Richtlinie und entsprechend im geänderten SUG die Tätigkeit der Seeunfalluntersuchungsbehörden als „Sicherheitsuntersuchung“ beschrieben. Hierdurch wird unterstrichen, dass die Untersuchungen nach Seeunfällen nicht der Klärung von Schuld- und Haftungsfragen dienen, sondern ausschließlich dem Zweck der Verbesserung der Sicherheit in der Seefahrt. Diesem Zweck dient auch die Herausgabe einer Sicherheitsempfehlung. Eine Sicherheitsempfehlung weist auf eine erkannte Sicherheitslücke hin und soll dem Adressaten helfen, künftig ähnliche Situationen, die im untersuchten Fall zu einem Unfall führten, zu vermeiden oder zumindest die Auswirkungen zu verringern.

Deshalb konzentriert sich eine Sicherheitsuntersuchung der BSU auch nicht nur auf die Vorgänge an Bord, sondern beleuchtet zudem die landseitige Organisation. Neben der Besatzung können folglich auch Lotsen, Reedereien, Werften, Hersteller von Ausrüstungsgegenständen, die Schifffahrtsverwaltung, der Gesetzgeber oder andere Adressaten von Sicherheitsempfehlungen sein.

Sicherheitsempfehlungen können vor der Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes als Frühwarnung durch die BSU herausgegeben werden (Vorabsicherheitsempfehlungen). Diese dienen zur Vermeidung von Unfällen, wenn erkannt wurde, dass ein Sicherheitsrisiko besteht, auf welches sofort, d.h. noch vor Veröffentlichung des Abschlussberichts hingewiesen werden muss.

Die BSU hat 2012 in neun Abschlussberichten Sicherheitsempfehlungen herausgegeben. Außerdem wurde außerhalb eines Untersuchungsberichtes eine Sicherheitsempfehlung per Pressemeldung 13/12 vom 16. Juli 2012 herausgegeben, bei der es um einen technischen Defekt in der Bordelektronik eines Containerschiffs ging, der Ursache für eine Kollision mit der Hafempier war.

Alle von der BSU veröffentlichten Empfehlungen sind, sortiert nach Veröffentlichungsjahr, auf der BSU Internetseite www.bsu-bund.de unter dem Stichwort „Publikationen“ nachzulesen.

Hauptuntersuchungen

2012 wurden 14 Untersuchungen mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen. Wie man an den laufenden Untersuchungen per 31. Dezember 2012 (s. Tabelle S. 29/30) ersehen kann, sind auch viele ältere Fälle noch in Bearbeitung. Dies ist einerseits der Tatsache geschuldet, dass der Unfall der MSC Flaminia im zweiten Halbjahr 2012 unverhältnismäßig viel Personalkapazität gebunden hat, andererseits aber auch dadurch, dass die Unfälle, die nach dem neuen SUG zu bearbeiten sind, nunmehr wegen der einzuhaltenden Jahresfrist Vorrang genießen. Bei den „Altfällen“ gibt es eine solche zeitliche Beschränkung nicht.

Der bereits im Vorjahr thematisierte Unfall der „LISCO GLORIA“ wurde 2012 abgeschlossen (s. Untersuchungsbericht 445/10), ebenso die spektakuläre Kollision des TMS ZAPADNY mit einem Schwimmdock auf der Weser.

Zum Ende des Jahres 2012 waren einige Unfälle noch in Bearbeitung, die auch reges öffentliches Interesse hervorriefen, neben dem Brand auf der MSC FLAMINIA insbesondere der Fall COSTA CONCORDIA sowie auch einer der letzten noch nach dem alten Recht zu untersuchenden Sportbootunfälle, nämlich der Kollision einer Motoryacht mit einem Surfer im August 2011 vor Pelzerhaken.

Schwerer Seeunfall durch die Kollision TMS ZAPADNY mit einem am Weserufer vertäuten Schwimmdock der Fr. Lürssen Werft nach Überholvorgang TMS RHONESTERN ./ TMS ZAPADNY

Am 5. April 2011 um 08:04 Uhr kollidierte das unter Lotsenberatung fahrende, in Belize registrierte TMS ZAPADNY in Höhe Bremen-Vegesack mit der Stirnseite eines am nördlichen Weserufer fest vertäuten Schwimmdocks der Fr. Lürssen Werft. Dem Zusammenstoß vorausgegangen war ein Überholmanöver des unter Isle of Man Flagge fahrenden und ebenfalls mit einem Lotsen besetzten TMS RHONESTERN, in dessen Folge die ZAPADNY mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auf Grund hydrodynamischer Effekte ihre Steuerfähigkeit eingebüßt hatte.

Auf Grund der mit der Kollision verbundenen Krafteinwirkungen auf das Dock rissen dessen diverse Landverbindungen großflächig ab. Die von der Kollision betroffene Stirnseite des leeren Schwimmdocks löste sich daraufhin mit der Flussströmung von der Kaimauer. Die schwimmfähig gebliebene ZAPADNY, deren Bug sich in der Stirnseite des Docks verkeilt hatte, und das Dock selbst legten sich in der Folgezeit quer zur Flussrichtung und blockierten dadurch ca. zwei Stunden den Verkehr auf der Weser. Die auf dem Schwimmdock tätigen Werftarbeiter hatten sich vor dem Unfall rechtzeitig in Sicherheit bringen können. Da sich auch auf dem von der Kollision primär betroffenen Vorschiff der ZAPADNY zum Unfallzeitpunkt keine Besatzungsmitglieder befanden, kam es zu keinen Personenschäden.

Das TMS RHONESTERN war von den Auswirkungen des Überholmanövers selbst nicht betroffen und setzte seine Reise ohne Unterbrechung in Richtung des nächsten Bestimmungshafens fort. Umweltschäden traten nicht ein.



In die Stirnseite des Schwimmdocks verkeiltes Vorschiff der ZAPADNY

Sehr schwerer Seeunfall durch Brand und Explosion an Bord der MSC FLAMINIA am 14. Juli 2012 auf dem Atlantik und die sich daran anschließenden Ereignisse

Am 14. Juli 2012 kam es auf dem unter deutscher Flagge fahrenden Vollcontainerschiff MSC FLAMINIA auf dessen Reise von Charleston nach Antwerpen zu einer Rauchentwicklung mit anschließender Explosion im Laderaum 4. Das Schiff befand sich zum Unfallzeitpunkt mitten auf dem Atlantischen Ozean. Die Besatzung verließ wegen der nicht abschätzbaren Gefahren für Leib und Leben das Schiff und wurde kurze Zeit später von dem Tanker DS CROWN an Bord genommen. Bei dem Unfall kamen drei Seeleute ums Leben. Zwei weitere Besatzungsmitglieder wurden schwer verletzt.

Die Bergung des Schiffes und die damit untrennbar verknüpfte Suche nach einem Notliegeplatz bzw. Nothafen stellten den Schiffseigentümer, das beauftragte Bergungsunternehmen und die involvierten Behörden der für die Zuweisung eines Nothafens in Betracht kommenden europäischen Küstenstaaten vor große Herausforderungen. Schlussendlich erklärte sich die Bundesrepublik Deutschland im Ergebnis eines länger andauernden Entscheidungsprozesses und einer von britischen, französischen und deutschen Experten durchgeführten Inspektion des Havaristen bereit, diesen aufzunehmen. Die MSC FLAMINIA machte daraufhin am 9. September 2012 in Wilhelmshaven fest.



Zerstörungen auf der MSC Flaminia (von der Brücke aus gesehen)

Sehr schwerer Seeunfall des Kreuzfahrtschiffes COSTA CONCORDIA

Eine der in der Öffentlichkeit meist beachteten Schiffskatastrophen ereignete sich am 13. Januar 2012, als das italienische Kreuzfahrtschiff COSTA CONCORDIA auf einer Fahrt im westlichen Mittelmeer mit 4229 Personen an Bord vor der italienischen Insel Giglio mit einem der Küste vorgelagerten Felsen kollidierte. In der Folge erlitt das Schiff einen fast 70 m langen Riss auf der Steuerbordseite, was unmittelbar zu heftigem Wassereinbruch in den Maschinenräumen mit der Folge eines Blackouts sowie zu der Manövrierunfähigkeit des Schiffes führte. Das Schiff bekam schnell Schlagseite und strandete schließlich auf den Felsen vor dem Hafen von Giglio, wohin Wind und Strömung das Schiff getrieben hatten.

Das Unglück forderte 32 Todesopfer, darunter 12 deutsche Staatsangehörige. Aus diesem Grund ist Deutschland hinsichtlich der Untersuchung des Falles durch die italienischen Behörden ein Staat mit erheblichem Interesse i.S.d. SUG und hat sich daher von Anfang an darum bemüht, eng mit der italienischen Untersuchungsbehörde zusammenzuarbeiten. Unter anderem nahm ein Mitarbeiter der BSU an zwei Informationsveranstaltungen zu diesem Thema in Rom teil.

Mittlerweile hat die italienische Seeunfalluntersuchungsbehörde ihren Untersuchungsbericht veröffentlicht. Dieser hat in der Folgezeit – teilweise nachvollziehbar – heftige Kritik erfahren. Der Fall ist nach Auffassung der BSU noch nicht endgültig abgeschlossen. Soweit es noch möglich ist, wird die BSU versuchen, einige offene Fragen zu dem Unglück noch zu klären.



Die Costa Concordia kurz nach der Strandung

Statistik

Der Statistikeil bedarf einiger Erklärungen.

Sämtliche Statistiken der Vorjahre basierten auf den Vorgaben der IMO-Vorschriften bzw. teilweise auch auf nationalen Vorgehensweisen. Daher gab es bisher die folgenden Einstufungen der hier eingegangenen Meldungen:

- Sehr schwerer Seeunfall (SSU)
- Schwerer Seeunfall (SU)
- Weniger schwerer Seeunfall (WSU)
- Bagatellunfall (U)
- Kein Seeunfall (KU)

Daran hat sich prinzipiell auch nichts geändert. Mit der Umsetzung der RL 2009/18/EG durch das neue, zum 1. Dezember 2011 in Kraft getretene SUG konnten allerdings die nationalen Eigenheiten, vor allem im Bereich der Sportbootunfälle, nicht beibehalten werden. Denn mittlerweile war eine europäische Datenbank (EMCIP) eingerichtet worden, die ausschließlich nach den Vorgaben der RL arbeitet, so dass Sportbootunfälle überhaupt nicht mehr berücksichtigt werden, und in der es auch keine Bagatellunfälle mehr gibt, sondern stattdessen nur noch die Eintragungen „WSU“ und „Vorkommnisse“. Das führt zu Verschiebungen, die nachfolgend erläutert werden sollen.

| | 2011 (alt) | 2012 (alt) | 2012 (neu) |
|-------------------------|------------|------------|------------|
| SSU | 11 | 4 | 3 |
| - davon Sportboote | 3 | 1 | |
| SU | 24 | 13 | 8 |
| - davon Sportboote | 4 | 5 | |
| WSU | 95 | 87 | 332 |
| - davon Sportboote | 22 | 6 | |
| Bagatellunfälle (U) | 361 | 293 | |
| - davon Sportboote | 97 | 42 | |
| Vorkommnisse (V) | | | - |
| Andere Unfälle (AU) | | | 54 |
| - davon Sportboote | | | 42 |
| Kein Seeunfall (KU) | 66 | 65 | 65 |
| | | | |
| Meldungen gesamt | 557 | 462 | 462 |

Die Tabelle zeigt eine Gegenüberstellung der Unfallentwicklung in 2011 gegenüber 2012 in den ersten beiden Spalten, und zwar nach dem alten System. Daraus ist ohne weiteres zu entnehmen, wie die generelle Unfallentwicklung von 2011 auf 2012 war.

Die dritte Spalte vergleicht die Unfallmeldungen 2012 nach dem alten System mit dem neuen System. Die absoluten Zahlen bleiben danach gleich, jedoch ergeben sich Verschiebungen innerhalb der einzelnen Kategorien. Im Einzelnen:

Im Bereich der SSU werden nunmehr die Sportbootfälle nicht mehr berücksichtigt. Diese finden sich jetzt in der Kategorie AU. Das Gleich gilt für die Kategorien SU und WSU.

Die Kategorie Bagatellunfälle ist entfallen. Darunter fielen bisher i.d.R. Unfälle mit kleineren Sachschäden ohne weitere Auswirkungen oder auch Beinaheunfälle oder andere gefährliche Vorkommnisse. Nunmehr werden diese Unfälle, soweit es sich um die Berufsschiffahrt handelt, entweder in der Kategorie WSU geführt, nämlich wenn ein Unfall vorliegt, oder in der Kategorie V,

wenn es sich um ein gefährliches Ereignis ohne einen Unfall handelt. Letzteres wird definiert als „jedes durch oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes verursachte Ereignis, durch das ein Schiff oder ein Mensch in Gefahr gerät oder als dessen Folge ein schwerer Schaden an einem Schiff, einem meerestechnischen Bauwerk oder der Umwelt verursacht werden könnte“ (§ 1a Ziff. 1b SUG). Die Problematik liegt hier darin, dass letztlich nichts passiert ist. Das wiederum führt dazu, dass die Neigung, derartige Vorkommnisse zu melden, eher gering sein wird. Typische Fälle für Vorkommnisse sind etwa Blackouts, also z.B. Maschinenausfälle mit Notankerung, die keinerlei Schäden an Schiffen, Umwelt oder Menschen zur Folge hatten. Daher wird die Spalte „V“ mit einiger Wahrscheinlichkeit auch in Zukunft allenfalls spärlich gefüllt sein.

Handelt es sich dagegen um Sportboote, werden diese Unfälle unter AU subsumiert. Darunter fallen auch Unfälle mit ausschließlicher Beteiligung von kleinen Fischereifahrzeugen, sog. Staatsschiffen oder Binnenschiffen.

Nicht als Seeunfälle (KU) werden all die Fälle bezeichnet, die keinen unmittelbaren Bezug zum Schiffsbetrieb haben, etwa Unfälle während eines Werftaufenthaltes oder auf Offshore-Anlagen, reine Arbeitsunfälle während der Lade- und Löscharbeiten oder etwa Suizide.

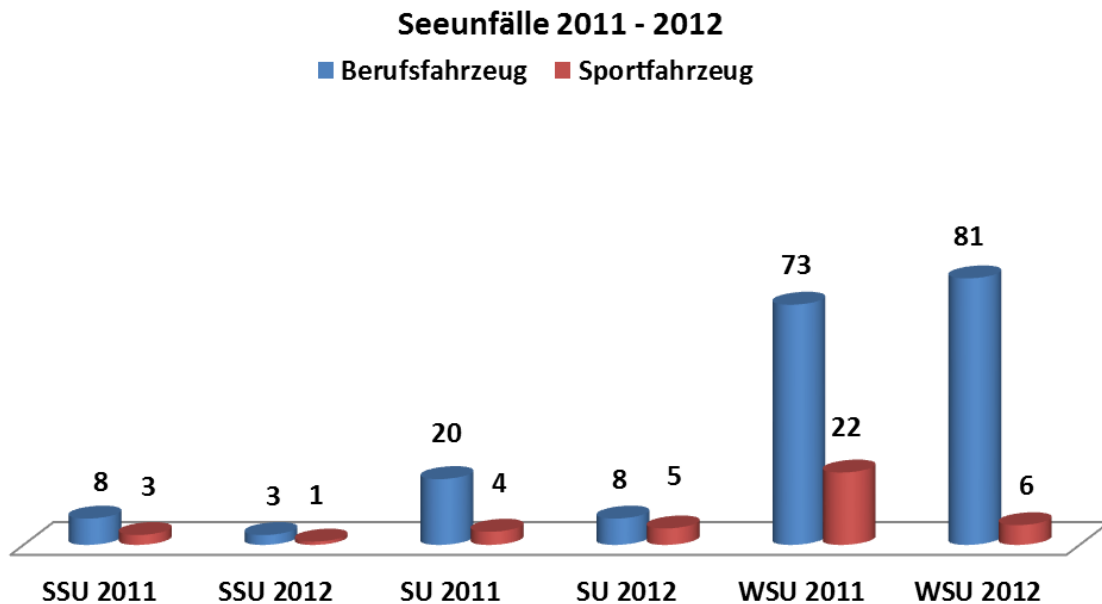
Um Vergleiche mit den Vorjahren ziehen zu können, entsprechen die nachfolgenden Statistiken noch dem „alten“ System, soweit nicht ausdrücklich auf das neue System Bezug genommen wird.

Seeunfälle insgesamt

In 2012 wurden insgesamt 462 Vorfälle von der BSU erfasst, von denen 104 nach der „alten“ Definition als „Seeunfälle“ einzustufen waren. Die Entwicklung der Unfallzahlen im Vergleich zum Vorjahr stellt das folgende Diagramm dar.

Besonders relevant für die BSU ist hierbei die Entwicklung der schweren und der sehr schweren Seeunfälle (SU und SSU). Diese sind im Vergleich zum Vorjahr im Bereich der Berufsschifffahrt massiv zurückgegangen, nämlich von 28 auf nur noch 11.

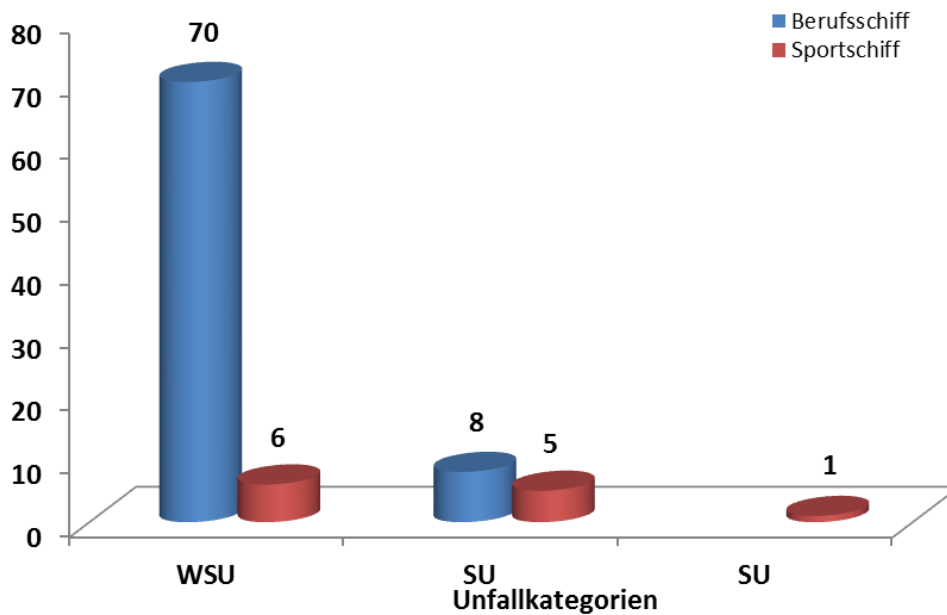
Dieser Rückgang ist nur schwer zu erklären. Es könnte sich um einen „Ausreißer“ handeln, aber auch das Schrumpfen der deutschen Flagge könnte dazu beigetragen haben. Die schönste Erklärung wäre aber zweifellos, wenn die Bemühungen aller damit befassten Stellen zur Seesicherheit allgemein beigetragen hätten.



Seeunfälle in deutschen Gewässern

2012 ereigneten sich innerhalb der deutschen Gewässer 90 (115)¹ Seeunfälle, unterteilt in 76 (89) WSU, 13 (18) SU und 1 (8) SSU. 78 (89) der 90 gemeldeten Seeunfälle betrafen dabei Berufsschiffe einschließlich Fischereifahrzeuge.

Seeunfälle in deutschen Gewässern



Seeunfälle auf deutschen Schiffen

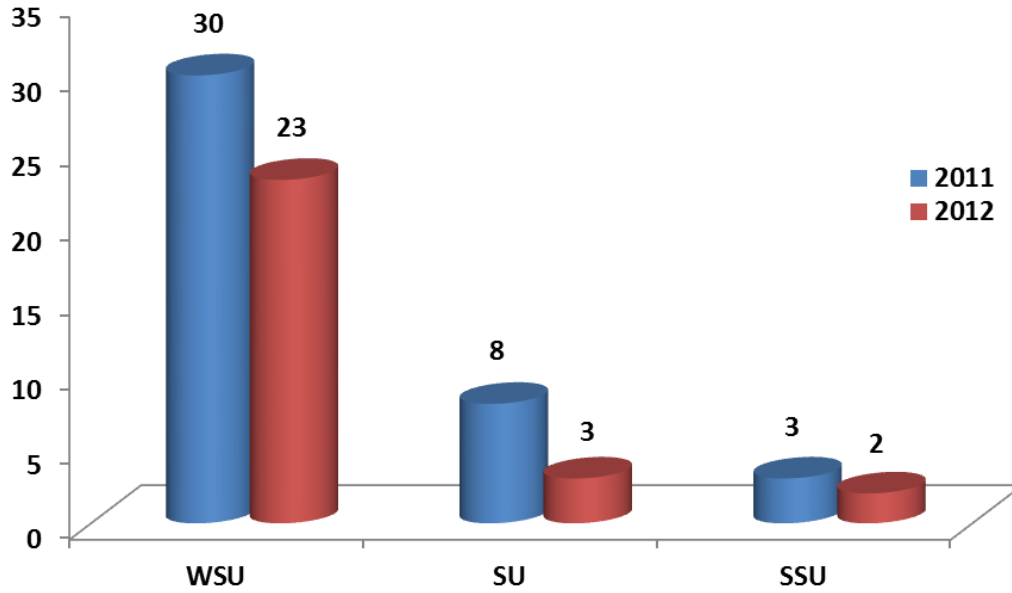
An Bord von Berufsschiffen unter deutscher Flagge ereigneten sich 28 (41)² Seeunfälle, unterteilt in 23 (30) WSU, 3 (8) SU und 2 (3) SSU sowie 4 (7) Seeunfälle an Bord von Fischereifahrzeugen mit 3 (7), WSU 1 (0) SU und kein SSU (kein SSU). Am 31. Dezember 2012 waren 448 Berufsschiffe und 71 Seefischereifahrzeuge unter deutscher Flagge registriert³. Im Vorjahr fuhren noch 82 Berufsschiffe mehr unter deutscher Flagge, so dass wir es hier mit einem beachtlichen Rückgang von mehr als 15 % zu tun haben.

¹ Vorjahreszahlen in Klammern

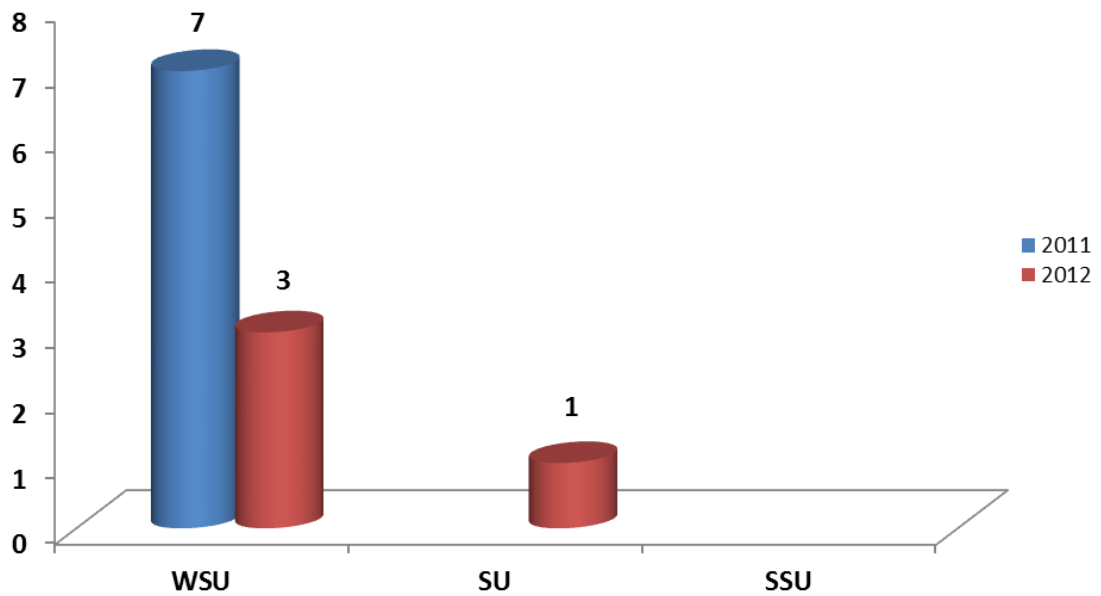
² Vorjahreszahlen in Klammern

³ Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

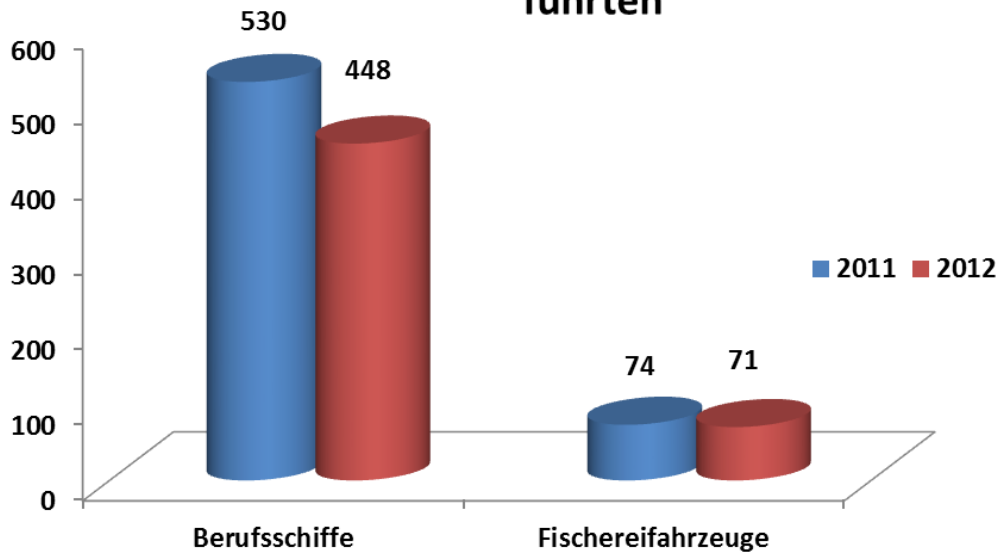
Seeunfälle auf deutschen Schiffen



Seeunfälle auf deutschen Seefischereifahrzeugen

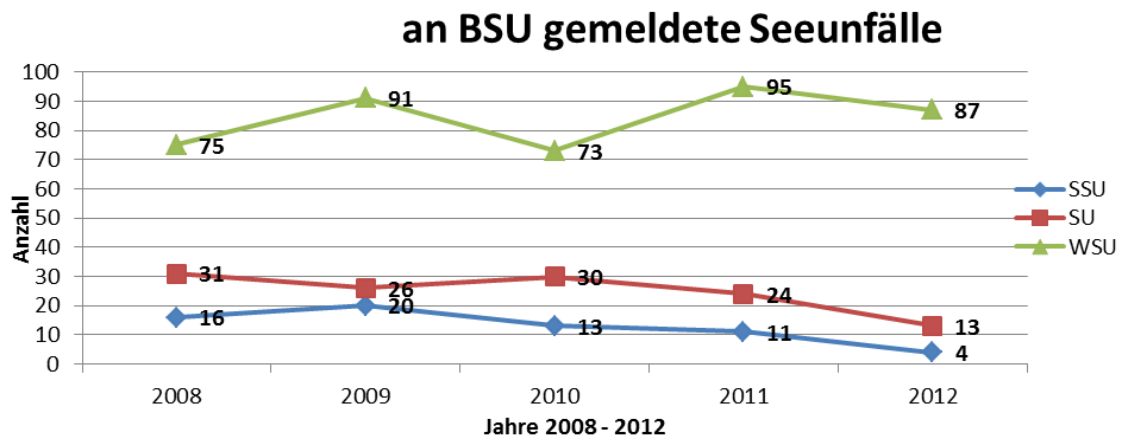


Schiffe, die 2011/2012 die deutsche Flagge führten



Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

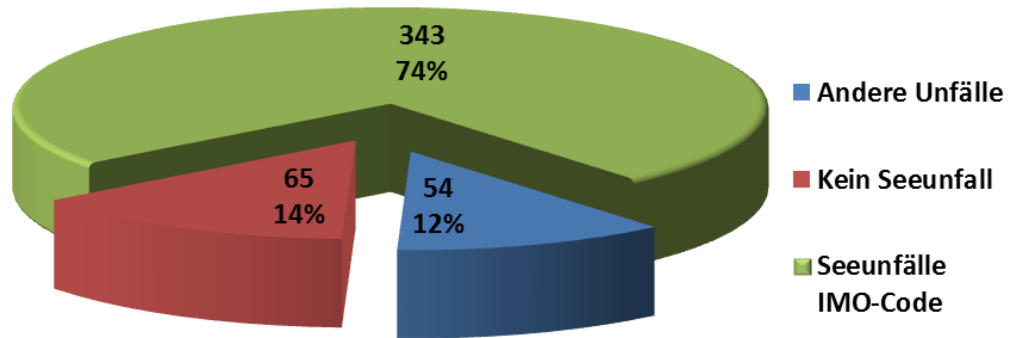
Seeunfälle 2008 bis 2012



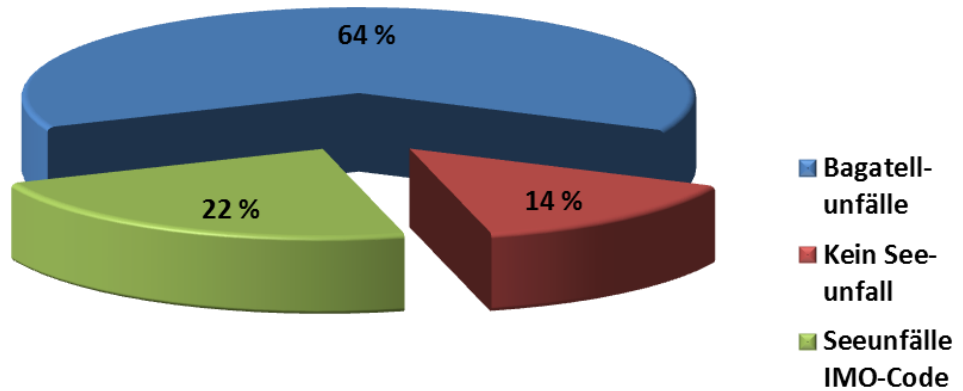
Die Fünf-Jahres-Übersicht zeigt in den Vorjahren nur leichte Schwankungen bei den „Sehr Schweren“ (SSU) und „Schweren Seeunfällen“ (SU), während die „Weniger Schweren Seeunfälle“ (WSU) größeren jährlichen Schwankungen unterworfen sind. Im Jahr 2012 gab es hingegen einen signifikanten Rückgang bei den SSU und SU. Auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es im Vergleich zum Vorjahr deutlich weniger deutsch geflaggte Schiffe gibt, sind dies höchst erfreuliche Zahlen.

Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle

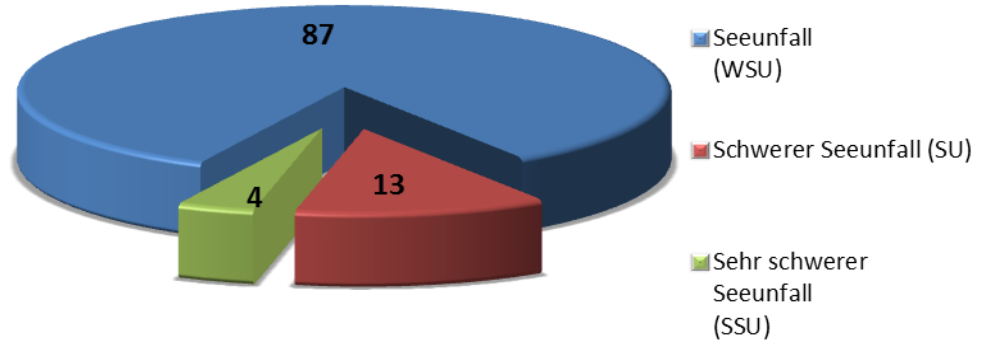
Gesamtmeldungen nach neuem Einstufungssystem



Gesamtmeldungen nach dem alten Einstufungssystem

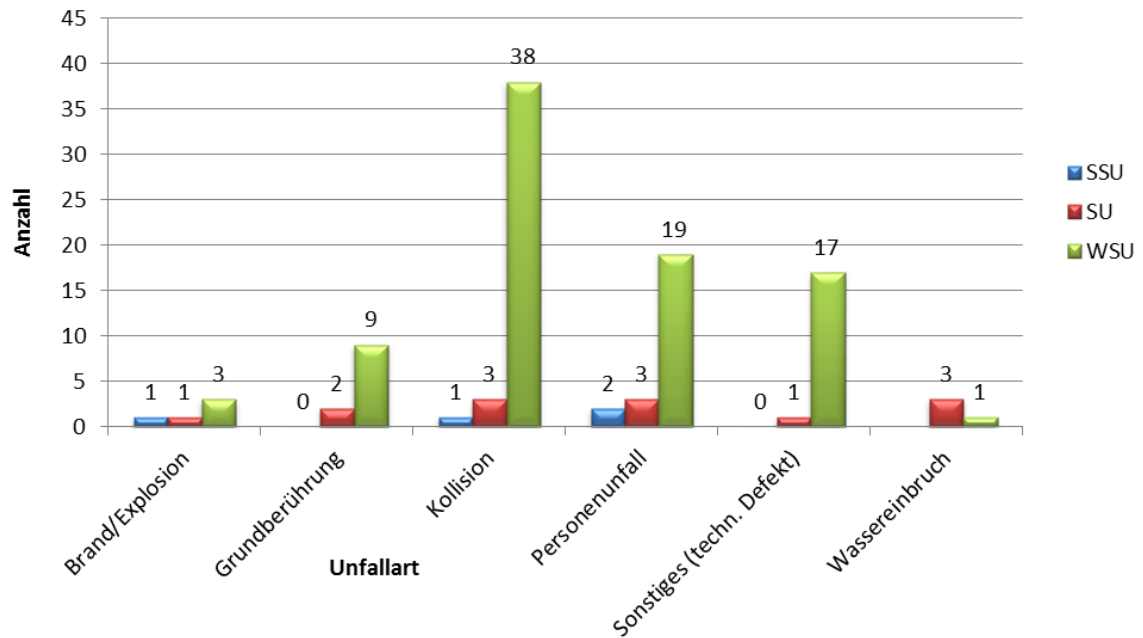


Seeunfälle nach IMO-Code

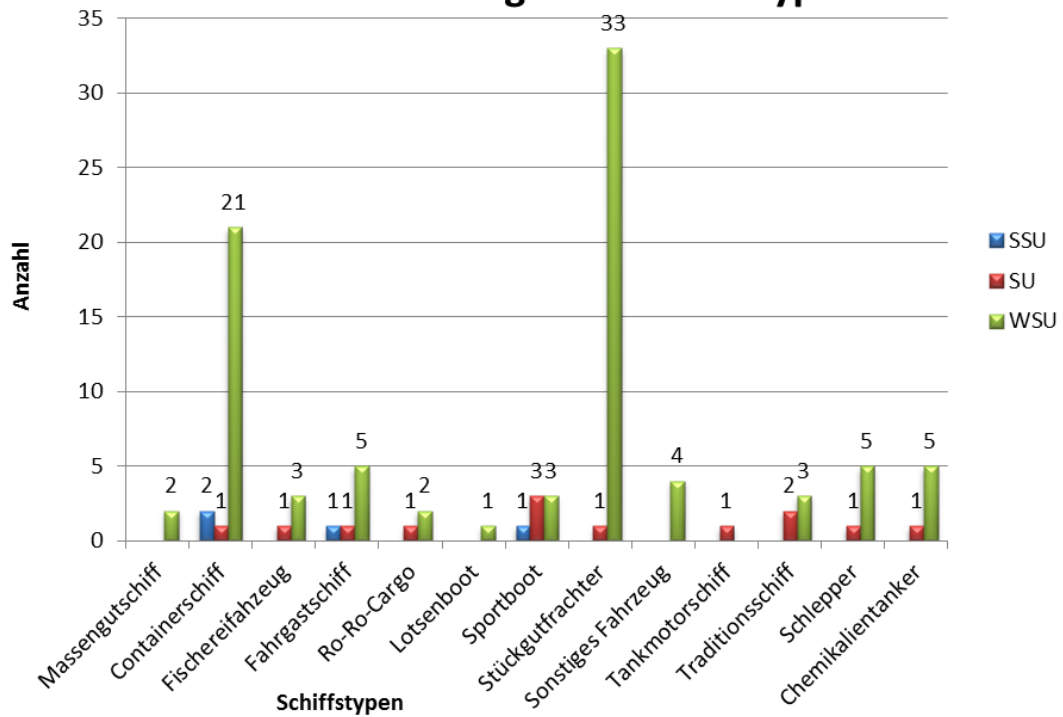


Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen

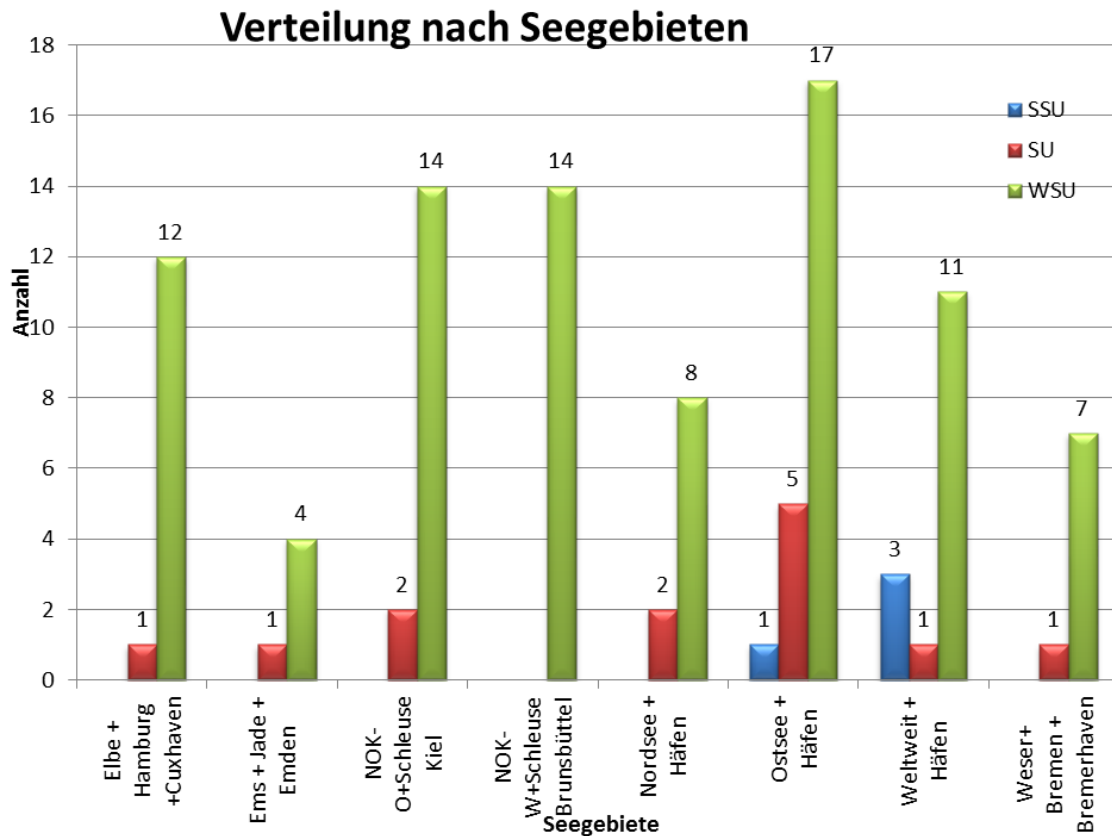
Verteilung nach Unfallart



Verteilung nach Schiffstypen

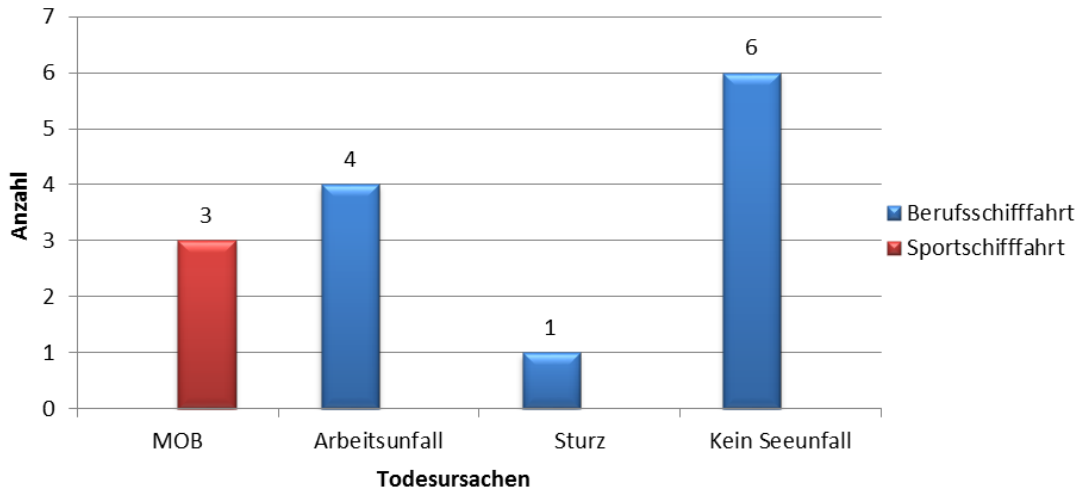


Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten

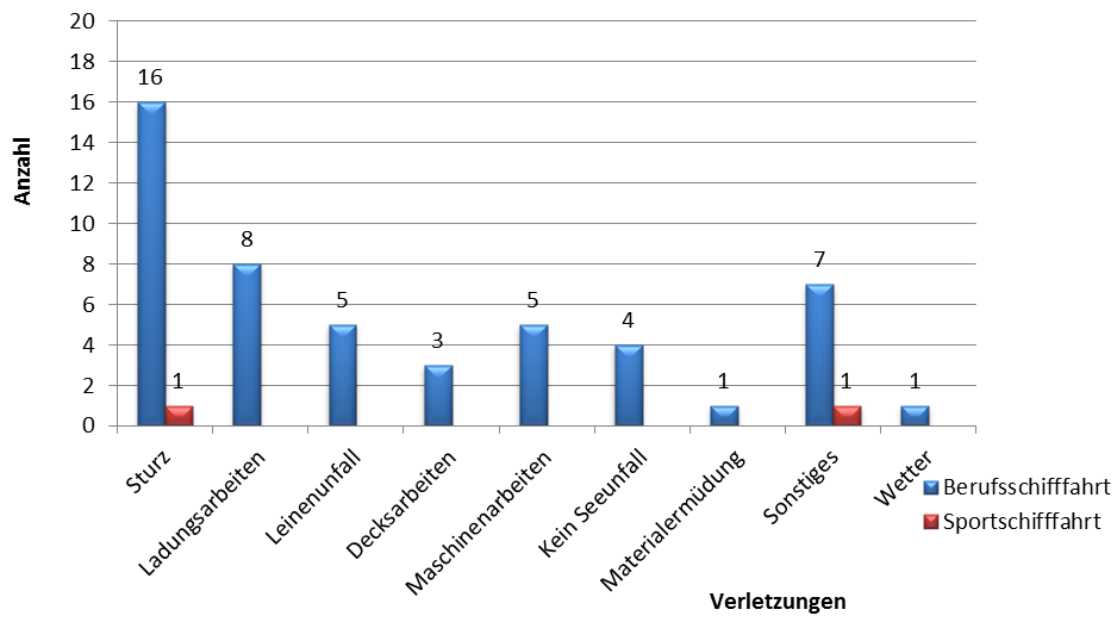


Verteilung der Seeunfälle nach Todesursachen und Verletzungen

Verteilung nach Todesursachen



Verteilung nach Verletzungen



Übersicht über erledigte und laufende Untersuchungen

Ende 2011 gab es insgesamt 32 laufende Untersuchungen. 14 dieser Untersuchungen wurden 2012 mit einem veröffentlichten Untersuchungsbericht abgeschlossen, weitere drei mit einem internen Bericht und schließlich wurden zwei Fälle an die zuständigen Flaggenstaaten abgegeben. Die restlichen 13 Fälle befinden sich weiterhin in Bearbeitung.

In 2012 kamen insgesamt 10 weitere Fälle in die Untersuchung, von denen 4 in 2012 auch bereits abgeschlossen werden konnten. Ende 2012 befanden sich demnach 19 Unfälle in Bearbeitung. Die Einzelheiten sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen.

Untersuchte Seeunfälle, die mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

| | Veröffent-licht | Bericht Nr. | Unfalltag | Schiffsname | Schiffstyp | Nationalität | Unfallort | Unfallart |
|----|-----------------|-------------|------------|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--------------------------------------|--|
| 1 | 16.01.2012 | 140/10 | 18.04.2010 | Sonoro/ Süllberg | Chemikalien- tanker/ Containerschiff | Gibraltar/ Gibraltar | NOK | Böschungs- berührung und Kollision |
| 2 | 01.02.2012 | 445/10 | 08.10.2010 | Lisco Gloria | RoRo- Fahrgastschiff | Litauen | NW Fehmarn | Brand |
| 3 | 15.02.2012 | 550/10 | 11.12.2010 | Christopher/ Clipper Miki | Containerschiff/ Chemikalien- tanker | Antigua & Barbuda / Bahamas | Weiche Au- dorf/NOK | Kollision |
| 4 | 01.03.2012 | 301/09 | 01.08.2009 | Ece Nur K | Chemikalien- tanker | Türkei | Unterebbe | Personenunfall |
| 5 | 15.03.2012 | 413/10 | 21.09.2010 | Waterway | Hopperbagger | Zypern | Hafen Emden | Personenunfall |
| 6 | 02.04.2012 | 415/10 | 22.09.2010 | Thule | Stückgutfrachter | Deutschland | Naantali/ Finnland | Personenunfall m. Todesfolge |
| 7 | 16.04.2012 | 325/11 | 29.06.2011 | Amphitrite | Traditionssegler | Deutschland | Kleiner Belt | Festkommen |
| 8 | 30.04.2012 | 143/11 | 30.04.2011 | Special One | Segelyacht | Deutschland | Fehmarn | Personenunfall m. Todesfolge |
| 9 | 15.05.2012 | 570/10 | 21.12.2010 | MSC La Spezia | Containerschiff | Deutschland | Hafen Gioia Tauro/ Italien | Personenunfall |
| 10 | 01.06.2012 | 450/11 | 16.09.2011 | Fiducia | Containerschiff | Deutschland | Cebu / Philip- pinen | Grundberüh- rung |
| 11 | 15.08.2012 | 102/11 | 05.04.2011 | Rhonestern/ Zapadnyy | Tankschiff/ Chemikalien- tanker | Belize/ Isle of Man | Weser | Kollision |
| 12 | 15.10.2012 | 301/11 | 28.07.2011 | Seute Deern | Traditionsschiff | Deutschland | O-lich Chris- tianso/ Bornholm | Personenunfall |
| 13 | 01.11.2012 | 515/10 | 19.11.2010 | Mecklenburg- Vorpommern | RoRo- Fahrgastschiff | Deutschland | Hafen Warnow | Brand |
| 14 | 19.12.2012 | 230/09 | 27.06.2009 | Marti Princess/ Renate Schulte | Containerschiff/ Schüttgutfrachter | Deutschland/ Malta | Insel Bozcaada / Türkei | Kollision |

*Untersuchung durch den Flaggenstaat in Zusammenarbeit mit der BSU

Untersuchte Seeunfälle, die mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

| | Datum | Bericht Nr. | Unfalltag | Schiffsname | Schiffstyp | Nationalität | Unfallort | Unfallart |
|---|---------------------------|-------------|------------|----------------------------------|---|--------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 1 | Eingestellt 24.08.2012 | 485/11 | 09.11.2011 | Kovera/ Ida | Stückgutfrachter/ Stückgutfrachter | Panama/Zypern | Reede Kiel- Holtenuau | Kollision |
| 2 | Eingestellt 15.02.2012 | 497/11 | 14.11.2011 | Elbtank Italy | Chemikalienanker | Liberia | NOK | Kollision |
| 3 | Eingestellt 20.12.2012 | 503/11 | 19.11.2011 | Cosco Harmony/ Altenwerder | Containerschiff/ Binnenfahrgast- schiff | Hongkong/ Deutschland | Hafen Hamburg | Kollision |
| 4 | Eingestellt 05.07.2012 | 117/12 | 02.04.2012 | Anmiro | Stückgutfrachter | Antigua & Barbuda | Hafen Hamburg | Brand |
| 5 | Eingestellt 26.07.2012 | 132/12 | 11.04.2012 | MSC Alessia | Containerschiff | Deutschland | Freeport/Bahamas | Grundberührung |
| 6 | Eingestellt 29.06.2012 | 152/12 | 02.05.2012 | Abel Tasman | Sportboot | Niederlande | Süderpiep/ Nordsee | Wassereintrich |
| 7 | Eingestellt 01.08.2012 | 153/12 | 03.05.2012 | Grande Colonia/ Peter Wessels | RoRo-Cargo/ Schlepper | Italien/ Deutschland | Ems, Tonne 66-68 | Überrollen Schlepper |

Seeunfälle, die an den Flaggenstaat abgegeben wurden

| | Bericht Nr. | Unfalltag | Schiffsname | Schiffstyp | Nationalität | Unfallort | Unfallart |
|---|-------------|------------|---------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------|
| 3 | 453/11 | 19.10.2011 | Hafina Seaways | RoRo-Cargo | Großbritannien | N-lich Spiekeroog | Brand |
| 5 | 537/11 | 18.12.2011 | Johanna/ Westund | Containerschiff/ Schlepper | Großbritannien/ Dänemark | Ostsee (AWZ) Ka- detrinne | Kollision |

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2012

| | Bericht Nr. | Unfalltag | Schiffsname | Schiffstyp | Nationalität | Unfallort | Unfallart |
|----|-------------|------------|-----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|----------------|
| 1 | 457/09 | 19.10.2009 | Noormann/ Ponton HH2016 | Schlepper/ Arbeitsponton | Deutschland/ Deutschland | Boddengewässer vor Rügen | Kentern |
| 2 | 146/10 | 29.01.2010 | Sophie Scholl/ | Kutter | Deutschland | Glowe Ostsee | Untergang |
| 3 | 555/10 | 16.12.2010 | Grande Nigeria/ Victoria | Autortransporter/ Fahrgastschiff | Italien/ Deutschland | Hafen Hamburg | Kollision |
| 4 | 010/11 | 07.01.2011 | Frisia II | Fähre | Deutschland | Norddeich | Personenunfall |
| 5 | 117/11 | 14.04.2011 | Tyumen-2/ OOCL Finland | Stückgutfrachter/ Containerschiff | Russland/ Deutschland | NOK, km 32 | Kollision |
| 6 | 250/11 | 21.06.2011 | CSAV Petorce/ CCNI Rimac | Containerschiff/ Containerschiff | Liberia/ Deutschland | Gelbes Meer – Yanhan | Kollision |
| 7 | 326/11 | 07.08.2011 | Seewind/ Surfer | Sportboot/ Surfbrett | Deutschland/ Deutschland | Lübecker Bucht | Personenunfall |
| 8 | 365/11 | 11.08.2011 | Carola/ Galan | Traditionsschiff/ Stückgutfrachter | Deutschland/ St. Kitts & Nevis | Dahmeshöved | Kollision |
| 9 | 442/11 | 28.09.2011 | Taucher O. Wulf 5 | Schlepper | Deutschland | Cuxhaven | Personenunfall |
| 10 | 460/11 | 23.10.2011 | Hecht VI/ Saparua | Sportfahrzeug/ Sportfahrzeug | Deutschland/ Deutschland | Elbe, T. 115 | Grundberührung |

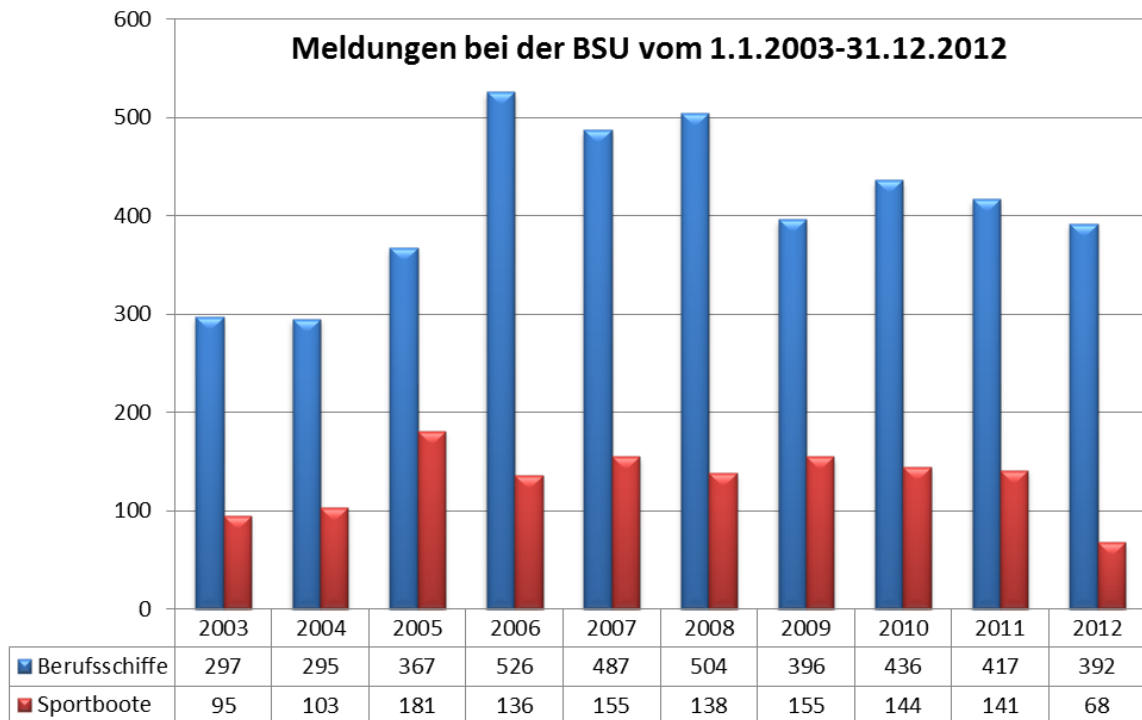
| | | | | | | | |
|----|--------|------------|--------------------------------|---|--------------------------------------|------------------------|---------------------|
| 11 | 478/11 | 02.11.2011 | Carat/ Max + Anhang | Containerschiff/ Schlepper mit Anhang | Antigua & Barbuda/ Deutschland | Hafen Hamburg | Kollision |
| 12 | 487/11 | 06.11.2011 | Kösterberg/ CMA CGM Jamaica | Tankschiff/ Containerschiff | Gibraltar/ Zypern | Hafen Hamburg | Kollision |
| 13 | 507/11 | 22.11.2011 | MOL Efficiency/ Splittnes | Containerschiff/ Massengutfrachter | Panama/ Antigua & Barbuda | Weser, Tonne 53 | Kollision |
| 14 | 013/12 | 19.01.2012 | E.R. Stralsund | Containerschiff | Deutschland | Hohe See - Gibraltar | Personenunfall |
| 15 | 019/12 | 15.01.2012 | Deutschland | Passagierschiff | Deutschland | Ushuaia / Argentinien | Grundberührung |
| 16 | 156/12 | 22.03.2012 | Sigrid ST8 | Fischereifahrzeug | Deutschland | W-lich Rantum/Sylt | Brand |
| 17 | 154/12 | 03.05.2012 | Nils Holgersson/ Urd | RoRo-Fahrgastschiff/ RoRo-Fahrgastschiff | Deutschland/ Dänemark | Lübeck-Travemünde | Kollision |
| 18 | 255/12 | 14.07.2012 | MSC Flaminia | Containerschiff | Deutschland | Atlantik | Brand/ Explosion |
| 19 | 289/12 | 14.08.2012 | Katja | Tanker | Bahamas | Jade | Grundberührung |
| 20 | 330/12 | 13.01.2012 | Costa Concordia | Kreuzfahrtschiff | Italien | Insel Giglio (Italien) | Kentern |

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2012, von Januar bis einschließlich Mai 2013 veröffentlicht

| | Veröffent-licht | Be-richt Nr. | Unfalltag | Schiffsname | Schiffstyp | Nationalität | Unfallort | Unfallart |
|---|-----------------|--------------|------------|------------------------------|---|---------------------------------|--------------------|----------------|
| 1 | 28.01.2013 | 507/11 | 22.11.2011 | MOL Efficiency/ Splittnes | Containerschiff/ Massengutfrachter | Panama/ Antigua & Barbuda | Weser, Tonne 53 | Kollision |
| 2 | 21.03.2013 | 156/12 | 22.03.2012 | Sigrid ST8 | Fischereifahrzeug | Deutschland | W-lich Rantum/Sylt | Brand |
| 3 | 01.04.2013 | 326/11 | 07.08.2011 | Seewind/ Surfer | Sportboot/ Surfbrett | Deutschland/ Deutschland | Lübecker Bucht | Personenunfall |
| 4 | 02.05.2013 | 154/12 | 03.05.2012 | Nils Holgersson/ Urd | RoRo-Fahrgastschiff/ RoRo-Fahrgastschiff | Deutschland/ Dänemark | Lübeck-Travemünde | Kollision |

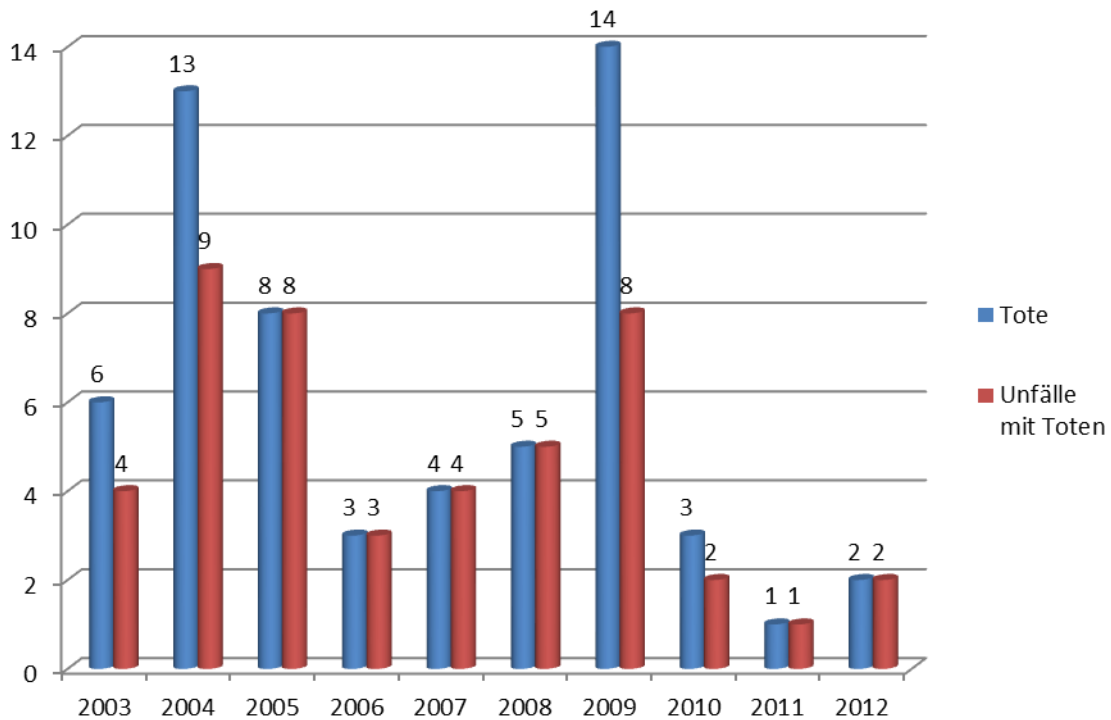
Rückblick: 10 Jahre Untersuchung von Sportbootunfällen durch die BSU

Seitdem im Juni 2002 das deutsche Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) in Kraft trat und die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in Hamburg eingerichtet wurde, sind auf der Grundlage des IMO-Codes Unfälle mit Sportbooten untersucht worden. Die nachfolgende Statistik über 10 Jahre zeigt, dass ca. ein Drittel der gemeldeten Unfälle solche mit Sportbooten waren.



Von diesen gemeldeten Fällen waren nachfolgende sehr schwere Unfälle mit Toten, die alle untersucht und auch größtenteils veröffentlicht wurden:

| | <u>2003</u> | <u>2004</u> | <u>2005</u> | <u>2006</u> | <u>2007</u> | <u>2008</u> | <u>2009</u> | <u>2010</u> | <u>2011</u> | <u>2012</u> |
|--------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Tote | 6 | 13 | 8 | 3 | 4 | 5 | 14 | 3 | 1 | 2 |
| Unfälle mit Toten | 4 | 9 | 8 | 3 | 4 | 5 | 8 | 2 | 1 | 2 |



Von diesen Sportbootunfällen war der Untergang der Segelyacht TAUBE vor Marokko am 20. Januar 2009 mit sechs toten jungen Leuten der spektakulärste Unfall, der von der BSU untersucht wurde. Unfälle mit mehreren Toten sind eher die Ausnahme, überwiegend waren Einhandsegler betroffen.

Seit der Reform des SUG im Jahre 2011 werden Unfälle von Sportbooten außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer und auch Unfälle von Fischkuttern mit weniger als 15 m nicht mehr von deutscher Seite untersucht. Ein ähnlicher Unfall wie der Untergang der Segelyacht TAUBE ereignete sich im Januar 2013 in der Einfahrt in den Hafen von Rabat / Marokko. Bei diesem Unfall ging ein 20 m langer umgebauter Fischkutter unter und der 53-jährige deutsche Schiffsführer ertrank. Aufgrund der geänderten Gesetzeslage gab es für die BSU keine Handhabe, diesen sehr schweren Unfall zu untersuchen.

Für Seeunfälle von Sportbooten in deutschen Gewässern und der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone, mit einer ausschließlichen Beteiligung von Sportbooten, hat der Normgeber mit dem § 1 Abs. 4 des SUG eine Öffnungsklausel geschaffen. Die BSU kann diese Fälle weiterhin untersuchen, sofern Erkenntnisse zu erwarten sind, die voraussichtlich zu einer Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr, insbesondere durch Verbesserung geltender Vorschriften oder Einrichtungen für die Seefahrt beitragen können.

Unabhängig von dem Wegfall der Untersuchung von Sportbootunfällen auf hoher See gibt es weiterhin nach dem § 1 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt (SeeFSichV 1993) die Verpflichtung, solche Unfälle der BSU zu melden, so dass zumindest eine statistische Erfassung dieser Fälle geschieht.