



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

Untersuchungsbericht 180/15

Sehr schwerer Seeunfall

**Vermisster Kapitän
des CMS HANJIN MIAMI
im Indischen Ozean
am 16. Mai 2015**

26. Januar 2016

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit dem Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz-SUG) vom 16. Juni 2002, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. November 2011, BGBl. I S. 2279, durchgeführt.

Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen (§ 9 Abs. 2 SUG).

Der vorliegende Bericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 34 Absatz 4 SUG wird hingewiesen.

Bei der Auslegung des Untersuchungsberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

Herausgeber:
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg

Direktor: Volker Schellhammer
Tel.: +49 40 31908300
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 31908340
www.bsu-bund.de

Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG	5
2	FAKTEN	6
2.1	Foto	6
2.2	Schiffsdaten.....	6
2.3	Reisedaten	7
2.4	Angaben zum Seeunfall oder Vorkommnis im Seeverkehr	8
2.5	Einschalten der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen	8
3	UNTERSUCHUNG.....	10
4	AUSWERTUNG	16
5	SCHLUSSFOLGERUNGEN.....	23
6	QUELLENANGABEN.....	25

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schiffsfoto	6
Abbildung 2: Seekarte	9
Abbildung 3: Suchmuster, elektronische Seekarte	10
Abbildung 4: Suchgebiet unter Einbeziehung der Versetzung.....	11
Abbildung 5: Radarbild mit Suchmuster und beteiligten Schiffen	12
Abbildung 6: Hauptschlüssel Kapitän	16
Abbildung 7: Fundort Tasche.....	17
Abbildung 8: Tasche mit Twistlock	16
Abbildung 9: EMSA's IMDatE, Bahnen 15. Mai 14:00 - 19. Mai 09:00 Uhr UTC	17
Abbildung 10: EMSA's IMDatE, Bahnen 18. Mai 14:00 - 19. Mai 09:00 Uhr UTC	17
Abbildung 11: VDR- Sicherungen HANJIN MIAMI, Replay System.....	18
Abbildung 12: Bon Voyage System 16. Mai 00:00 UTC	19
Abbildung 13: Bon Voyage System 16. Mai 03:00 UTC	19
Abbildung 14: Aufbauten	21
Abbildung 15: Bar E-Deck Bb.-Seite.....	22
Abbildung 16: Quergang Stb.-Seite.....	22
Abbildung 17: Rettungsinseln Stb.-Seite.....	22
Abbildung 18: Rettungsboot Bb.-Seite.....	22

1 Zusammenfassung

Am 16. Mai 2015 wurde der Kapitän der HANJIN MIAMI auf der Reise von Singapur nach New York morgens auf Hoher See im Indischen Ozean als vermisst gemeldet. Das Schiff wurde 4 Mal komplett durchsucht. Bei der Durchsuchung gab es keine konkreten Hinweise auf eine Straftat, einen Suizid oder Unfall. Es wurde lediglich ein Hauptschlüssel in der Kombüse sowie eine Tasche, die auch als Postbeutel dienen könnte, im Bereich der Bb.- Gangway gefunden. Um 12:00 Uhr¹ mittags ist auf Gegenkurs gegangen worden. Die HANJIN MIAMI war zu diesem Zeitpunkt bereits 306 sm von der Position entfernt, an der der Kapitän das letzte Mal von der Besatzung am Vorabend gegen 20:00 Uhr gesehen wurde. Nach dreitägiger Suche unter Beteiligung der Rettungsleitstellen MRCC Mumbai und MRCC Bremen sowie mehreren Schiffen wurde die Suche eingestellt und die Reise Richtung Suezkanal unter Führung des 1. Offiziers fortgesetzt. Zwei Kommissare der Kriminalpolizei aus Stade stiegen zusammen mit einem Reedereiinspektor, einem Betreuer der Seemannsmission Alexandria, dem Ablösekapitän, einem Techniker zum Auslesen des Schiffsdatenschreibers sowie einem P&I- Anwalt der Transportversicherung auf Suez-Reede ein. Bei den Ermittlungen konnten keine weiteren Indizien gefunden werden, die auf den Grund für das Verschwinden des vermissten Kapitäns hindeuteten.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht beziehen sich, soweit nicht anders vermerkt, auf die Bordzeit = UTC + 5 h

2 FAKTEN

2.1 Foto



Abbildung 1: Schiffsfoto

2.2 Schiffsdaten

Schiffsname:	HANJIN MIAMI
Schiffstyp:	Containerschiff
Nationalität/Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Hamburg
IMO-Nummer:	9290476
Unterscheidungssignal:	DDZE2
Reederei:	NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
Baujahr:	2005
Bauwerft/Baunummer:	Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd. / H1581
Klassifikationsgesellschaft:	DNV-GL
Länge ü.a.:	300,07 m
Breite ü.a.:	42,80m
Bruttoreaumzahl:	82794
Tragfähigkeit:	93546
Tiefgang maximal:	14,5 m
Maschinenleistung:	68520 kW
Hauptmaschine:	12 K98MC-C
Geschwindigkeit:	24,0 kn

Werkstoff des Schiffskörpers:
Schiffskörperkonstruktion:

Stahl
Doppelboden

2.3 Reisedaten

Abfahrtshafen:

Singapur

Anlaufhafen:

New York

Art der Fahrt:

Berufsschiffahrt / International

Angaben zur Ladung:

Container

Besatzung:

24

Lotse an Bord:

Nein

Anzahl der Passagiere:

Keine

2.4 Angaben zum Seeunfall oder Vorkommnis im Seeverkehr

Art des Seeunfalls/Vorkommnis im Seeverkehr:	Vermisster Kapitän
Datum/Uhrzeit:	16.05.2015 12:00 Uhr (UTC+5)
Ort:	Indischer Ozean
Breite/Länge:	φ 09°05,4'N λ 070°10,8'E
Fahrtabschnitt:	Hohe See
Platz an Bord:	Unbekannt
Menschlicher Faktor:	Unbekannt
Folgen (für Mensch, Schiff, Ladung und Umwelt sowie sonstige Folgen):	Suche vom 16.05.2015 12:00 Uhr bis 19.05.2015 17:00 Uhr mit mehreren Schiffen Keine

2.5 Einschalten der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	DGzRS Bremen, MRCC Mumbai, Staatsanwaltschaft und Fachkommissariat 1 Stade
Eingesetzte Mittel:	Mehrere Schiffe im Suchgebiet
Ergriffene Maßnahmen:	Schiff viermal komplett durchsucht und Suchgebiet abgefahren
Ergebnisse:	Kein Fund

Ausschnitt aus Seekarte 4073, BSH/ARCS

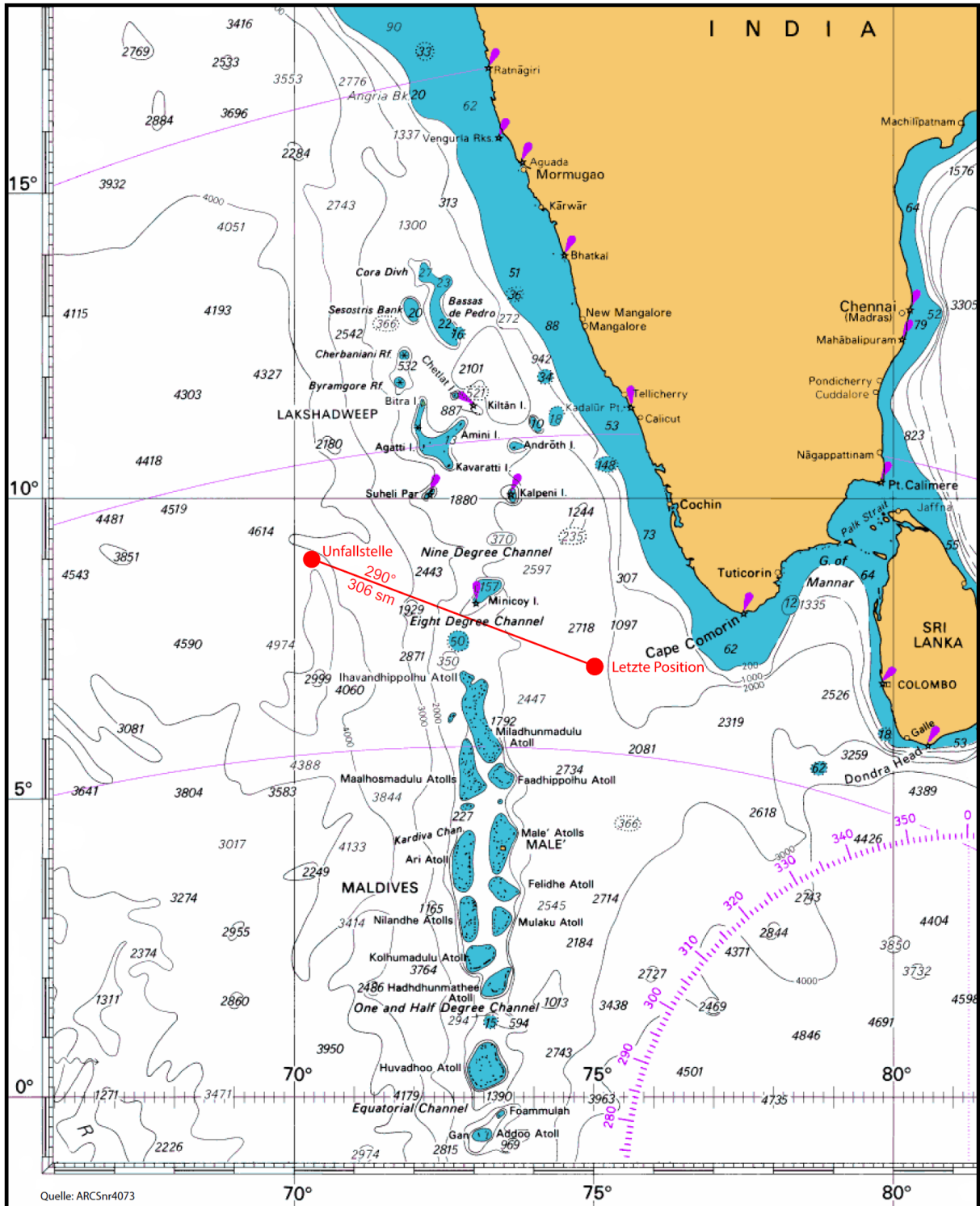


Abbildung 2: Seekarte

3 UNTERSUCHUNG

Am Samstag, den 16. Mai 2015 um 13:20 Uhr wurde die BSU über die Rufbereitschaft von der Reederei informiert, dass der Kapitän der HANJIN MIAMI auf dem Weg von Singapur nach New York W-lich von Sri Lanka auf hoher See im Indischen Ozean vermisst sei. Nach dreimaliger gründlicher Durchsuchung des gesamten Schiffs wurde um 12:00 Uhr mittags auf Gegenkurs gegangen. Um 12:36 Uhr wurde die erste Notfallmeldung (MOB) über INMARSAT C gesendet. Der Kapitän ist nicht zum Frühstück erschienen und wurde das letzte Mal am Vortag gegen 20:00 Uhr auf der Position 07°20,9'N 075°01,2'E, 306 sm von der Mittagsposition entfernt, von zwei Besatzungsmitgliedern Achterkante Aufbauten draußen an der selbstgebauten Bar gesehen. Die Suche wurde von MRCC Mumbai unter Beteiligung mehrerer Schiffe koordiniert. Die Schiffsuhr wurde in der Nacht zum 16. Mai um eine Stunde zurück auf UTC + 5 Std. gestellt.

Bei mäßig bewegter See mit NW-lichen Winden der Stärke 4 Bft, einer Wellenhöhe von 2-2,5 m, fuhr die HANJIN MIAMI am 16. Mai mit einem Kartenkurs von 290° und 18-19 kn Fahrt in Richtung Suezkanal. Im Tagebuch war keine Dünung eingetragen. Die Windsee kam 2 Strich von Steuerbord und der relative Wind fast von vorne. Die stündlich gemessenen Luft- und Wassertemperaturen betragen 29-32°C bzw. 30°C. Das Himmelsbild war in den letzten 4 Stunden seit 12:00 Uhr mittags unverändert und niederschlagsfrei. Gegen 16:00 Uhr wurden Böen beobachtet. Größere Wolkenbildung setzte erst abends um 20:00 Uhr ein. Um 22:00 Uhr wurde leichter Regen mit Unterbrechungen beobachtet. Der Mond war abnehmend und es war drei Tage vor Neumond. Ab Mitternacht befanden sich die Wolken wieder in Rückentwicklung. In den letzten 12 Stunden am 16. Mai hatte die HANJIN MIAMI auf der Position 07°38,7'N 074°27,8'E bei einem Gegenkurs von 109° und einer Fahrt von 22,3 kn 269 sm zurückgelegt. Das Suchgebiet wurde nun erweitert und mit Hand gesteuert. In den nächsten 12 Stunden traten Schauer und Böen auf. Das Wetter war unbeständig. Es bildete sich eine SW-liche Dünung von 5 m Höhe. Der Wind war rückdrehend auf SW mit Bft 5.

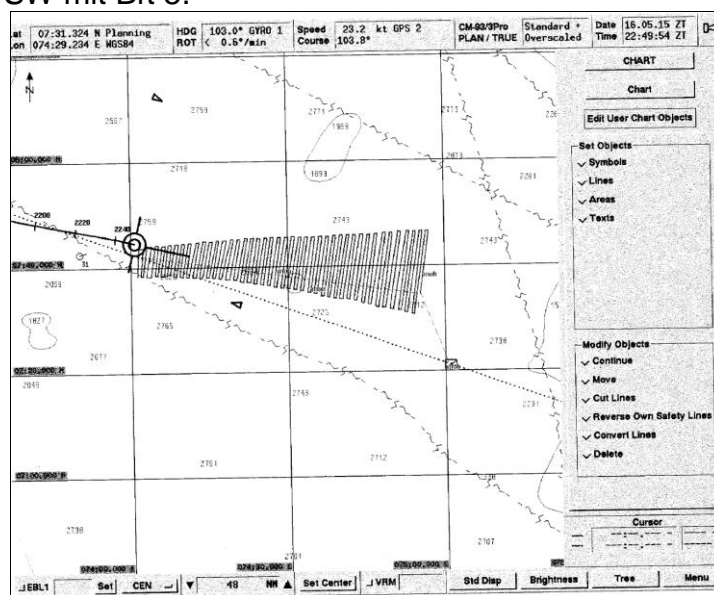


Abbildung 3: Suchmuster, elektronische Seekarte

Es wurden nun parallele Streifen jeweils 3 sm entfernt vom Gegenkurs bei 10 kn Fahrt nach einem Such- und Rettungsmuster der IAMSAR² gefahren, das auf der Radaranlage eingeblendet wurde. Außerdem war die N-lich gerichtete Versetzung zu berücksichtigen. Am 17. Mai lag der Mittagsort auf der Position 07°44,9'N 074°41,8'E. Dabei wurden bei einem Etmal mit einer Durchschnittsfahrt von 17,17 kn 412 sm zurückgelegt.

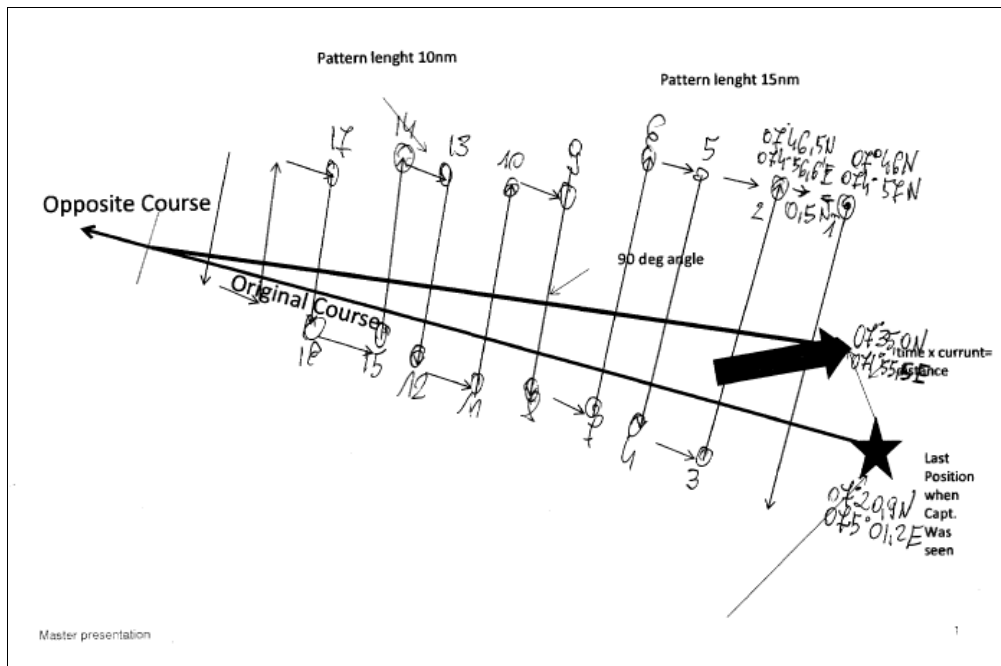


Abbildung 4: Suchgebiet unter Einbeziehung der Versetzung

Der Himmel klarte in den nächsten 12 Stunden wieder auf. Der Wind kam vorwiegend aus WSW mit Bft 5 und die Dünung flaute ab. In der 1. Nachthälfte am 18. Mai drehte der Wind auf NW mit Bft 4 und es schauerte. Gegen Mittag bildete sich eine 1,5 m hohe NW-liche Dünung. Der Mittagsort lag auf der Position 08°09'N 074° 10,7'E. Das Etmal betrug bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 12,5 kn 300 sm. In den nächsten 12 Stunden flaute der Wind auf WNW Bft 3 ab. Gegen Mitternacht bildete sich eine 1,5 m hohe Dünung aus SSE. In der 1. Nachthälfte vom 19. Mai bildeten sich wieder Schauerböen, die bis mittags in leichten Dauerregen übergingen. Die Mittagsposition lag auf 08°34,6'N 073°23,0'E. Das Etmal betrug bei einer Durchschnittsfahrt von 12,92 kn 310 sm. Der Dauerregen ging am Nachmittag in Niederschläge über. Die Dünung kam immer noch aus SSE mit einer Höhe von 1,5 m. Die gemeinsame Suche wurde um 15:00 Uhr beendet. Um 17:00 Uhr setzte die HANJIN MIAMI auf der Position 08°43,0'N 073°09,2'E ihre Reise Richtung Suezkanal fort. Der vermisste Kapitän wurde nicht gefunden.

² International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual



Abbildung 5: Radarbild mit Suchmuster und beteiligten Schiffen

Am 21. Mai 2015 fand ein Treffen des Flottenmanagements der Reederei, des Fachkommissariats 1 aus Stade sowie der BSU statt. Zwischenzeitlich war das Schiff von der Besatzung 4 Mal komplett durchsucht und die Kapitänskammer versiegelt worden. Alle im Notfallzentrum der Reederei getroffenen Entscheidungen während der Suche wurden dargelegt. An Hinweisen wurden lediglich der zurückgelassene Hauptschlüssel des Kapitäns in der Kombüse sowie eine Reedereitasche mit Bündel und beschwert mit einem Twistlock in der Nähe der Gangway gefunden. Es wurde diskutiert, ob es sich um einen Unfall, eine Straftat oder einen Suizid handeln könnte. Für alle drei Anlässe gab es keine ausreichenden Hinweise, so dass nur Vermutungen angestellt werden konnten. Letztlich wurde beschlossen, dass ein Reedereiinspektor sowie zwei Ermittler des Fachkommissariats 1 Stade in Suez auf die HANJIN MIAMI zur Untersuchung einsteigen und mitfahren würden. Die Daten des Schiffsdatenschreibers sollten ausgelesen und weitere Beweissicherungen, wie Protokolle über die Suchmaßnahmen, Schiffstagebuchauszüge, Besatzungsliste und Fahrplan kopiert werden. Außerdem sollte in Ägypten ein neuer Kapitän an Bord kommen.

Am 25. Mai 2015 begannen zwei Ermittler des Fachkommissariats an Bord der HANJIN MIAMI auf Suez-Reede mit den Untersuchungen. Mit an Bord kamen der Flottenmanager der Reederei, der neue Kapitän, ein Techniker zum Auslesen des Schiffsdatenschreibers, ein Betreuer der deutschen Seemannsmission Alexandria/Ägypten und ein Anwalt des P&I Clubs. Der Betreuer und der Anwalt machten die Passage durch den Suezkanal mit, während die anderen, bis auf den neuen Kapitän, bis Valetta/Malta mitfahren und dort auf See bei einem Zwischenstopp mit einem Boot übergesetzt wurden. Am späten Abend wurde im

Beisein des Kapitäns die versiegelte Kammer aufgesucht. Im Aufenthaltsraum befand sich ein Aquarium. Daneben war das Büro, getrennt durch eine Blumenbank. Im Büro war der Computer eingeschaltet. Der Monitor zeigte ein laufendes Bild. Der Schiffsausweis hatte eine Gültigkeit bis zum 11. Mai 2016. Die Bettbezüge im Schlafrum waren gemacht. Darauf lag der kurze Schlafanzug in zwei Teilen. Auf dem Nachttisch und dem Schreibtischstuhl lagen eine lange und eine kurze Hose. Im Badezimmerschrank waren Tabletten gegen Bluthochdruck. An Wertsachen wurde ein Portemonnaie mit Fremdwährung und Kreditkarten gefunden.

An den folgenden Tagen wurden vom Fachkommissariat auf der Reise von Suez nach Malta 14 Besatzungsmitglieder befragt. Darunter waren ein Deutscher, vier Polen und acht Philippinos sowie der schwedische Ablösekapitän. Anwesend war auch der deutsche Betreuer der Seemannsmission. Die Aussagen ergaben Folgendes:

Der Vermisste fährt seit 20 Jahren als Kapitän bei der Reederei. Er gehörte zur Stammbesatzung der HANJIN MIAMI und wechselte sich mit einem anderen Kapitän in der Schiffsführung ab, das letzte Mal in Singapur, vier Tage vor seinem Verschwinden. Seitdem befand er sich auf der Reise von Singapur nach New York.

Der vermisste Kapitän wurde auf der Brücke zuletzt am 15. Mai zwischen 18:00 und 19:00 Uhr auf der Wache des 1. Offiziers gesehen. Er habe cremefarbene Bermudashorts und ein vermutlich helles T-Shirt getragen und sich völlig normal verhalten. Am nächsten Morgen, ebenfalls auf der Wache des 1. Offiziers, sei diesem um 05:50 Uhr der Kapitänsschlüssel vom Messmann (Steward) übergeben worden. Der Koch habe den Schlüssel in der Kombüse gefunden. Daraufhin habe der 1. Offizier alle leer stehenden Kammern durchsuchen lassen, den Feueralarm kurz gedrückt und über die Bordsprechanlage den Kapitän auf die Brücke bestellt. Danach sei das gesamte Schiff durchsucht und die Reederei informiert worden. Auf Anweisung der Reederei wurde das Schiff nochmals komplett durchsucht. Um 12:00 Uhr gab der 1. Offizier die Anweisung, auf Gegenkurs zu gehen und zu der Position zu fahren, wo der Kapitän zuletzt gesehen wurde. In diesem Zeitraum wurde das Schiff zwei weitere Male durchsucht.

Ein anderer Wachoffizier habe den vermissten Kapitän am Vortag des Verschwindens um 15:00 Uhr beim gemeinsamen Kaffeetrinken gesehen. Später sei er seine 20:00-24:00 Uhr Wache gegangen. Nach der Wache sei er in der Kombüse gewesen, um etwas zu essen. Ein eventuell auf dem Boden liegendes Schlüsselbund habe er nicht gesehen. An diesem Abend sei der Kapitän entgegen seiner Gewohnheit nicht gegen 21:00 Uhr auf der Brücke erschienen, um die zuletzt eingegangenen E-Mails zu lesen. Der Wachoffizier habe am nächsten Morgen gegen 10:00 Uhr erfahren, dass der Kapitän vermisst sei. Insgesamt wurde das Schiff 4 Mal komplett durchsucht.

Der Chief (1. Ingenieur) habe den vermissten Kapitän das letzte Mal am 15. Mai gegen 18:30 Uhr auf dem E-Deck im Außenbereich Bb.-Seite an der sogenannten MIAMI BEACH BAR zusammen mit zwei anderen Besatzungsmitgliedern gesehen. Er sollte noch eine wichtige Nachricht an die Reederei übermitteln und habe außerdem alle Offiziere für den Sonntag, den 17. Mai, zu einem Barbecue

eingeladen, damit man sich untereinander besser kennenlernen könne. Gegen 21:30 Uhr habe der Chief bemerkt, dass die Kapitänskammer noch immer offen stand, und seine Nachricht noch nicht abgesandt worden war. Er wollte den Kapitän daran erinnern und ließ deswegen ebenfalls seine Kammertür offen. Beide Kammern befinden sich auf demselben Deck. Er habe seine Kammer nur kurzfristig verlassen, um die Hilfsdieselgeneratoren zu überwachen. Für Wartung und Austausch von Zylinderbuchsen am Hilfsdieselgenerator Nr. 1 war zusätzlich ein Servicetechniker einer Fremdfirma an Bord. Bis zum Schlafen gehen um 04:00 Uhr morgens habe er den Kapitän auf dem gemeinsamen Deck nicht gesehen. Zur Frühstückzeit um 08:00 Uhr sei er aufgestanden und habe bemerkt, dass die Kammertür des Kapitäns immer noch offen stand. Er habe dann den Vorhang zurückgezogen und sei dann hineingegangen. Die Tür zum Schlafrum stand offen. Er konnte den Kapitän jedoch nicht erblicken und habe gedacht, dass er auf der Brücke sei. Dem 1. Offizier habe er mitgeteilt, dass seine wichtige Nachricht an die Reederei noch nicht gesendet worden war. Er erfuhr, dass die Inbox von der Schiffs-E-Mail-Adresse überlaufe und der Kapitän sich nicht darum kümmerte. Außerdem hätte der Kapitän einen Termin mit dem Elektriker zur wöchentlichen Kontrolle der Feueralarme gehabt, aber nicht wahrgenommen.

Am 15. Mai wurde ab 09:49 Uhr auf der Position 06°17,0' N 078°00,0' E die Grenze ins Risikogebiet für Piratenangriffe befahren. Deshalb wurden während der Nachtwachen alle Türen nach außen auf ihren Verschlusszustand überprüft. Ab 20:00 Uhr sei an der Bar niemand mehr gewesen und in der Zeit zwischen 18:00 und 24:00 Uhr sei kein Schlüssel in der Kombüse gesichtet worden.

Ein Ingenieur berichtete, dass er den Kapitän am 15. Mai gegen 13:00 Uhr im Maschinenraum das letzte Mal gesehen habe. Er habe seit Singapur, wo er am 11. Mai angemustert hatte, mehrfach im Maschinenraum gearbeitet und sich sehen lassen. Am 16. Mai sei der 1. Offizier gegen 10:30 Uhr in den Maschinenraum gekommen und habe nach dem Kapitän gefragt. Er konnte jedoch nicht gefunden werden. Bei der erweiterten Suche habe der Ingenieur im Relingsbereich an der Gangway eine Tasche mit dem Logo der Reederei gefunden, an der ein Tampen mit Kausch befestigt war. In der Tasche befand sich ein etwa 6,5 kg Twistlock. Die Tasche sei ihm nie zuvor aufgefallen. Er habe sie sichergestellt und dem 1. Offizier übergeben.

Der Koch habe den Kapitän das letzte Mal am 15. Mai zum Frühstück gesehen. Zum Mittag- und Abendessen sei er nicht mehr in der Messe gewesen. Er sei öfter in der Kombüse gewesen, um sich außerhalb der regulären Essenszeiten Mahlzeiten zuzubereiten. Am 16. Mai um 05:55 Uhr morgens habe der Koch ein Schlüsselbund auf dem Boden vor der Spüle liegen sehen. Das Schlüsselbund wurde vom Steward auf die Brücke zum 1. Offizier gebracht. Die Tür zur Mannschaftsmesse war abgeschlossen, während die Türen zum Flur und zur Offiziersmesse lediglich geschlossen waren.

Ein weiterer Ingenieur erklärte, dass er mit dem Kapitän quasi befreundet gewesen sei. Sie seien gemeinsam in Singapur eingestiegen und haben bereits 2-3 Reisen miteinander gemacht. Am 16. Mai wurde er vom Chief gegen 08:00 Uhr nach dem Kapitän gefragt. Er wollte zusammen mit dem Elektriker die wöchentlichen

Alarmprüfungen durchführen. Um 10:00 Uhr sei der Kapitän immer noch nicht gesehen worden. Einen Suizid hält der Ingenieur für unwahrscheinlich.

Am 15. Mai abends ab 17:00 Uhr war der Kapitän zusammen mit zwei deutschen Besatzungsmitgliedern, davon einem Monteur einer Fremdfirma, der zur Wartung der Hilfsdieselgeneratoren an Bord war, in der HANJIN MIAMI Bar. Es waren auch der Chief und der 2. Ingenieur anwesend. Bis 18:30 Uhr seien bis auf den Kapitän alle zum Abendbrot gegangen. Gegen 20:00-20:30 Uhr wurde der Kapitän zuletzt an der Bar gesehen. Es war bereits dunkel und der Kapitän wollte als Letzter das Licht ausmachen und danach auf der Brücke die dringende Nachricht für den Chief an die Reederei absetzen. Der Chief hatte festgestellt, dass die gelieferten Zylinderbuchsen für den Hilfsdieselgenerator Nr. 1 nicht passten. Deshalb sollten für Suez neue bestellt und geliefert werden. An der Bar seien keine hochprozentigen alkoholhaltigen Getränke ausgeschenkt worden. Es mögen am gesamten Abend maximal 3-4 Dosen amerikanisches Bier a 0,33 l pro Person gewesen sein. Soweit von der Besatzung bekannt, bereitete sich der Kapitän auf eine Landstellung als Inspektor bei der Reederei vor. Deswegen war er öfter im Maschinenraum, um Dienste für sein Patent (Befähigungszeugnis) „Technischer Wachoffizier“ nachzuweisen. Er wollte eine Gültigkeitsverlängerung seines im Jahr 1993 ausgestellten Befähigungszeugnisses als Schiffsbetriebstechniker CTW für seine Arbeit an Land als nautisch- technischer Inspektor erwirken.

Insgesamt beschreibt die Besatzung den Kapitän als eine stets freundliche, familiäre und hilfsbereite Person. Die Besatzung hatte allgemein ein gutes Verhältnis zu ihm. Einige beschreiben ihn als besten Kapitän, den sie bis jetzt gehabt haben. Der Betreuer der deutschen Seemannsmission, der auf Wunsch der Reederei in Suez eingestiegen ist und bis Port Said mitfahren sollte, kommt nach Gesprächen mit der Besatzung zu dem Schluss, dass ein Verbrechen ausgeschlossen und eher an einen Unfall geglaubt wird. Für die gefundene NSB-Tasche gab es von der Besatzung keine Erklärung.

Der letzte Abgangshafen der HANJIN MIAMI war Singapur. Dort wurde auch gebunkert. Für Singapur gelten im Rahmen des internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) keine besonderen Verfahrensanweisungen, d.h. Auf dem Oberdeck ist die Gangway mit einem Wachposten zu besetzen, der eine Personenkontrolle mit Fotoidentifikation und Zweck des Besuchs durchführt. In die Aufbauten hinein gibt es maximal zwei Zugänge. Die Lotsenleiter befindet sich gesichert an Deck, falls sie nicht gebraucht wird. An den Manöverstationen für Bug und Heck sind die Leinen und Ankerketten mit Blechen gesichert. Sie werden regelmäßig von Wachgängern überprüft. In Singapur gab es keine Auffälligkeiten.

4 AUSWERTUNG

Als einzige mögliche Indizien für das Verschwinden des Kapitäns, gab es den gefundenen Hauptschlüssel in der Kombüse und eine mit einem Twistlock beschwerte und mit Leinen versehene Tasche, die im Bereich der Stb. Gangway gefunden wurde.



Abbildung 6: Hauptschlüssel Kapitän

Der Hauptschlüssel wird vom Kapitän normalerweise am Körper getragen. Da er nicht zum Abendbrot erschien, ist es wahrscheinlich, dass er nochmals in die Kombüse gegangen ist, um Abendbrot zu essen. Dies müsste am 15. Mai nach 20:00 Uhr passiert sein. Während der nächtlichen zweistündigen Ronden der Wachgänger durch die Aufbauten sei nichts aufgefallen.

Der Hauptschlüssel wurde erst am 16. Mai am frühen Morgen gegen 05:30 Uhr vom Koch gefunden und dann vom Messmann (Steward) auf die Brücke zum 1. Offizier gebracht.



Abbildung 7: Fundort Tasche

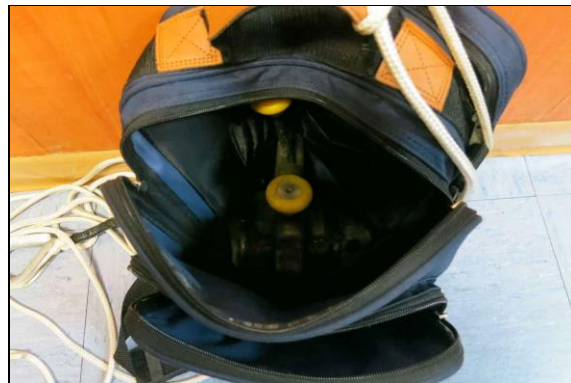


Abbildung 8: Tasche mit Twistlock

Bezüglich der Tasche hatte die Besatzung keine plausible Erklärung. Offensichtlich wurde sie lange Zeit nicht benutzt. Es könnte sich um einen Postbeutel gehandelt haben, um z.B. Utensilien auf praktische Art und Weise auf kleinere Boote überzusetzen.

Die europäische Schiffssicherheitsagentur EMSA verfügt über ein weltweites Monitoring-System über Schiffsbewegungen. Die HANJIN MIAMI war etwa 200 sm von der indischen Küste entfernt. Es konnten nachträglich Satellitendaten aus dem System IMDatE³ von der BSU abgerufen werden. Auf hoher See sind die Daten nur in unregelmäßigen und längeren Zeitintervallen zugänglich. Anhand der Symbole sind die Richtungen und Positionen der HANJIN MIAMI erkennbar. Am 19. Mai, dem letzten Suchtag, wurde das Gebiet N-lich der Insel Minicoy abgefahren.

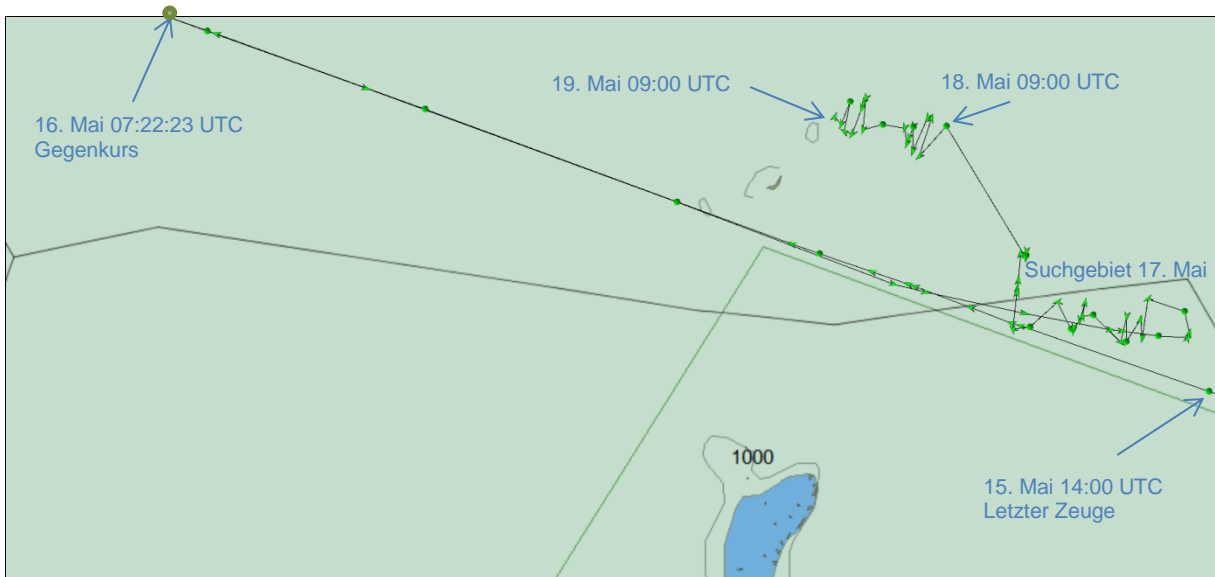


Abbildung 9: EMSA's IMDatE, Bahnen 15. Mai 14:00 - 19. Mai 09:00 Uhr UTC

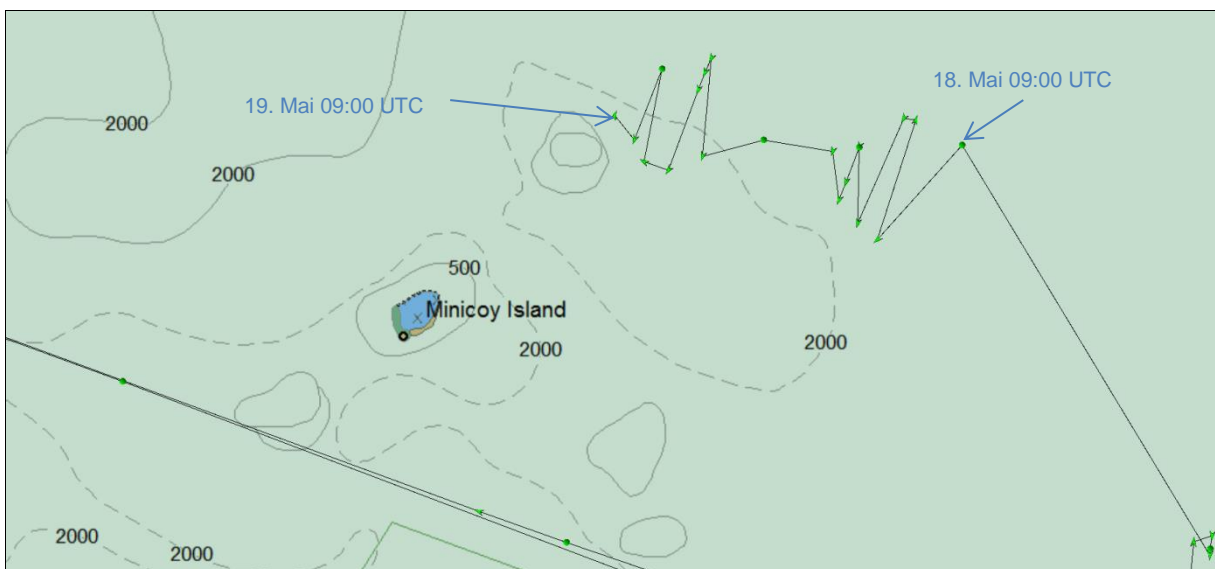


Abbildung 10: EMSA's IMDatE, Bahnen 18. Mai 14:00 - 19. Mai 09:00 Uhr UTC

³ EMSA's (European Maritime Safety Agency) Integrated Maritime Data Environment (IMDatE)

Auf der HANJIN MIAMI ist ein Schiffsdatenschreiber (VDR) vom Typ IS Steinsohn G4[®] installiert. Der VDR wurde von einem Techniker des Herstellers Interschalt in Suez ausgelesen. Aus dem Service-Bericht geht hervor, dass am 16. Mai einmal und am 19. Mai zweimal durch Betätigen des EMERGENCY BUTTON gesichert wurde. Bei der dritten Sicherung wird die älteste Sicherung überschrieben, in diesem Fall die Sicherung vom 16. Mai. Deswegen konnten die Zeiträume mit Audiodaten vor dem Verschwinden des Kapitäns nicht rekonstruiert werden. Bei einer Sicherung mit der lokalen Festplatte wird der Zeitraum der letzten 12 Stunden erfasst. Für den gesamten Suchzeitraum von 3 Tagen hätten die mehrmals gesicherten Daten auf ein externes Speichermedium exportiert werden müssen. Die gesicherten Daten wurden bei der BSU mit dem Replay-System des Herstellers gelesen und zeigten die folgenden abgebildeten Zeiträume, die nach Datentypen separiert waren.



Abbildung 11: VDR- Sicherungen HANJIN MIAMI, Replay System

Die Reederei hatte während der Suchaktion ein Notfallzentrum eingerichtet. Hier wurde Kontakt mit dem MRCC Mumbai und MRCC Bremen gehalten und das Suchgebiet der HANJIN MIAMI abgesteckt. Es seien auch 4 – 5 andere Schiffe im Einsatz gewesen sowie andere Fahrzeuge, die die Insel Minicoy, 200 sm entfernt vom indischen Festland, passierten. Minicoy war auf dem Weg zum Suezkanal ca. 15 sm S-lich von der HANJIN MIAMI entfernt. Für die Berechnung der Abdrift benutzte die Reederei das Bon Voyage System der Firma AWT (Applied Weather Technology). Mit diesem System können auf den Weltmeeren Wellengang und Ströme simuliert werden. Es wird auch für die Routenplanung eingesetzt. Anhand der Abdrift wurde das Suchmuster bestimmt. Das System basiert auf HYCOM (Hybrid Coordinate Ocean Model), das vom NOPP (National Oceanographic Partnership Programm) als Teil des GODAE (United States Global Ocean Data Assimilation Experiment) für die NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration) und

der amerikanischen Marine (U.S. Navy) betrieben wird. HYCOM hat eine Auflösung von $1/12^\circ$ (5 sm).⁴ Die Auflösung des Bon Voyage Systems beträgt zwischen $1/4^\circ * 1/4^\circ$ innerhalb von 48 Stunden, ansonsten $1/2^\circ * 1/2^\circ$ bis $1^\circ * 1^\circ$. Bei der Strömungsberechnung in Ozeanen werden tägliche Varianzen von Küstenlinien, Wassertiefen, Gezeiteneffekte, Salzgehalt, Temperatur, Wind, Wellen sowie Einflüsse anderer Strömungen berücksichtigt.

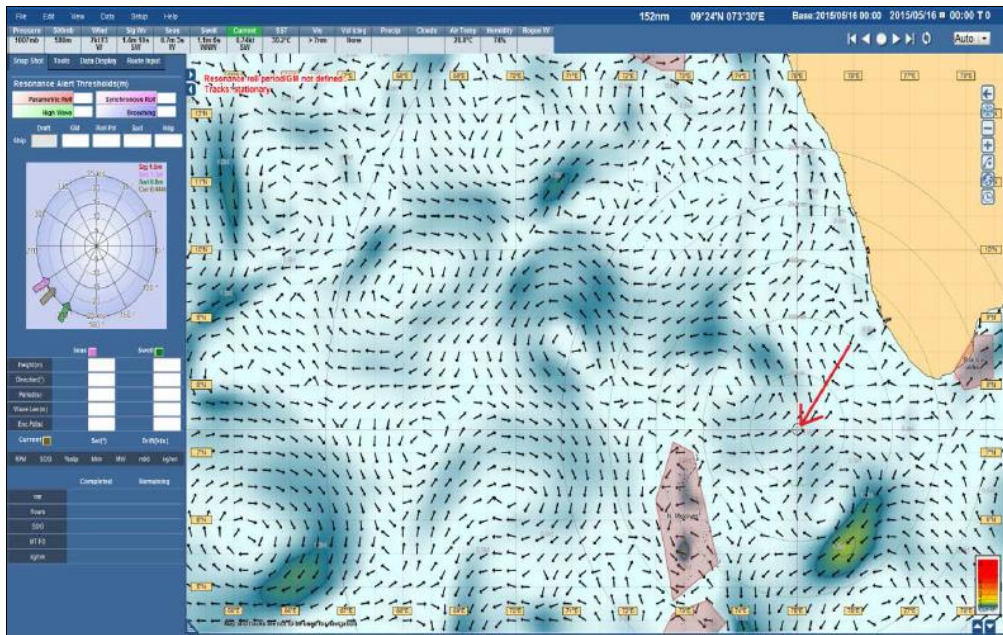


Abbildung 12: Bon Voyage System 16. Mai 00:00 UTC

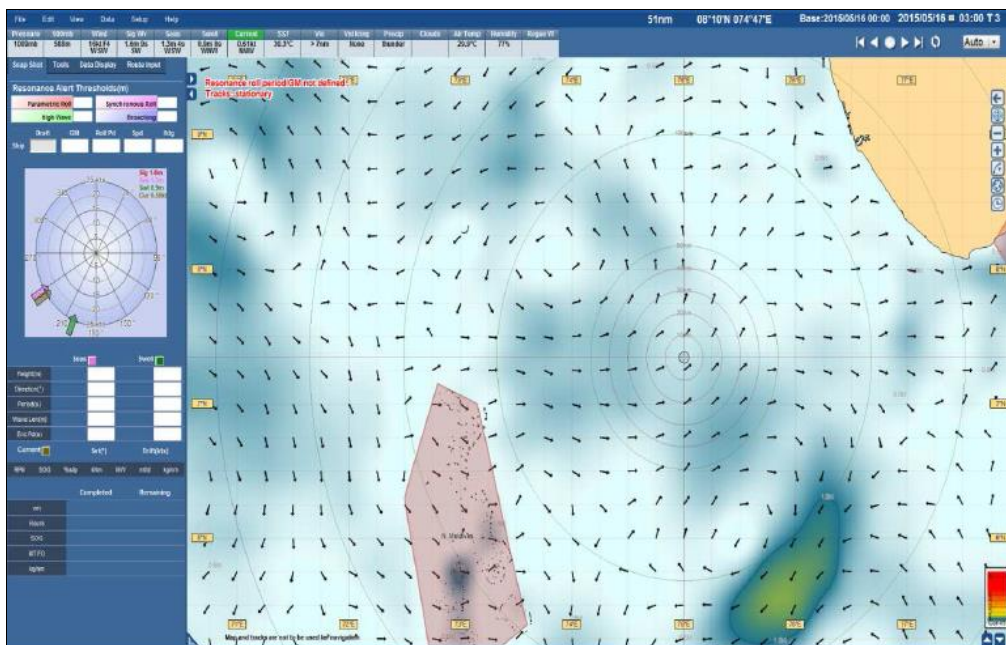


Abbildung 13: Bon Voyage System 16. Mai 03:00 UTC

⁴ Vgl. The HYCOM data assimilative system, Journal of Marine Systems 65 (2007), S. 60-83, Eric P. Chassignet, Harley E. Hurlburt, Ole Martin Smedstad, George R. Halliwell, Patrick J. Hogan, Alan J. Wallcraft, Remy Baraille, Rainer Bleck

Vom MRCC Mumbai als Koordinator der gesamten SAR-Maßnahme (SMC, search and rescue mission co-ordinator) und von der indischen Küstenwache hatte die BSU auf Nachfrage keine Information über die Suche des vermissten Kapitäns bekommen können. Aus der E-Mail an die Reederei vom 16. Mai 17:33 Uhr geht hervor, dass nach den indischen SAR-Regeln 72 Stunden gesucht und die HANJIN MIAMI als Einsatzleitung vor Ort (OSC, on-scene co-ordinator) tätig werden muss. Außerdem war für den 17. Mai eine Suche der Küstenwache mit einem Flugzeug geplant. Andere Schiffe, die das Gebiet passieren sind aufgefordert, einen scharfen Ausguck zu halten und die Suche zu unterstützen. Nachfolgend die E-Mail im Wortlaut:

DEAR SIR,
REQUEST PASS FOLLOWING INFORMATION TO YOUR VESSEL MV HANJIN MIAMI

SIR

1. THIS CENTRE HAS BEEN ACTIVATED ISN (EGC) MESSAGE TO ALL THE SHIPS IN THE INCIDENT AREA
2. SHIPS PASSING THROUGH THE AREA ARE INTIMATED TO KEEP SHARP LOOK OUT FOR SURVIVORS AND RENDER ASSISTANCE
3. MV HANJIN MIAMI TO ASSUME AS ON SCENE COMMANDER FOR THE SAERCH. AND FORAWRD FOUR HOURLY SITREP TO THIS MRCC
4. IN ACCORDANCE WITH THE INDIAN SAR REGULATIONS MAN OVER BOARD SEARCH AND RESCUE OPERATION TO BE TO BE HALD 72 HRS
5. COAST GUARD AIR CRAFT AIR SORTIE FOR SEARCH IS PLANNED AM 17 MAY 15.
6. REQUEST CONFIRM RECEIPT OF THIS MESSAGE.

REGARDS
MRCC MUMBAI

Die BSU besuchte anlässlich eines weiteren tödlichen Personenunfalls ein Schwesterschiff der HANJIN MIAMI in New York am 22. September 2015. Dessen Kapitän wurde ebenso befragt wie am 12. November 2015 in Deutschland der zweite, langjährige Stammkapitän der HANJIN MIAMI, der mittlerweile im Ruhestand ist. Beide Kapitäne kennen das Fahrtgebiet sehr gut und ebenfalls die Maßnahmen an Bord, die beim Einfahren in das Piratengebiet im Indischen Ozean getroffen werden. Für beide Kapitäne sei es am wahrscheinlichsten, dass Ihr Kollege während des abschließenden Rundgangs am Abend durch eine Unachtsamkeit außenbords gefallen sei. Dem abgelegten Hauptschlüssel in der Kombüse messen beide Kollegen nur eine geringe Bedeutung zu. Er könnte benutzt worden sein, um die Kombüse aufzuschließen. Danach könnte er abgelegt und später durch Rollbewegungen auf den Boden gefallen sein. Die Kombüse befindet sich auf dem B-Deck. Von dort führt eine Tür zum Betriebsgang. Vom Betriebsgang gelangt man nach draußen über eine Treppe zu den Rettungsbootstationen auf dem A-Deck und von da aus zum Hauptdeck, um den Kontrollgang zu beginnen. Die Außentüren sollten bis zum D-Deck hinauf abgeschlossen sein. Vom D- zum E-Deck befinden sich während des Verschlusszustands an den Treppen Stahlgitter, die den Weg nach

oben auf die Brücke versperren. Am Achterschiff auf der Manöverstation sind Feuerlöschschläuche ausgebracht und je nach Anweisung auch Glasscherben, um ein Entern zu erschweren. Das Achterschiff hat die geringste Freibordhöhe. Die eigentliche Zitadelle (Schutzraum für die gesamte Besatzung) befindet sich an einem geheimen Ort. Im Piratengebiet sind die Aufbauten abgedunkelt, d.h. die Fenster verblendet und die Beleuchtung, bis auf die Positionslichter, aus. Die Aufbauten werden nach Anordnung der Wachoffiziere von einem zusätzlichen Wachgänger kontrolliert und Türen ggf. verschlossen. Je nach Einschätzung der Gefahrenlage können auch professionelle Wachmannschaften mitfahren. Beim Kontrollgang könnte der vermisste Kapitän außenbords gefallen sein, z.B. an einer der beiden Rettungsbootsstationen. Möglicherweise könne er sogar von den Aufbauten ausgesperrt gewesen sein, weil die Außentür auf dem B-Deck inzwischen von innen verschlossen wurde. Dann wäre es schwierig gewesen, die Besatzung zu alarmieren und ohne Taschenlampe und Funkgerät auf sich aufmerksam zu machen. Es bliebe dann nur noch der vor den Aufbauten gelegene Quergang, der über die Rettungsbootsstationen zu erreichen ist. Nach Einschätzung der beiden befragten Kapitäne muss ein Unfall die Ursache für das Verschwinden des Kapitäns gewesen sein.

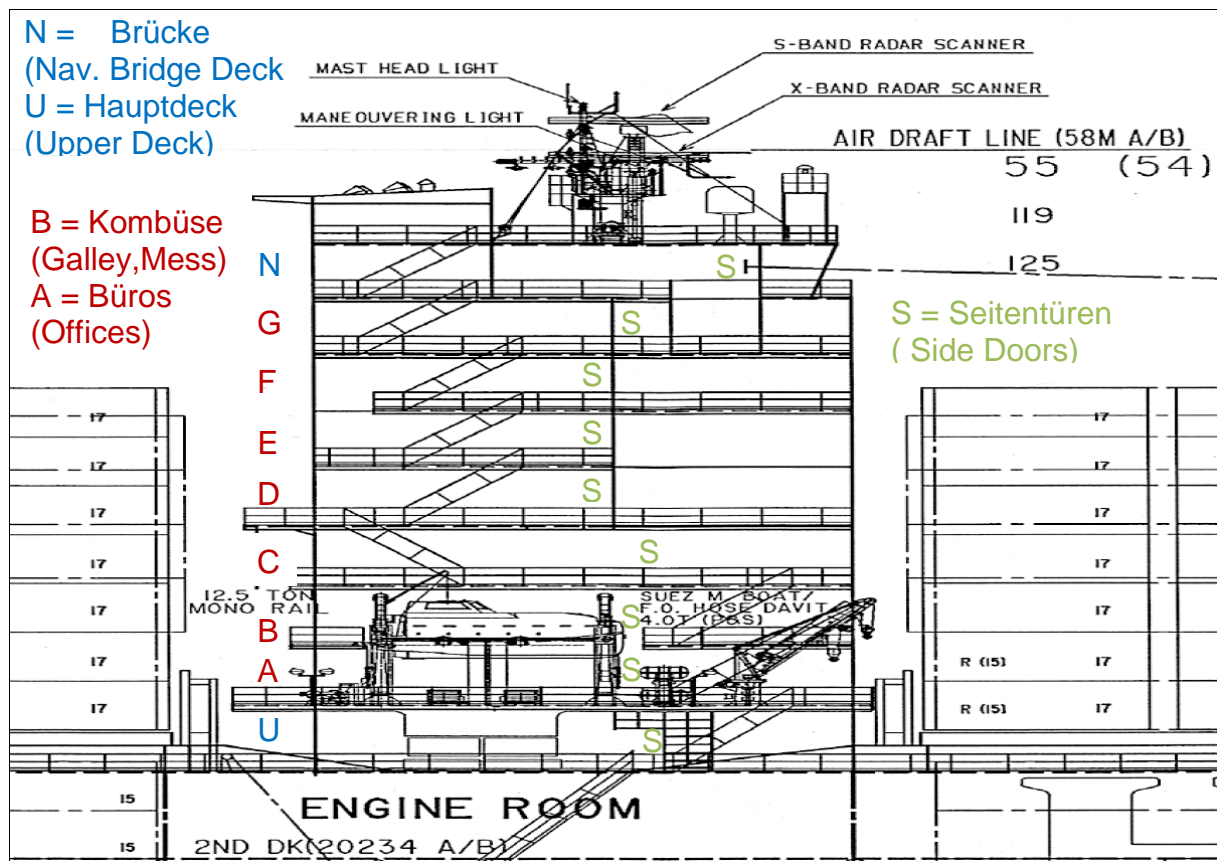


Abbildung 14: Aufbauten

Von Bord der HANJIN MIAMI wurden der BSU Fotos von den achteren Aufbauten geliefert. Dort ist die von der Besatzung selbst gebaute Bar zu sehen sowie im Bereich der Rettungsboote Wege, die direkt an die Außenbordskanten führen und teilweise konstruktiv ohne Reling geschützt sind. Hier könnte der Kapitän außenbords gefallen, ohne von der 1 m hohen Reling geschützt gewesen zu sein. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass es dunkel und der Mond abnehmend war.



Abbildung 15: Bar E-Deck Bb.-Seite

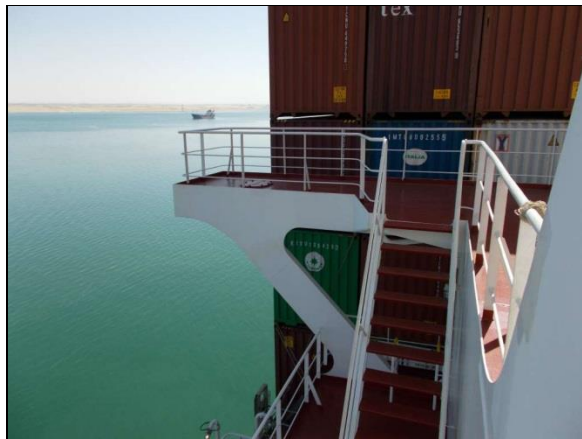


Abbildung 16: Quergang Stb.-Seite



Abbildung 17: Rettungsinseln Stb.-Seite



Abbildung 18: Rettungsboot Bb.-Seite

5 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Bei der Seeunfalluntersuchung der BSU gab es keine konkreten Hinweise auf eine Straftat, einem Suizid oder Unfall. Der Kapitän wurde am 15. Mai zwischen 20:00 und 20:30 Uhr zuletzt von mehreren Besatzungsmitgliedern auf dem E-Deck Achterkante Aufbauten an der selbst gebauten Bar gesehen. Nach mehreren Zeugenaussagen wollte der Kapitän noch eine wichtige Bestellung von Ersatzteilen für den Chief (1. Ingenieur) absetzen. Dafür beabsichtigte er, nachdem alle die Bar verlassen hatten, aufzuklären und auf die Brücke zu gehen.

Welchen Weg er zur Brücke genommen hatte, konnte von der BSU nicht geklärt werden. Wahrscheinlich hatte der Kapitän nicht den direkten Weg durch die Aufbauten gesucht, denn in der Kombüse wurde am nächsten Morgen sein Hauptschlüssel gefunden. Es ist also möglich, dass er dort sein Abendbrot nachholen wollte, welches er noch nicht eingenommen hatte. Danach muss er die Aufbauten verlassen haben, denn auf der Brücke ist er nicht angekommen. Möglicherweise wollte er draußen noch einen abschließenden Kontrollgang (Ronde) machen.

Auf dem direkten Weg nach Suez befand sich die HANJIN MIAMI an der Grenze des angenommenen Piratengebiets. Dafür waren die Aufbauten bereits abgedunkelt und die Außentüren abgeschlossen sowie nächtliche Ronden angeordnet worden. Außen herum wäre der Kapitän von der Kombüse aus über den Betriebsgang von Deck B nach draußen zu einer der Rettungsbootstationen gelangt. Dort gäbe es die Möglichkeit, ungeschützt von einer Reling, an die Bordkante zu gehen. Ein Anlass wären z.B. Geräusche der Sicherheitsleinen und Laschings an den Rettungsbooten und Davits. Dort könnte er beim Kontrollieren im Dunkeln abgerutscht und außenbords gefallen sein. Es ist auch denkbar, dass er sich von den Aufbauten ausgesperrt hatte, weil inzwischen die Tür nach außen von innen wieder verschlossen wurde. Dann müsste er ohne Taschenlampe und Funkgerät an einer der Rettungsbootstationen vorbeigekommen sein, um auf dem Quergang Vorkante Brücke Aufmerksamkeit zu erregen.

Der unter den Laschstangen versteckten Tasche im Bereich der Gangway, die mit einem Twistlock beschwert war, misst die BSU keine besondere Bedeutung im Zusammenhang mit dem Verschwinden des Kapitäns zu. Offensichtlich wurde sie erst während der mehrmaligen Suche nach dem Kapitän gefunden, denn keines der Besatzungsmitglieder hatte sie vorher gesehen. Diese mit Leinen versehene Tasche war so konstruiert, dass sie als Postbeutel dienen könnte, damit Utensilien auf einfache Art und Weise von Bord in ein kleineres Fahrzeug verbracht werden können. Der 6,5 kg schwere Twistlock könnte zum sicheren Verstauen der Tasche gedient haben. Erst am nächsten Morgen wurde das Verschwinden des Kapitäns entdeckt. Ungewöhnlich war, dass seine Kammertür nachts aufblieb. Es wurde von der Besatzung nicht kontrolliert, ob jemand in der Kammer war. Der Chief, der auf demselben Deck wohnt, ging erst gegen 04:00 Uhr morgens schlafen, weil er Wartungen einer Fremdfirma an den Hilfsdieselgeneratoren im Maschinenraum zu überwachen hatte. Er machte sich jedoch keine Sorgen und war sich eher sicher, dass seine wichtige Nachricht, Ersatzteile nach Suez liefern zu lassen, auch abgesetzt wurde.

Das Schiff wurde, nachdem der Hauptschlüssel vom Steward gegen 06:00 Uhr morgens auf die Brücke zum 1. Offizier gebracht worden war, mindestens 4 Mal komplett durchsucht. Am 16. Mai um 12:00 Uhr mittags ging die HANJIN MIAMI schließlich mit Unterstützung des MRCC Mumbai und des Notfallzentrums der Reederei unter Führung des 1. Offiziers auf Gegenkurs und es begann die Suche nach dem Kapitän im Indischen Ozean mit einem konkreten Suchmuster unter Berücksichtigung der Strömung. Die drei Tage andauernde Suche der HANJIN MIAMI war nach den bei der BSU vorliegenden Unterlagen professionell und nicht zu beanstanden. Das Bon Voyage System liefert im Gegensatz zu den von hydrographischen Diensten herausgegebenen offiziellen Monatskarten (Pilot Charts) keine mittleren Strömungs- und Winddaten, sondern simuliert die Strömungen und Wellen anhand von aktuellen Wetterdaten. Vom MRCC Mumbai gab es diesbezüglich keine besseren Daten.

Das Fachkommissariat 1 Stade ermittelte im Fall des vermissten Kapitäns auf der HANJIN MIAMI. Zwei Kommissare stiegen zusammen mit einem Reedereiinspektor, einem Betreuer der Seemannsmission Alexandria, dem Ablösekapitän, einem Techniker zum Auslesen des Schiffsdatenschreibers sowie einem P&I- Anwalt der Transportversicherung auf Suez-Reede ein. Es wurden keine konkreten Hinweise bei der Befragung der Besatzung gefunden. Ein Suizid konnte von den Ermittlern des Kommissariats nicht ausgeschlossen werden, obwohl es dafür keine konkreten Anhaltspunkte gibt. Der Betreuer der Seemannsmission hatte den Eindruck von der Besatzung, dass der von allen geschätzte und beliebte Kapitän eher Opfer eines Unfalls als einer Straftat oder Suizids wurde. Auch die von der BSU befragten erfahrenen Kapitäne und die Reederei halten einen Suizid für ausgeschlossen.

Die BSU kommt zu dem Schluss, dass sich die Ursache für das Verschwinden des Kapitäns von Bord auf hoher See letztlich nicht ermitteln lässt. Es ist möglich, dass der Kapitän auf dem Weg von der Kombüse auf die Brücke während einer Kontrolle im Dunkeln, möglicherweise an den Rettungsbooten, außenbords gefallen ist. Sie hält diese Möglichkeit nach der Analyse der Fakten aus seemännischer Sicht für am Wahrscheinlichsten. Für eine Straftat oder einen Suizid haben sich keine plausiblen Anhaltspunkte ergeben.

6 QUELLENANGABEN

- Ermittlungen Fachkommissariat 1 Stade

- Schriftliche Erklärungen/Stellungnahmen
 - Schiffsführung
 - Reederei

- Zeugenaussagen Besatzung

- Gutachten/Fachbeitrag
 - Akte Ermittlungsverfahren gegen Unbekannt, Staatsanwaltschaft Stade

- Seekarte, Monatskarte Indischer Ozean und Schiffsdaten Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

- Bon Voyage System der Firma AWT (Applied Weather Technology)