



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

**Untersuchungszwischenbericht**  
zu dem Untersuchungsbericht 42/15

**Sehr Schwerer Seeunfall**

**Tödlicher Personenunfall**  
**auf MS ASKOE**  
**am 6. Februar 2015**  
**auf der Ostsee**

**5. Februar 2016**

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz, SUG) vom 16. Juni 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2012 (BGBl. I S. 390), zuletzt geändert durch Artikel 5 der Verordnung vom 8. März 2012 (BGBl. I S. 483) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

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

Direktor: Volker Schellhammer  
Tel.: +49 40 3190 8300  
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 3190 8340  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

## Zusammenfassung

Am Montag, den 6. Februar 2015 gegen 07:00 Uhr befand sich das unter der Flagge von Antigua & Barbuda fahrende Schiff MS ASKOE auf der Fahrt von Dänemark nach Schweden gerade in deutschen Gewässern.

Zu diesem Zeitpunkt wurde ein Matrose vermisst und durch die Besatzung gesucht. Schließlich wurde er leblos kopfüber hängend in einem Lukeneinstieg gefunden. Die Wiederbelebungsversuche nach der Bergung blieben erfolglos.

Die Schiffsführung entschied, mit Rostock den nächstgelegenen Hafen anzulaufen. Dort angekommen, maß die Feuerwehr in dem Lukeneinstieg überhöhte Kohlenmonoxidwerte, die ihre Ursache offenbar in der Ladung haben. Das Schiff transportierte Holzpellets.

Der verstorbene Matrose wurde an Land gebracht und das Schiff setzte seine Reise am nächsten Vormittag fort.

Die BSU nahm die Untersuchung dieses sehr schweren Seeunfalls auf.

Da es sich bei der umfassenden Würdigung aller Erkenntnisquellen um einen zeitaufwendigen Prozess handelt, kann die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist zur Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes nach einem sehr schweren oder schweren Seeunfall ohne möglicherweise schwerwiegende Einbußen auf der Ebene der den Bericht prägenden Schlussfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen nicht eingehalten werden. Die BSU hat sich daher nach sorgfältiger Abwägung aller maßgeblichen Faktoren und unter der Prämisse, dass die Qualität eines Untersuchungsberichtes Vorrang vor dem terminlichen Aspekt seiner Veröffentlichung haben sollte, zu einer Verschiebung des Veröffentlichungstermins des endgültigen Berichtes und zur Veröffentlichung des in einem solchen Fall zu erstellenden vorstehenden Untersuchungszwischenberichtes entschieden.