



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

## **Untersuchungszwischenbericht**

zu dem Untersuchungsbericht 431/15

**Schwerer Seeunfall**

**Schwerer Maschinenschaden mit  
anschließendem Brand  
an Bord des Frachters THETIS D  
am 26. Oktober 2015  
in der Kieler Bucht**

19. Oktober 2016

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungsgesetz, 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      Fax.: +49 40 3190 8340  
posteingang-bsu@bsh.de      [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

## 1 Fakten

### 1.1 Foto



Abbildung 1: Schiffsfoto

### 1.2 Schiffsdaten

Schiffsname:	THETIS D
Schiffstyp:	Containerschiff
Nationalität/Flagge:	Liberia
Heimathafen:	Monrovia
IMO-Nummer:	9372274
Unterscheidungssignal:	D5BV6
Reederei:	Drevin Bereederungs-GmbH & Co. KG
Baujahr:	2009
Bauwerft/Baunummer:	J. J. Sietas / 1262
Klassifikationsgesellschaft:	DNV GL
Länge ü.a.:	168,11 m
Breite ü.a.:	27,04 m
Bruttoreaumzahl:	17.488
Tragfähigkeit:	16.950 t
Tiefgang maximal:	9,60 m
Maschinenleistung:	11.200 kW
Hauptmaschine:	MAN 58/64 CD
Geschwindigkeit:	19,0 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Mindestbesatzung:	11

Az.: 431/15

### 1.3 Reisedaten

Abfahrtschafen:	Gdynia / Polen
Anlaufhafen:	Bremerhaven / Deutschland
Art der Fahrt:	Berufsschiffahrt International
Angaben zur Ladung:	Container
Besatzung:	14
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	8,70 m
Lotse an Bord:	Nein
Kanalsteurer:	Nein
Anzahl der Passagiere:	keine

### 1.4 Angaben zum Seeunfall oder Vorkommnis im Seeverkehr

Art des Seeunfalls:	Schwerer Seeunfall
Datum/Uhrzeit:	26. Oktober 2015, 08:29 Uhr <sup>1</sup>
Ort:	Kieler Förde
Breite/Länge:	$\varphi 54^{\circ}31,92' N \ \lambda 010^{\circ}25,43' O$
Fahrtabschnitt:	Hohe See
Platz an Bord:	Maschinenraum
Folgen (für Mensch, Schiff, Ladung und Umwelt sowie sonstige Folgen):	schwere Schäden an der Hauptmaschine und im Maschinenraum, keine Personen- oder Umweltschäden

Ausschnitt aus Seekarte 54, BSH

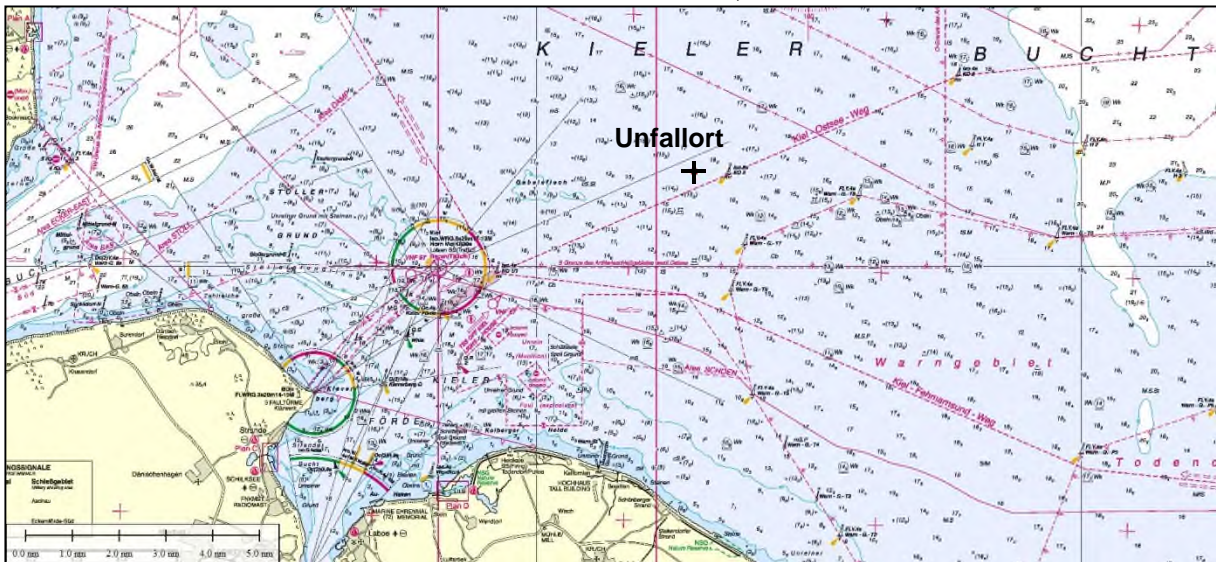


Abbildung 2: Seekarte

<sup>1</sup> Alle Uhrzeiten im Bericht beziehen sich auf die Ortzeit = UTC+1.

## 1.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	Verkehrszentrale Travemünde, Wasserschutzpolizei (WSP) Kiel
Eingesetzte Mittel:	Schlepper KIEL und KITZEBERG
Ergriffene Maßnahmen:	Herstellen des Verschlusszustandes des Maschinenraums, Verschleppen des Schiffes in den Kieler Hafen
Ergebnisse:	Brand selbständig erloschen, Schiff sicher in den Kieler Hafen geschleppt

## 2 Zusammenfassung

Das unter der Flagge Liberias fahrende Containerschiff THETIS D war auf der Reise von Gdynia / Polen nach Bremerhaven, als am Morgen des 26. Oktober 2015 im Maschinenraum ein schwerer Schaden an der Hauptmaschine auftrat. Die Hauptmaschine wurde automatisch gestoppt. Das Triebwerk eines Zylinders war vollständig zerstört worden. Es trat eine größere Menge Schmieröl aus, die sich entzündete. In der Folge kam es zu einem Brand im Maschinenraum.

Die THETIS D befand sich zu diesem Zeitpunkt auf dem Kiel-Ostsee-Weg etwa 5,6 sm nord-östlich des Leuchtturmes Kiel. Durch Herstellen des Verschlusszustandes verlöschte der Brand im Maschinenraum selbständig. Die manövrierunfähige THETIS D lief mit Hilfe von zwei Schleppern den Kieler Ostuferhafen an.

Durch den Unfall kam es weder zu Personen- noch zu Umweltschäden.

Während der gesetzlichen Stellungnahmefrist zum Berichtsentwurf gelangten der BSU Informationen zur Kenntnis, die eine Neubewertung des Unfallhergangs und damit eine erneute Unfallanalyse erforderlich machen. Infolgedessen kann die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist zur Veröffentlichung eines Untersuchungsberichts nicht eingehalten werden. Die Öffentlichkeit wird daher auf dem Wege der Herausgabe dieses Untersuchungszwischenberichtes über den Stand der Untersuchung informiert.