



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

## **Jahresbericht 2008**



**Mai 2009**

## Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort.....	3
2	Personalentwicklung .....	5
3	Seeunfälle .....	6
3.1	Zuständigkeit .....	6
3.2	Unfallmeldungen .....	7
3.3	Gemeldete Seeunfälle 2008 .....	8
3.4	Gemeldete Seeunfälle 2004 bis 2008 .....	11
3.5	Seeunfalluntersuchungen und Berichte 2008 .....	12
3.6	Sicherheitsempfehlungen 2008 .....	17
3.7	Unfallschwerpunkte 2008.....	17
3.8	Auswertungen von Schiffsdatenschreibern 2008.....	20
4	Internationale, europäische, nationale Entwicklungen.....	21
5	Öffentlichkeitsarbeit .....	23
6	Jahresstatistik 2008.....	24
6.1	Untersuchte Seeunfälle, die 2008 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden.....	24
6.2	Untersuchte Seeunfälle, die in 2008 mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden.....	25
6.3	Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2008 .....	26
6.4	Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle 2008 .....	27
6.5	Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen .....	28
6.6	Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten und Monaten .....	28
6.7	Verteilung der Seeunfälle nach Todesursachen und Verletzungen .....	28

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht hiermit die Statistik über Unfälle und schwere Vorkommnisse auf See zusammen mit einem Bericht über ihre Tätigkeit im abgelaufenen Geschäftsjahr.

## **1 Vorwort**


Die im Vorwort zum letztjährigen Jahresbericht thematisierte Problematik von Unfällen bei vermeintlichen Routinearbeiten ist auch im zurückliegenden Jahr unverändert aktuell geblieben. Einen weiteren Schwerpunkt der Tätigkeit der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) bildeten 2008 Vorkommnisse, bei denen Schiffe kollidierten oder strandeten.

Eine Vielzahl modernster Hilfsmittel steht den heutigen Besatzungen auf Seeschiffen sowohl zur sicheren Navigation als auch zur Kollisionsverhütung zur Verfügung. Dennoch stellen die Kategorien „Kollision“ und „Grundberührung/Strandung“ Schwerpunkte in der Tätigkeit der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung dar. So wurden im zurückliegenden Jahr 2008 von 642 bei der BSU eingegangenen Meldungen annähernd 300 Kollisionen (42 % als Kollision Schiff-Schiff, 58 % als Kollision Schiff-Objekt) sowie 120 Strandungen/Grundberührungen registriert. Allzu häufig wird dann aus diesem Zusammenhang von Unfallereignis trotz vorhandener Hilfsmittel zur Unfallverhütung der (vor)schnelle Rückschluss gezogen, hier müsse ein Einzelner einen Fehler gemacht haben. Unfälle, und dies gilt für jede Art von Unfall, sind jedoch nicht derart einschichtig. Vielmehr handelt es sich um komplexe, durch das Zusammenspiel unmittelbarer und mittelbarer Ursachen, begünstigender Faktoren und sonstiger Umstände geprägte Ereignisse. Dieses komplexe Zusammenspiel umfänglich zu ermitteln und in einem Abschlussbericht darzustellen, ohne gleichzeitig Verschulden, Haftung oder Ansprüche festzustellen und ohne Nachteile für Einzelne herbeizuführen, ist die Aufgabe der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung. Gerade letzteres erweist sich immer dann als schwierig, wenn die Unfalluntersuchungsberichte der Bundesstelle in weitergehenden Verfahren mit anderer Zielsetzung als aus diesen Unfallereignissen für die Zukunft zu lernen als Grundlage herangezogen werden.

Faktoren, die bei einer Kollision oder Strandung zu beleuchten sind, gibt es, gemäß der eingangs aufgestellten Aussage, dass ein Unfall nie monokausal erklärbar ist, viele, und eine Unfalluntersuchung muss entsprechend breit angelegt sein. Insbesondere auch dürfen die Seefahrer in ihrem Tun oder Lassen nicht isoliert beurteilt werden. Das Handeln der Besatzung ist entscheidend geprägt von ihrer Einbindung in das Gesamtsystem. Hier jedoch ist weniger der einzelne Seefahrer

gefragt als vielmehr die Eigner und Betreiber der Schiffe im Rahmen ihres Sicherheitsmanagementsystem sowie die Internationale Schifffahrtsorganisation und die Flaggenstaaten mit ihren Schiffsbesetzungsvorschriften und Ausbildungsanforderungen.

Leiter der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung



**Jörg Kaufmann**

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

Leiter: Jörg Kaufmann  
Tel.: +49 40 31908300  
Fax.: +49 40 31908340  
posteingang-bsu@bsh.de  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)



### 3 Seeunfälle

#### 3.1 Zuständigkeit

Das deutsche Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) baut auf dem von der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) 1997 mit der EntschlieÙung A.849(20) veröffentlichten Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See (IMO-Code) auf.

Es regelt die Zuständigkeit der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) für die Untersuchung von Unfällen auf Seeschiffen aller Flaggen, die sich innerhalb des deutschen Hoheitsgebietes ereignen. Einbezogen sind darin auch die Verkehrsvorgänge von und zu den Häfen an den SeeschiffahrtsstraÙen sowie Vorfälle innerhalb der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ). Darüber hinaus werden Seeunfälle auf oder unter Beteiligung von Schiffen unter deutscher Flagge weltweit von der BSU untersucht. Weitere Mitwirkungsrechte an internationalen Untersuchungen ergeben sich, wenn die BSU ein „erhebliches deutsches Untersuchungsinteresse“ daran geltend macht.

Seeschiffe im Sinne des SUG umfassen auch seegehende Sportboote, so dass auch auf diesen Fahrzeugen nach schaden- oder gefahrverursachenden Vorkommnissen Untersuchungen durch die BSU durchgeführt werden.



Abbildung 1: Bestimmung von Freibord und Relingshöhe bei einem Sportboot

### 3.2 Unfallmeldungen

Nach dem SUG, der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt sowie der Zusatzvereinbarung zwischen dem Bund und den fünf Küstenländern über die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben (Küstenprotokoll), bestehen Meldeverpflichtungen über schaden- und gefahrverursachende Vorkommnisse. Diese Verpflichtungen betreffen insbesondere die Schiffsführungen an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge, die Wasserschutzpolizeien der Länder, die Bundespolizei sowie eine Reihe anderer Stellen.

Nach dem IMO-Code ist vorgesehen, dass international Meldungen von der Seeunfalluntersuchungsstelle eines betroffenen Küstenstaates an die zuständige Stelle des oder der jeweiligen Flaggenstaaten der in einen Unfall verwickelten Schiffe weitergeleitet werden.



Abbildung 2: Schwerer Seeunfall Kollision Vera & British Cygnet

Gemeinsame Untersuchung mit dem Flaggenstaat Isle of Man und Küstenstaat Dänemark  
Untersuchungsbericht CA102 veröffentlicht am 15. Mai 2008 (zur Zeit nur als englische Version  
verfügbar)

Durch ihre Rufbereitschaft stellt die BSU eine ständige 24/7-Erreichbarkeit sicher.

Telefonnummern und Bürozeiten der BSU:

Montag bis Donnerstag:	07.30 Uhr bis 16.00 Uhr
Freitag:	07.30 Uhr bis 14.30 Uhr

Telefonnummer Sekretariat:	<b>+49 (0)40-3190</b>	<b>-8311</b>
		<b>-8321</b>

Faxnummer:	<b>+49 (0)40-3190</b>	<b>-8340</b>
------------	-----------------------	--------------

Rufbereitschaft außerhalb der Bürozeiten: **+49 (0)170-58 65 675**

Meldungen über Email: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)

Auf der Internetseite der BSU: [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

steht darüber hinaus unter „Downloads“ der Titel „See/Schiffsunfallanzeige“ als Fragebogen zur Verfügung, der als Leitfaden die wichtigsten Details enthält, um einen Seeunfall an die BSU zu melden.

**Die Telefonnummern Sekretariat, die Faxnummer sowie auch die Emailadresse sind nur während der o.g. Bürozeiten zu erreichen. In Fällen außerhalb der Bürozeiten ist unbedingt die Rufbereitschaft der BSU über die angegebene Mobilnummer zu informieren!**

### 3.3 Gemeldete Seeunfälle 2008

„Schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse sind im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes in der Seefahrt verursachte Ereignisse, durch die

1. der Tod, das Verschwinden oder eine schwere Verletzung eines Menschen,
2. der Verlust, vermutliche Verlust oder Schiffbruch, das Aufgrundlaufen, die Aufgabe oder eine Kollision eines Schiffes,
3. ein maritimer Umweltschaden als Folge einer Beschädigung eines oder mehrerer Schiffe oder ein sonstiger Sachschaden,
4. eine Gefahr für einen Menschen oder ein Schiff oder die Gefahr eines schweren Schadens an einem Schiff, einem meerestechnischen Bauwerk oder der Meeresumwelt verursacht worden ist.“

(vgl. § 1 Abs. 2 SUG)

In Abhängigkeit von den **Folgen** eines Seeunfalls, unterteilt der IMO-Code diese schaden- und gefahrverursachenden Vorkommnisse in **Sehr Schwerer Seeunfall (SSU)**, **Schwerer Seeunfall (SU)**, **Seeunfall (WSU)** und **Vorkommnis auf See**. Die



Vielzahl aller an die BSU gerichteten Meldungen sind Beinaheunfälle mit gefahrverursachenden Begleiterscheinungen oder sogenannte Bagatellfälle mit lediglich geringfügigen Schäden. Diese fallen in die Kategorie **Vorkommnis** und werden in aller Regel in der BSU Datenbank erfasst und statistisch ausgewertet. Bedeutsam für die Untersuchungstätigkeit der BSU sind hingegen die Seeunfälle. Hier insbesondere die **Sehr Schweren Seeunfälle** mit Todesfolge, Totalverlust eines Fahrzeugs oder einer schweren Umweltverschmutzung mit mehr als 50 t Schadstoffaustritt sowie die **Schweren Seeunfälle**, bei denen die Bekämpfung der Konsequenzen eine Hilfeleistung von außerhalb des Schiffes erfordert (medizinische Hilfeleistung, Schlepperunterstützung, Feuerwehreinsatz, o.ä.).

In 2008 wurden **insgesamt** 122 Seeunfälle an die BSU gemeldet. Diese unterteilen sich in 75 Seeunfälle, 31 schwere und 16 sehr schwere Seeunfälle. Die Anzahl der an die BSU gesamt gemeldeten Seeunfälle ist gegenüber 2007 um 31 gestiegen, die Zahl der sehr schweren dabei um 6, die der schweren Seeunfälle um 2 und die der Seeunfälle um 23.

**Seeunfälle 2007 - 2008**

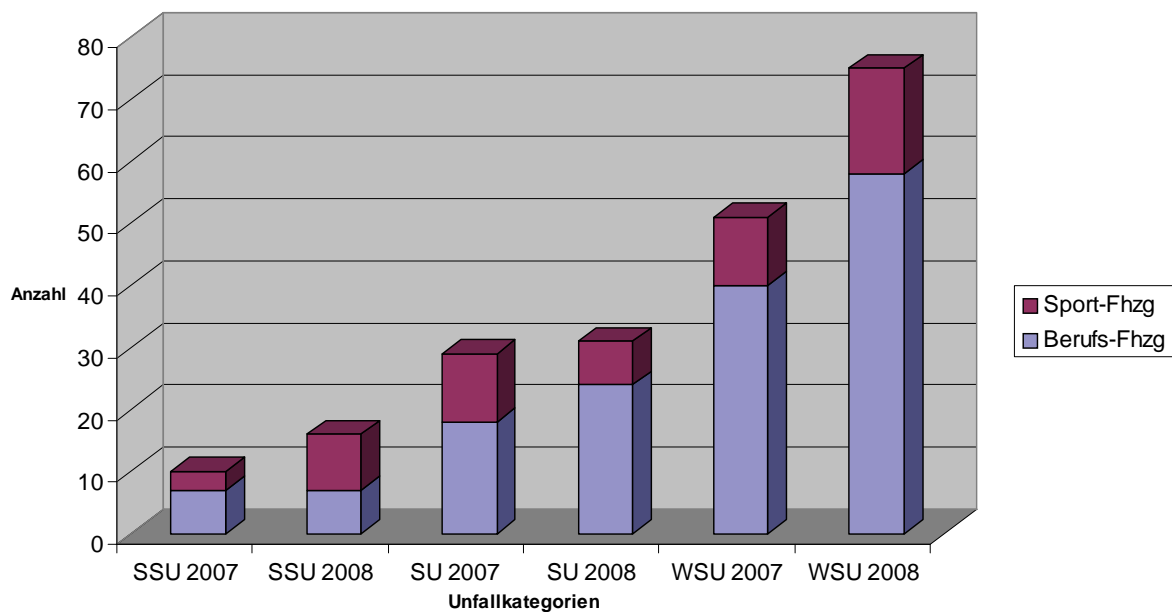


Abbildung 3: an die BSU gemeldete Seeunfälle 2007 - 2008

**Innerhalb** der deutschen Gewässer und unabhängig von der Flagge und Betriebsform des oder der daran beteiligten Schiffe ereigneten sich 93 Seeunfälle, unterteilt in 60 Seeunfälle, 23 schwere und 10 sehr schwere Seeunfälle. 66 von den 93 gemeldeten Unfällen betrafen Berufsschiffe einschließlich Fischereifahrzeuge.

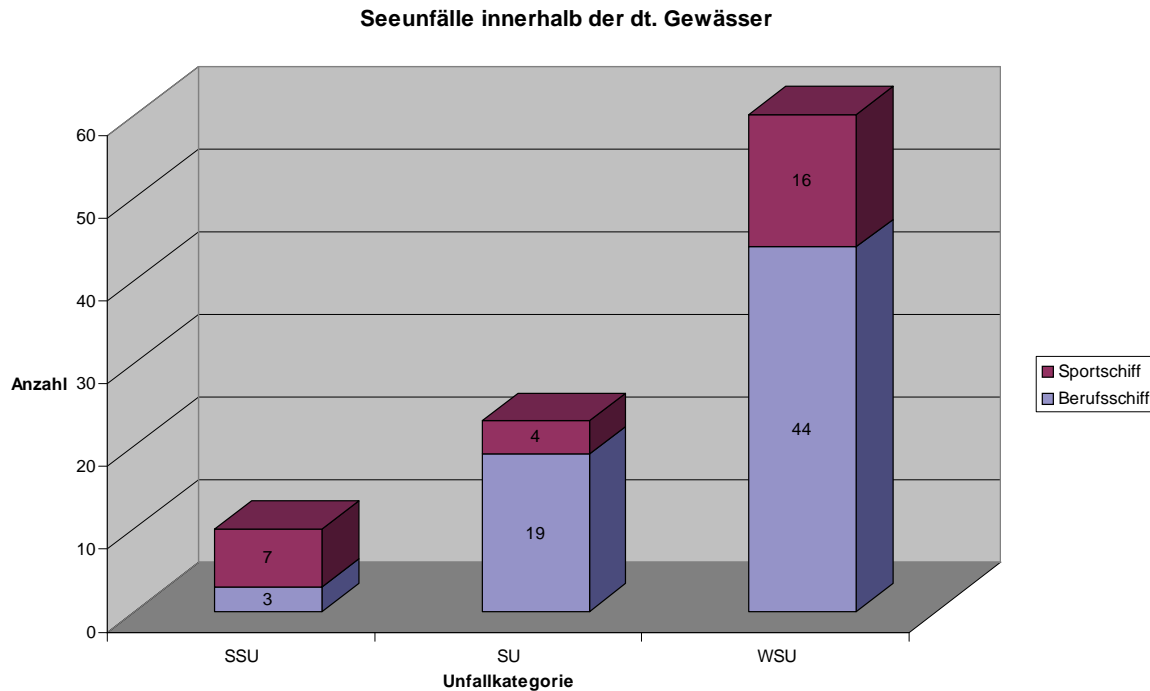


Abbildung 4: Seeunfälle 2008 innerhalb der deutschen Gewässer

An Bord von Berufsschiffen **unter deutscher Flagge** und **unabhängig vom Unfallort** ereigneten sich 41 Seeunfälle, unterteilt in 26 Seeunfälle, 12 schwere und 3 sehr schwere Seeunfälle sowie 9 Seeunfälle an Bord von Fischereifahrzeugen (5 Seeunfälle, 2 schwere, 2 sehr schwere). Am 31. Dezember 2008 waren 645 Berufsschiffe und gut 80 Seefischereifahrzeuge unter deutscher Flagge registriert<sup>1</sup>.

Die Unfallzahlen sind im zurückliegenden Jahr leicht angestiegen. Im 5-Jahresmittel lagen die sehr schweren und schweren Unfälle im vergangenen Jahr knapp über, die Seeunfälle knapp unter dem Durchschnitt. Zum Stichtag 31. Dezember waren 2008 knapp 100 Handelsschiffe mehr unter deutscher Flagge registriert als 2007, die Anzahl der Fischereifahrzeuge war unverändert. Auch die Gesamtzahl der Verkehrsvorgänge von Seeschiffen in den einzelnen Revieren des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik (ohne Transitverkehre vor der deutschen Küste außerhalb der Reviere) ist von über 275.000 auf etwa 282.000<sup>2</sup> leicht angestiegen. Die Unfallquote 2008 lag somit auf einem weiterhin erfreulich niedrigen Niveau.

<sup>1</sup> Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

<sup>2</sup> Quelle: Verkehrsdaten der Verkehrszentralen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nord-West

34 Seeunfälle ereigneten sich auf Sportfahrzeugen (17 Seeunfälle, 8 schwere, 9 sehr schwere), davon 28 (14 Seeunfälle, 6 schwere, 8 sehr schwere) auf Fahrzeugen unter deutscher Flagge. Die neun sehr schweren Seeunfälle umfassten 3 Todesfälle durch Ertrinken in Folge einer Person über Bord, zwei der zu Tode gekommenen Personen waren dabei sogenannte Einhandsegler. In den sechs verbleibenden Fällen wurde das Sportboot aufgrund des Seeunfalls zum Totalverlust, viermal davon nach einem Wassereintritt, einmal aufgrund eines Feuers in der Maschine, einmal nach Auflaufen aufgrund von Manövrierunfähigkeit. Die Anzahl der sehr schweren Seeunfälle lag mit 9 bei den Sportbooten über der bei den Berufsfahrzeugen mit 7. Gegenüber 2007 ist die Zahl der sehr schweren und der Seeunfälle angestiegen, die der schweren hingegen gesunken. Im 3-Jahresmittel lagen die sehr schweren Seeunfälle über, die schweren unter sowie die Seeunfälle leicht über dem Durchschnitt.

Von den erhaltenen Meldungen insgesamt betrafen 13 Vorfälle mit insgesamt 13 Toten. Vier Fälle stellten sich als natürliche Todesfälle ohne Unfalleinwirkung heraus und wurden nicht weiter als Seeunfälle bearbeitet. Die neun verbleibenden sehr schweren Seeunfälle umfassten, neben den drei oben bereits genannten Todesfällen durch Ertrinken auf Sportbooten, sechs Unfälle an Bord von Berufsfahrzeugen, wobei drei durch Stürze und je einer durch Ladungsarbeiten, Leinenumgang und Außenbordgehen verursacht wurde.

73 Vorfälle (50 Berufs-, 23 Sportschiffahrt) mit Verletzten wurden 2008 an die BSU gemeldet. Stürze stellten sowohl in Berufs- (16 Fälle) als auch Sportschiffahrt (14 Fälle) die Hauptursache dar. In der Berufsschiffahrt waren Unfälle bei Maschinenarbeiten (13 Fälle) und Leinenunfälle (8 Fälle) die nächstfolgenden Ursachen.

Personenunfällen machten im vergangenen Jahr 30 % aller an die BSU gemeldeten Seeunfälle aus und bildeten somit, wie auch schon 2007, einen Untersuchungsschwerpunkt der BSU. Neben diesen Personenunfällen bildeten insbesondere Kollisionen und Grundberührungen/Strandungen weitere Schwerpunkte der Untersuchungstätigkeit der BSU. 30 % der als Seeunfall eingestuften Meldungen hatten eine Kollision zwischen zwei Schiffen oder einem Schiff und einem Objekt zum Inhalt, 15 % eine Grundberührung oder Strandung.

### 3.4 Gemeldete Seeunfälle 2004 bis 2008

Die Fünf-Jahres-Übersicht zeigt leichte Schwankungen bei den **Sehr Schweren** (SSU) und **Schweren Seeunfällen** (SU), während die **Seeunfälle** (WSU) größeren jährlichen Schwankungen unterworfen sind. Dem deutlichen Rückgang 2007 steht im zurückliegenden Jahr wieder eine Steigerung gegenüber. Im Vergleich zum Fünf-Jahresdurchschnitt ergeben sich für 2008 für die sehr schweren und schweren Seeunfälle leicht über dem Durchschnitt liegende Zahlen, für die Seeunfälle leicht darunter liegende. In Relation zur Größe der Flotte unter deutscher Flagge sowie der Anzahl der Verkehrsbewegungen innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer zeichnet sich ein insgesamt erfreuliches, gleichbleibend niedriges Niveau ab.

## an BSU gemeldete Seeunfälle

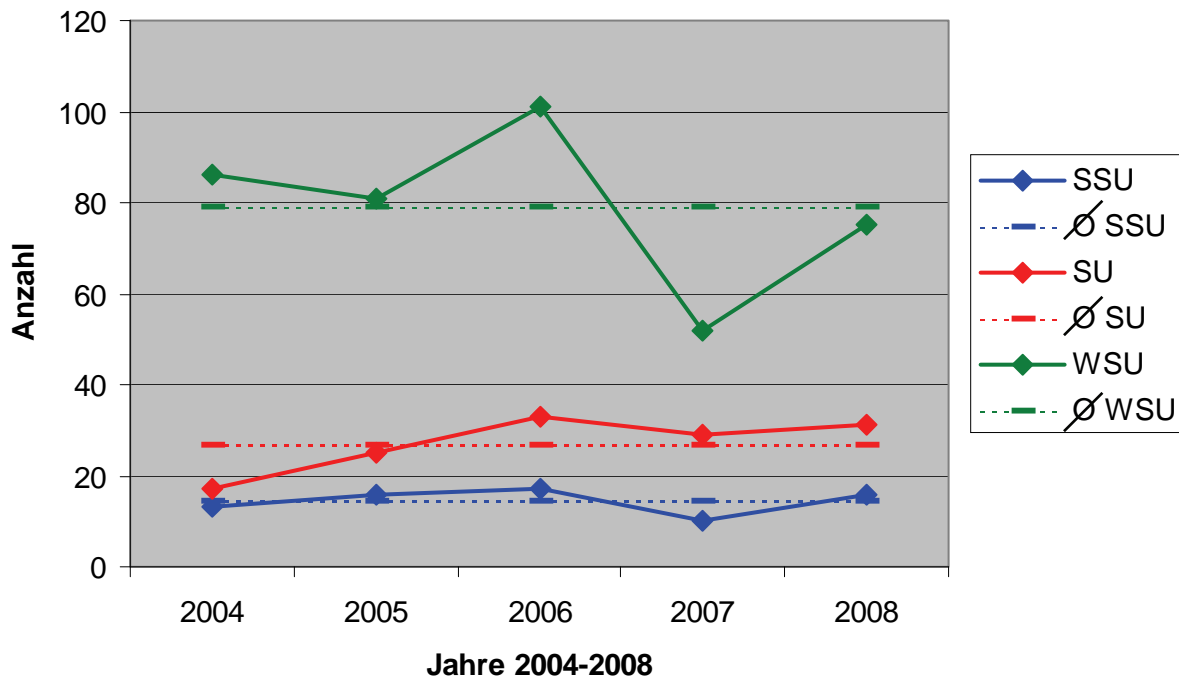


Abbildung 5: gemeldete Seeunfälle seit 2004

### 3.5 Seeunfalluntersuchungen und Berichte 2008

Nach IMO-Code sollten die Flaggenstaaten dafür Sorge tragen, dass eine Seeunfalluntersuchung nach jedem sehr schweren Seeunfall, der sich an Bord eines ihrer Schiffe ereignet hat, durchgeführt wird. Ereignet sich der Unfall in den Gewässern eines anderen Staates, kann auch der betroffene Küstenstaat die Seeunfalluntersuchung führen. Der Flaggenstaat sollte sich dann vorzugsweise an dieser Untersuchung beteiligen. Andere Seeunfälle können darüber hinaus untersucht werden.

Nach SUG dient die Untersuchung eines Seeunfalls „weder der Ermittlung von Tatsachen zum Zwecke der Zurechnung von Fehlern, um Nachteile für Einzelne herbeizuführen, noch dient sie der Feststellung von Verschulden, Haftung oder Ansprüchen. Jedoch sollte sie nicht deshalb von der uneingeschränkten Darstellung der Ursachen absehen, weil aus den Untersuchungsergebnissen Rückschlüsse auf ein schuldhaftes Verhalten oder auf haftungsrechtliche Verantwortlichkeit gezogen werden könnten“<sup>3</sup>. Diese Darstellung der Ursachen erfolgt in den Untersuchungsberichten der BSU. Die in einem Untersuchungsbericht präsentierten Ergebnisse lassen demnach im Einzelfall Rückschlüsse auf schuldhaftes Verhalten

<sup>3</sup> vgl. § 9 (2) SUG

oder auf Verantwortlichkeit der Beteiligten zu, wenn dies für die uneingeschränkte Darstellung der Unfallursachen erforderlich ist. Die besondere Intention der Untersuchung liegt ungeachtet dessen darin, die Unfallbeteiligten nicht zu sanktionieren, sondern ihnen Impulse zur Vermeidung künftiger Unfälle zu geben und sie in eine Sicherheitspartnerschaft mit einzubeziehen. Der Abschlussbericht einer Seeunfalluntersuchung wird seitens der BSU folglich nicht mit dem Zweck verfasst, zur Feststellung von Schuld oder zur Klärung von Haftungsfragen herangezogen zu werden

Behördliche Stellen, deren Verfahren der Ahndung fehlerhaften Verhaltens bzw. der Haftungsfeststellung dienen, verfolgen grundlegend andere Ziele als die BSU.

Über die Einleitung und den Umfang einer Unfalluntersuchung entscheidet der Leiter der BSU, bei Abwesenheit sein Vertreter, weisungsunabhängig.



Abbildung 6: Schwerer Seeunfall CMS „LT Cortesia“

(Quelle: MAIB)

gemeinsame Untersuchung mit MAIB, UK  
Untersuchungsbericht 001/08 Veröffentlicht am 15. März 2009

In 2008 hat die BSU die Untersuchung von 41 gemeldeten Vorfällen eingeleitet. 12 dieser Vorfälle wurden nach einer Voruntersuchung eingestellt, die verbleibenden 29 Fälle wurden als sehr schwerer, schwerer oder Seeunfall eingestuft und eingehend untersucht. Drei dieser Hauptuntersuchungen wurden gemeinsam mit anderen Staaten geführt, 26 von der BSU alleine, davon eine mit einem internen Bericht abgeschlossen. Zwei an die BSU gemeldete sehr schwere Seeunfälle wurden nicht untersucht. In beiden Fällen handelte es sich um Segelyachten unter deutscher Flagge, die außerhalb der deutschen Gewässer untergingen und nicht

geborgen werden konnten. Da insbesondere keine Personen zu Schaden gekommen waren, wurden die Fälle durch die BSU nach einer Voruntersuchung eingestellt. Aus den Vorjahren waren 21 Untersuchungen noch nicht abgeschlossen. 23 Untersuchungen wurden 2008 beendet und 20 Untersuchungsberichte hierzu veröffentlicht. 25 Untersuchungen befanden sich am 31. Dezember 2008 weiterhin im Untersuchungsstadium.



Abbildung 7: Schwerer Seeunfall MS „Finnlady“

(Quelle: WSP)

Noch laufende Seeunfalluntersuchung der BSU am 31. Dezember 2008

Alle Unfallmeldungen werden, unabhängig von der Entscheidung über eine mögliche Untersuchung, in jedem Fall in der BSU Datenbank erfasst und mindestens statistisch ausgewertet.

Nach IMO-Code sind Seeunfälle entsprechend ihrer Kategorie mit unterschiedlich umfangreichen Daten an die IMO zu melden.

Darüber hinaus erstellt die BSU zu den von ihr untersuchten Seeunfällen in aller Regel öffentlich zugängliche Untersuchungsberichte, die dann ebenfalls an die IMO gesandt werden. Diese Berichte können sich auf die Darstellung des Unfallgeschehens beschränken und dann ohne weitere Mitwirkung der Betroffenen in summarischer Form veröffentlicht werden. In den anderen Fällen erstellt die BSU einen vollen Bericht mit einer umfassenden Analyse des Unfallgeschehens und den sich daraus ableitenden Sicherheitsempfehlungen, welcher den Betroffenen vor

Veröffentlichung als vertraulicher Entwurf zugeht. Zu diesem Entwurf können die Betroffenen innerhalb von 60 Tagen Stellung nehmen. Berechtigte Stellungnahmen werden von der BSU im endgültigen Bericht berücksichtigt.

Von den in 2008 beendeten 23 Hauptuntersuchungen wurden zwei von dem zuständigen Flaggenstaat eingestellt, zwei weitere wurden in einem Bericht zusammengefasst, so dass 20 Untersuchungsberichte veröffentlicht wurden. 11 davon wurden mit einem vollen und neun mit einem summarischen Bericht abgeschlossen und die Berichte veröffentlicht. Eine gemeinsame Untersuchung in Zusammenarbeit mit einem anderen Staat wurde mit Veröffentlichung des gemeinsamen Berichtes, sowie ein Fall mit einem internen Abschlussbericht beendet.

Von den 2008 abgeschlossenen Vorgängen, haben die Berichte über die sehr schweren Seeunfälle „Hoheweg“ (Bericht Nr. 564/06) und „Hanjin Gothenburg/Chang Tong“ (Bericht Nr. 450/07) besonderes Gewicht.

Beim Untergang des Fischkutters „Hoheweg“ auf den Nordergründen waren am 8. November 2006 alle vier Besatzungsmitglieder ums Leben gekommen. Dieser Seeunfall war einer der schwersten innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer in den vergangenen Jahren, die anschließende Bergung des Wracks war sehr aufwendig und zeitintensiv.



Abbildung 8: Sehr Schwerer Seeunfall FK „Hoheweg“  
Untersuchungsbericht 564/06 veröffentlicht am 15. März 2008

Im Juni 2008 kenterte in der Nordsee ein Fischkutter bei dem keine Personenschäden zu verzeichnen waren, die Unfallursache aber fast identisch zu dem sehr schweren Seeunfall des FK „Hoheweg“ war. Diese Seeunfalluntersuchung wurde nach Gesprächen mit dem Germanischen Lloyd und der SeeBG mit einem internen Bericht an den Normgeber über die Problematik der Stabilitätsverschlechterung bei Umbauten von Fischkuttern abgeschlossen.

Nach der Kollision zwischen dem deutschen Containerschiff „Hanjin Gothenburg“ und dem unter der Flagge Panamas fahrenden Massengutschiff „Chang Tong“ versank letztere einige Tage nach dem Unfall. Da sich die Kollision vor der Küste Chinas, nach dortigem Verständnis in chinesischen Gewässern ereignete, kam es bei der Untersuchung dieses sehr schweren Seeunfalls zu einer erstmaligen und positiven Zusammenarbeit mit dem Küstenstaat China.



Abbildung 9: Sehr Schwerer Seeunfall CMS „Hanjin Gothenburg“/MS „Chang Tong“  
Untersuchungsbericht 450/07 veröffentlicht am 15. September 2008

Alle von der BSU veröffentlichten Berichte sind, sortiert nach Veröffentlichungsjahr, auf der BSU Internetseite [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) unter dem Stichwort „Publikationen“ einzusehen.



### 3.6 Sicherheitsempfehlungen 2008

Ziel einer Seeunfalluntersuchung nach IMO-Code ist die Verhinderung von Unfällen dieser Art in der Zukunft. Hierfür werden die aus einer Unfalluntersuchung zu ziehenden Lehren als Sicherheitsempfehlungen formuliert und dann in der Regel mit dem Abschlussbericht veröffentlicht. Adressat einer solchen Empfehlung ist diejenige Stelle, die am besten geeignet erscheint, Maßnahmen zur Abstellung der erkannten Sicherheitslücke zu ergreifen.

Vorabsicherheitsempfehlungen können durch die BSU unabhängig vom Stadium der Untersuchung immer dann herausgegeben werden, wenn die erkannte Sicherheitslücke ein sofortiges Handeln notwendig erscheinen lässt.

Die BSU hat 2008 keine Vorabsicherheitsempfehlung veröffentlicht, jedoch in 10 abschließend veröffentlichten Berichten Sicherheitsempfehlungen herausgegeben.

Alle von der BSU veröffentlichten Empfehlungen sind, sortiert nach Veröffentlichungsjahr, auf der BSU Internetseite [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) unter dem Stichwort „Publikationen“ einzusehen.

### 3.7 Unfallschwerpunkte 2008

Personenunfälle bei vermeintlichen Routinetätigkeiten auf Berufsschiffen waren auch 2008 ein Schwerpunkt der an die BSU gemeldeten Seeunfälle. Anders als 2007 waren es im vergangenen Jahr jedoch nicht Rettungsboots- und Leinenunfälle als Hauptunfallszenarien, sondern vielmehr Verletzungen durch Stürze und bei Maschinenarbeiten. Die Auswertung aller von der BSU seit 2002 erfassten Personenunfälle im Rahmen einer durch das Zentralinstitut für Arbeitsmedizin und Maritime Medizin<sup>4</sup> des Universitätsklinikums Hamburg-Eppendorf betreuten Dissertation stützt in einem ersten Ergebnis die Erkenntnis, dass eine Vielzahl von tödlichen oder zumindest sehr schweren Verletzungen durch Stürze ausgelöst werden. Jedoch sind die Umstände der einzelnen Stürze sehr unterschiedlich. Von drei tödlichen Stürzen ereignete sich einer bei sehr schwerem Wetter auf der Brücke, einer unter Alkoholeinfluss in den Aufbauten und der dritte bei Schweißarbeiten auf dem Lukendeckel in der Werft. Ebenso uneinheitlich stellt sich das Bild bei den sonstigen Stürzen und auch bei den Verletzungen bei Maschinenarbeiten dar.

Bei den Unfallarten „Kollision“ und „Grundberührung/Strandung“, die im zurückliegenden Jahr einen weiteren Schwerpunkt darstellten, ist die Frage der Brückenausstattung immer ein interessanter und wichtiger Aspekt. Nicht minder wichtig sind jedoch Überlegungen, ob und wie die einzelnen Komponenten miteinander verknüpft sind und insbesondere wie die Komponente Mensch in dieses System einbezogen wurde. Integrierte Navigations- (INS) und integrierte Brückensysteme (IBS) sind Themen, die derzeit weltweit im Rahmen der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) diskutiert werden. Die Umsetzung

---

<sup>4</sup> Hamburg Port Health Authority, Central Institute for Occupational Medicine and Maritime Medicine (HPhC)

eines solchen Gesamtsystemlösungsansatzes wird voraussichtlich noch einige Zeit beanspruchen. Aber auch ohne einen solchen Ansatz entsteht durch neue Ausrüstungsvorschriften eine Notwendigkeit, neue Geräte in bestehende Brücken zu integrieren. So wurde ab dem Jahr 2002 das Automatische Identifikationssystem (AIS) für Seeschiffe in Abhängigkeit von Schiffstyp, Größe und Fahrtgebiet stufenweise ausrüstungspflichtig. Dieses System liefert weit mehr als nur den Schiffsnamen. Eine Reihe der in festgelegten Intervallen ausgesendeten Informationen kann dabei auch bei Entscheidungen zur Kollisionsverhütung herangezogen werden. Bei Kursänderung eines Fahrzeugs wird beispielsweise die Richtung und Geschwindigkeit der Drehung nahezu in Echtzeit über AIS ausgesandt, so dass Schiffsführungen auf anderen Fahrzeugen dieses Manöver erkennen können, lange bevor es auch auf dem Radar festzustellen ist. Hinzu kommt, dass das AIS-Signal weder durch Seegang noch durch Wetter beeinträchtigt wird und somit in kritischen Annäherungssituationen stabiler verfügbar ist. Die Schiffskontur gibt einen zusätzlichen Informationsgewinn. Bei einem Fremdschiff lässt sich dessen Größe erkennen, anders als beim Radar, wo die Größe eines Radarechos nicht unbedingt einen Rückschluss auf die wahre Schiffsgröße zulässt. Beim Eigenschiff kann der Umriss einen Mehrwert bei verminderter Sicht erzeugen, in dem sich die Lage des eigenen Schiffes zum Beispiel zur Pier ersehen lässt, selbst wenn diese optisch noch nicht auszumachen ist. Wesentliche Voraussetzung hierfür ist eine einwandfreie Einrichtung und Integration des Systems. Eine Überprüfung durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie gemeinsam mit der See-Berufsgenossenschaft hat ergeben, dass eine Anzahl von Systemen auf Seeschiffen, die die deutschen Gewässer befahren noch immer fehlerhaft eingerichtet ist. Die von einem fehlerhaften System ausgesandten Informationen stellen natürlich keinen Zugewinn dar, sondern sind im Gegenteil möglicherweise sogar irreführend und dadurch gefährlich. Hinzu kommt die Möglichkeit der Erfüllung der Ausrüstungspflicht bereits durch ein isoliert stehendes Gerät ohne Verknüpfung zu anderen Brückengeräten. Bei dieser Lösung finden die Zusatzinformationen bei der Entscheidungsfindung häufig keine Berücksichtigung, da sie nicht an dem gewöhnlichen Arbeitsplatz zur Verfügung stehen und durch die fehlende Verknüpfung ein Abgleich mit anderen Informationen nicht oder nur schwer möglich ist. Ebenso wesentlich wie Einrichtung und Integration des Systems ist aber auch die Ausbildung der Besatzung. Der nicht selten anzutreffende Ansatz, durch eigenes Ausprobieren sich die Funktionalität des neuen Gerätes zu erschließen, ist kaum dazu geeignet, den Mehrwert sinnvoll zu nutzen. Er führt eher dazu, sich mit den unbedingt notwendigen Grundfunktionen zu beschäftigen, ohne aber den vollen Umfang der Möglichkeiten verstehen zu können.

Eine ganz ähnliche Problematik zeichnet sich auch bei Überlegungen zur Vermeidung von Grundberührungen/Strandungen und bei der in diesem Zusammenhang derzeit im Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der IMO diskutierten Ausrüstungspflicht für Seeschiffe mit einem elektronischen Seekartendarstellungs- und Informationssystem (ECDIS) ab. Auch hier sind Beschaffung und Aufstellung des neuen Systems nicht das eigentliche Problem. Viel entscheidender sind die anzustellenden Überlegungen zur Integration des neuen mit den bereits vorhandenen Geräten, so dass am Ende ein in sich logisch verknüpftes System entsteht. Und auch hier gilt, dass das System ohne Einbeziehung der menschlichen Komponente unvollständig bleibt. Erst nach entsprechender Ausbildung werden die

Bediener zu einem sinnvollen Teil des Gesamtsystems, und dieses wird hierdurch erst zu einem vollständigen System. Hierzu jedoch bedarf es insbesondere einer über eine reine Grundlagenschulung hinausgehenden, typenspezifischen Schulung für genau das System, welches an Bord Verwendung findet. Nur so kann sich den Bedienern die Funktionalität des bordeigenen ECDIS vollständig erschließen und damit zu einer Verbesserung der Sicherheit in der Seefahrt beitragen.

Eine weitergehende Problematik im Bereich der elektronischen Seekartensysteme ergibt sich aus der Überschneidung zur Internationalen Hydrographischen Organisation (IHO). Ein hier verabschiedeter Aktionsplan soll sicherstellen, dass bis zum Jahr 2010 für die 800 weltweit wichtigsten Häfen sowie die zwischen diesen verlaufenden Haupthandelsrouten das notwendige elektronische Datenmaterial vorhanden ist. Selbst bei Erfüllung des Aktionsplans werden für eine Reihe von Seegebieten dieser Erde somit auch zukünftig keine oder zumindest keine dem internationalen Standard entsprechenden elektronischen Seekarten vorhanden sein.

Der bei der Frage der Brückenausstattung vielleicht wichtigste Aspekt bleibt jedoch die personelle Besetzung, also Größe und Qualifikation des Brückenteams und Aufgabenteilung innerhalb desselben sowie eben auch das Zusammenwirken mit den technischen Komponenten. Moderne Brücken sind ergonomisch für die Ein-Personen-Bedienung optimiert. Dass eine Brücke von einer Person alleine bedient werden kann, heißt aber nicht zwingend, dass diese eine Person in jeder Situation uneingeschränkt im Stande ist, alle vorhandenen Informationen zu einem der Lage angemessenen Lagebild zusammenzuführen. Schiffsführung, sichere Navigation, Kollisionsverhütung, Tagebuchdokumentation, Abwicklung des Sprechfunkverkehrs und Anderes mehr sind zeitgleich verantwortlich durchzuführen. Die Brückengeräte liefern und, im Idealfall, verknüpfen Informationen hierzu. Aber die letztendliche Auswertung derselben ist Aufgabe des Brückenteams, und darauf basierend die Entscheidung zu treffen ist Aufgabe des verantwortlichen Schiffsführers. Besteht das Brücken“team“, entsprechend der Ein-Personen-Brücken-Philosophie, jedoch aus nur einem Menschen, so bleibt in einer komplexen Lage nicht selten entweder die Gerätebedienung, die Informationsauswertung oder die Entscheidungsfindung oder gar mehrere davon auf der Strecke. Gleiches gilt, wenn zwar mehr als nur eine Person das Brückenteam bilden, jedoch eine Aufgabenteilung und -zuweisung nicht oder nur unzureichend erfolgt ist.

Die vorstehende Aufzählung möglicher, bei einer Kollision oder Grundberührung/Strandung zu beleuchtender Faktoren ist bei weitem nicht abschließend. Sie soll aber verdeutlichen, dass insbesondere die Seefahrer in ihrem Tun oder Lassen nicht isoliert beurteilt werden dürfen. Das Handeln der Besatzung ist entscheidend geprägt von ihrer Einbindung in das Gesamtsicherheitssystem. Hier jedoch ist weniger der einzelne Seefahrer gefragt als vielmehr die Eigner und Betreiber der Schiffe im Rahmen ihres Sicherheitsmanagementsystem, aber insbesondere auch die Internationale Schifffahrtsorganisation und die Flaggenstaaten mit ihren Schiffsbesetzungsvorschriften und Ausbildungsanforderungen.

Ein örtlicher Unfallschwerpunkt ergab sich auch 2008 nicht. Auf der Elbe mit den Häfen Hamburg, Bützfleth, Brunsbüttel und Cuxhaven (18), im Nord- (20) und Ostseebereich (24) sowie in Seegebieten und Häfen außerhalb der deutschen Gewässer (29) wurden in absoluten Zahlen die meisten Unfälle im

Zuständigkeitsbereich der BSU registriert. Im Verhältnis zum jeweiligen Verkehrsaufkommen sind die Unfallquoten jedoch gering.

Der Sportbootsektor stellte in 2008 keinen besonderen Schwerpunkt dar. Insgesamt machten Sportbootunfälle knapp 28 % der an die BSU gemeldeten Seeunfälle aus und lagen damit auf gleichbleibendem Niveau zu 2007. Auffällig war gleichwohl die Anzahl von neun sehr schweren Seeunfällen, womit sich diese Zahl von 3 auf 9 verdreifachte und damit auch über 50 % aller an die BSU gemeldeten sehr schweren Seeunfälle ausmachte.

Bei der Auswertung der Todesfälle durch Ertrinken fällt auf, dass alle über Bord gefallenen Personen (3 Sportbootfahrer, 1 Fischer) keine Rettungsweste getragen haben.

### 3.8 Auswertungen von Schiffsdatenschreibern 2008

Aus Sicht der BSU ist die Auswertbarkeit von Schiffsdatenschreibern (Voyage Data Recorder - VDR) im Zusammenhang mit einer Seeunfalluntersuchung nach wie vor unbefriedigend. Die schon in den Vorjahren aufgetretenen Störungen in einer Bandbreite von ungenügender Audioqualität der Brückenmikrofone, über fehlende Aufzeichnungen einzelner Sensoren bis hin zum Komplettausfall der VDR-Aufzeichnung, blieb auch 2008 ein Problem für die BSU.

Die Ausrüstungspflicht mit vollwertigen oder vereinfachten Schiffsdatenschreibern für Handelsschiffe größer 3.000 BRZ wird zum 1. Juli 2010 vollständig umgesetzt sein. Diese Geräte stellen somit einen immer stärker werdenden Untersuchungsgegenstand für die BSU dar. Um die Seeunfalluntersuchung wirkungsvoll unterstützen zu können, muss der VDR-Betrieb an Bord von Seeschiffen jedoch störungsfrei laufen. Störungen im täglichen Betrieb können den Besatzungen zumeist nicht auffallen, da sie den VDR nicht aktiv nutzen. Im Optimalfall werden sie im Rahmen der jährlichen Überprüfung durch einen Servicetechniker fest- und abgestellt. Häufig aber treten sie erst im Rahmen einer Seeunfalluntersuchung zutage und dann gegebenenfalls mit Verlust oder Unvollständigkeit entscheidender Daten.

Die mit IMO-Rundschreiben bekannt gemachte technische Empfehlung (SN/Circ/246), um den Zugang zum VDR für das Herunterladen und Wiedergeben von gespeicherten Daten durch Untersuchungsbehörden zu erleichtern, ist nach den BSU-Erfahrungen mittlerweile verstärkt, aber noch nicht vollumfänglich umgesetzt.

Die Erarbeitung verbesserter Leistungsanforderungen für Schiffsdatenschreiber wird international vorangetrieben, deren Umsetzung wird zukünftig die Verwertbarkeit der aufgezeichneten Daten durch Seeunfalluntersuchungsbehörden verbessern.

## 4 Internationale, europäische, nationale Entwicklungen

Die Überarbeitung des IMO-Codes mit dem Ziel, dieses bisher rein empfehlende Instrument in ein verpflichtendes zu ändern, war 2008 weiterhin auf der Tagungsordnung der Internationalen Schifffahrtsorganisation. Der Unterausschuss Umsetzung durch Flaggenstaaten (Flag State Implementation - FSI) hatte hierfür einen Entwurf des überarbeiteten Codes sowie Ergänzungen zum Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (Safety of Life at Sea - SOLAS) abgestimmt. Hiernach soll in SOLAS Kapitel XI-1 eine neue Regel 6 die Teile I und II des überarbeiteten Codes verbindlich machen, während Teil III ergänzende Anleitungen auf weiterhin empfehlender Basis enthält. Die beabsichtigte SOLAS Ergänzung wurde am 16. Mai 2008 durch den Schiffssicherheitsausschuss (Maritime Safety Committee - MSC) mit der Entschließung MSC.257(84) angenommen, der überarbeitete Code am selben Tag durch Entschließung MSC.255(84). Das Inkrafttreten ist für den 1. Januar 2010 vorgesehen.

Parallel dazu wurde auf europäischer Ebene die im ersten Halbjahr 2007 unter deutscher Ratspräsidentschaft erzielte politische Einigung über einen Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission zur Seeunfalluntersuchung weiter verhandelt. Dieser Richtlinienvorschlag dient der verbindlichen und einheitlichen Untersuchung von Seeunfällen, auf Grundlage des IMO-Codes, an denen Schiffe unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaates beteiligt sind oder die an den Küsten der Mitgliedstaaten passieren. Zu diesem Richtlinienvorschlag wurde 2008 die endgültige Fassung zwischen den Mitgliedstaaten, der Europäischen Kommission und dem Europäischen Parlament ausgehandelt. Im Rahmen des 3. Seesicherheitspakets wurde die Richtlinie Ende Februar 2009 durch den Rat angenommen, Anfang März erfolgte die Zustimmung des Europäischen Parlaments. Teil dieser Richtlinie, neben der eigentlichen Untersuchung von Seeunfällen, wird auch eine zentrale Erfassung von Seeunfalldaten in einer Datenbank<sup>5</sup> bei der Europäischen Seesicherheitsagentur<sup>6</sup> sein.

Der IMO-Code als zentrale Norm bei internationalen Seeunfalluntersuchungen erhält damit in absehbarer Zukunft einen verbindlichen Charakter. Gemeinsame Untersuchungen mit anderen Flaggen- und/oder Küstenstaaten mit gegenseitigem Informationsaustausch führen zu umfangreicheren Erkenntnissen mit besserer Akzeptanz der abschließenden Ergebnisse und des Abschlussberichtes. Wenn die jeweiligen nationalen Untersuchungsverfahren auf dem IMO-Code aufbauen, erleichtert dies regelmäßig die Kooperation. Eine Stärkung des IMO-Codes wird zu einer weiteren Harmonisierung der nationalen Untersuchungsverfahren führen, innerhalb der Europäischen Union noch zusätzlich verstärkt durch das Inkrafttreten der Richtlinie.

Diese Entwicklung hin zu verstärkter internationaler Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Seeunfalluntersuchung unterstützt die BSU, nicht zuletzt auch durch aktive

---

<sup>5</sup> European Maritime Casualty Information Platform EMCIP

<sup>6</sup> European Maritime Safety Agency EMSA

Teilnahme an dem weltweiten Zusammenschluss von Seeunfalluntersuchern<sup>7</sup> und dessen europäischer Sektion<sup>8</sup>. Diese Foren bieten zum einen den Informationsaustausch über aktuelle Entwicklungen im weltweiten Unfallgeschehen sowie zur Weiterentwicklung von Untersuchungsverfahren. Zum anderen das Netzwerk zu anderen Untersuchungsstellen. Dieses Netzwerk wiederum war Basis zu weiterem Gedankenaustausch in kleinerem Rahmen. So wurden 2008 bilaterale Treffen mit den Seeunfalluntersuchern aus Panama, Japan, Norwegen und den Niederlanden abgehalten, um Gespräche zu einer verbesserten Zusammenarbeit zu führen.

Auf nationaler Ebene wird das Projekt Havarie Auswerte-, Recherche- und Informationssystem (HAVARIS; ehemals Schiffsunfalldatenbank - SUDABA) unter Mitarbeit der BSU weiter verfolgt. Im Falle von durch die BSU nicht weitergehend untersuchten Vorkommnissen, werden die hierzu von anderer Seite erhobenen Daten nicht zentral gespeichert. Dies gilt insbesondere auch für den Binnenbereich, in dem die BSU keinerlei Zuständigkeit hat. Eine zentrale Erfassung in HAVARIS und darauf aufbauende mittel- und langfristige statistische Auswertung kann hier zukünftig eine breitere Datenbasis liefern.

---

<sup>7</sup> Marine Accident Investigators International Forum MAIIF

<sup>8</sup> European Marine Accident Investigators Forum EMAIF

## 5 Öffentlichkeitsarbeit

Alle Publikationen der BSU werden auf der Internetseite [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) veröffentlicht. Neben den Unfallberichten und Sicherheitsempfehlungen finden sich hier auch die Jahresberichte, Informationen zu aktuell untersuchten Seeunfällen, Hintergrundinformationen zur BSU und ihrem Untersuchungsverfahren sowie wichtige Gesetzes- und Verordnungstexte. Die BSU ist bestrebt, alle diese Informationen in deutscher und englischer Sprache anzubieten. Die englischen Versionen stehen jedoch zumeist erst mit einem Zeitverzug zur Verfügung. Weiterhin stellt die BSU auf ihrer Internetseite auch Links zu anderen mit Seeunfalluntersuchungen beschäftigten Institutionen zur Verfügung.

Über den Newsletter, der 2004 mit seinerzeit 200 Empfängern von der BSU erstmalig verschickt wurde, werden nunmehr 931 angemeldete Teilnehmer über aktuelle Untersuchungsberichte und Pressemitteilungen informiert. Die gedruckten Berichte werden nur in einer kleinen Auflage an den Kreis der direkten Unfallbeteiligten und nach einem Verteiler an Presse, Seefahrtsschulen und Archive versandt. Darüber hinaus besteht gleichwohl die Möglichkeit, eine Druckversion auf Anfrage von der BSU zugesandt zu bekommen oder den Bericht aus dem Internet auszudrucken.

Ein weiteres Tätigkeitsfeld der BSU-Öffentlichkeitsarbeit war auch in 2008 die Arbeit zur Außendarstellung. Der neue Ansatz der Seeunfalluntersuchung ist bei vielen der davon betroffenen Akteure häufig noch nicht oder nur ansatzweise bekannt. Hier war die BSU, wie auch schon in den Vorjahren, bemüht, durch Präsentationen bei Reedereien, Lotsen, den Wasserschutzpolizeien, der Bundespolizei, Segelvereinen und anderen zu einem besseren Verständnis beizutragen. Darstellung des Untersuchungsansatzes einer modernen Unfalluntersuchung war auch Thema bei einer durch die BSU gehaltenen Vorlesung an der World Maritime University (WMU) der IMO in Malmö, Schweden.

Erstmalig war die BSU im August 2008 auch bei dem Tag der offenen Tür der Bundesregierung in Berlin mit einem Stand vertreten.

## 6 Jahresstatistik 2008

### 6.1 Untersuchte Seeunfälle, die 2008 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

Veröffent-licht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
01.02.2008	172/07	27.04.2007	Seacod	Tankschiff	Deutschland	S-lich der Azoren	Personen-unfall
15.02.2008	116/08	22.03.2007	Volgo-Balt 209	Stückgutfrachter	Russland	Elbe, Tn. 3 + 5	Grundbe-rührung
15.03.2008	564/06	08.11.2006	Hoheweg	Fischereifahr-zeug	Deutschland	Nordergründe	Untergang
01.04.2008	558/07	16.11.2007	Ladoga-3	Massengutschiff	Belize	Darß	Grundbe-rührung
15.04.2008	356/07	07.08.2007	Kleiner Lump	Segelyacht	Deutschland	Elbe, Ltn. 37	Personen-unfall
15.04.2008	416/07	31.08.2007	Bahago II	Motorboot	Deutschland	Ostsee / 3 sm nordwestlich Mövenort	Wasserein-bruch
02.05.2008	305/06	12.07.2006	Lass Uranus/ Xin Fu Zhou	Containerschiff/ Containerschiff	Deutschland/ V.R. China	Hafen Hamburg (Finkenwerder)	Kollision
15.05.2008*	601/06	02.12.2006	Vera/ British Cygnet	Containerschiff/ Tankschiff	Deutschland/ Isle of Man	Ostsee nordl. Fünen	Kollision
01.06.2008	537/06	27.10.2006	Beluga Stimulation	Containerschiff	Deutschland	Deutsche Bucht, Weser	Personen-unfall
15.06.2008	215/07	16.05.2007	Forest-1	Massengutschiff	St. Kitts & Nevis	Hafen Emden	Personen-unfall
01.07.2008	253/07	11.06.2007	Grande Nigeria	Ro-Ro-Cargo	Italien	Elbe, Wittenbergen	Schwell-schaden
01.08.2008	554/07	31.10.2007	MSC Grace	Containerschiff	Panama	Weser/Neue Reede	Personen-unfall
15.08.2008	23/07	19.01.2007	Lena	Massengutschiff	Belize	Elbe	Personen-Unfall
01.09.2008	101/06	13.03.2006	Jan Maria	Fischereifahr-zeug	Deutschland	W-lich Irland	Personen-unfall
15.09.2008	450/07	15.09.2007	Hanjin Gothenburg/ Chang Tong	Containerschiff/ Massengutschiff	Deutschland/ Panama	Gelbes Meer	Kollision
01.10.2008	45/07	12.01.2007	JRS Canis	Containerschiff	Zypern	Elbe, Nordergründe	Ladungs-verlust
15.10.2008	260/08	04.06.2008	Happy	Segelyacht	Deutschland	Lübecker Bucht	Personen-unfall
15.11.2008 zusammen mit 302/08	290/07	04.07.2007	MSC Martha	Containerschiff	Panama	Hafen Bremerhaven	Personen-unfall
15.11.2008	302/07	04.07.2007	Northern Faith	Containerschiff	Deutschland	Hafen Koper/ Slowenien	Personen-unfall
01.12.2008	607/07	17.12.2007	Bugsier 11	Schlepper	Deutschland	Brunsbüttel	Grundbe-rührung
15.12.2008	180/08	03.05.2008	Intention IV	Segelyacht	Deutschland	Warmmünde	Grundbe-rührung

\* Untersuchungsbericht des Flaggenstaates in Zusammenarbeit mit der BSU



## 6.2 Untersuchte Seeunfälle, die in 2008 mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

Datum	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
Eingestellt 30.01.2008	518/07	20.10.2007	Adler VI	Fahrgastschiif	Deutschland	Nordsee Küstenmeer	Brand
Eingestellt 22.02.2008	*544/07	06.11.2007	Duncan Island	Containerschiif	Bahamas	Niederländisches Küstenmeer	Ladungsverlust
Eingestellt 23.07.2008	049/08	27.01.2008	San Pedro Bridge	Containerschiif	Deutschland	Südchinesisches Meer	Personenunfall
Eingestellt 05.05.2008	100/08	07.03.2008	Tampere	Ro-Ro-Cargo	Singapur	Hafen Hamburg	Explosion im Maschinenraum
Eingestellt 08.04.2008	115/08	02.03.2008	Turin Express	Containerschiif	Deutschland	Karibik	Auflaufen Unterwasserobjekt
Eingestellt 20.06.2008	168/08	25.04.2008	Gefron	Segelyacht	Deutschland	Kanarische Inseln	Untergang
Eingestellt 24.09.2008	206/08	12.05.2008	Bürgermeister O'wald (Elbe 1)	Museumsschiif (Traditionsschiif)	Deutschland	Hafen Hamburg	Kollision
Eingestellt 12.01.2009	213/08	09.05.2008	Polarstern	Fahrgastschiif	Deutschland	Borkum	Grundberührung
Eingestellt 15.07.2008	242/08	28.05.2008	De Albertha	Traditionsschiif	Niederlande	Kiel/Laboe	Personenunfall
Eingestellt 21.08.2008	*290/08	21.06.2008	Värmland	Containerschiif	Großbritannien	Bremerhaven	Personenunfall
Eingestellt 13.10.2008	244/08	11.05.2008	Let's Go	Segelyacht	Deutschland	Schleimündung	Grundberührung
Eingestellt 13.10.2008	274/08	10.05.2008	Frau Sommer	Segelyacht	Deutschland	Schleimündung	Grundberührung
Eingestellt 13.10.2008	275/08	28.02.2008	Tamouré II	Segelyacht	Deutschland	Kanaren/ Spanien	Wassereinbruch
Eingestellt 19.12.2008	333/08	09.07.2008	Jan Looden	Fischereifahrzeug	Deutschland	Ley-Fahrwasser	Kenterung/ Untergang
Eingestellt 17.12.2008	507/08	09.08.2008	Kaline/ Ückermünde	Segelyacht Fischereifahrzeug	Deutschland/ Deutschland	Hafen Rostock	Kollision
Eingestellt 18.02.2009	570/08	14.11.2008	Longstone	Ro-Ro-Cargo	Großbritannien	Lübeck	Kollision

\* Untersuchungsbericht des Flaggenstaates in Zusammenarbeit mit der BSU

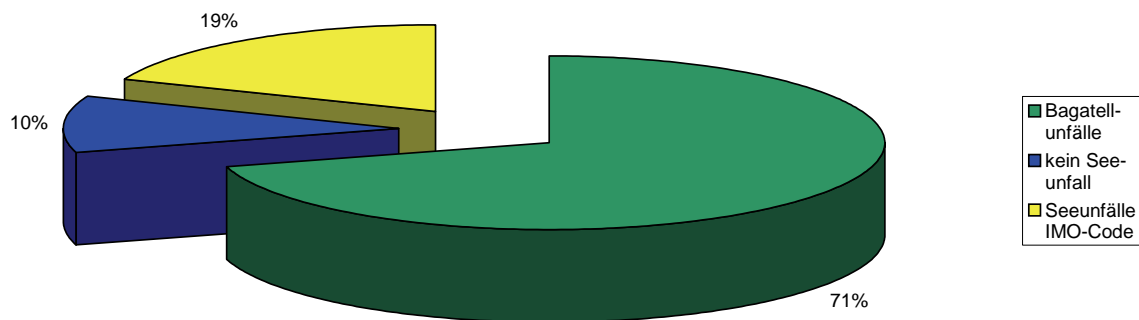
### 6.3 Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2008

Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
001/08	02.01.2008	LT Cortesia	Containerschiff	Deutschland	Englischer Kanal	Grundberührung
047/08	31.01.2008	Schleswig-Holstein	Fahrgastschiff	Deutschland	Hafen Fredericia/DK	Kollision
107/08	12.03.2008	Hope Bay/ Oceanic	Stückgutfrachter/ Schlepper	Niederlande/ Deutschland	Neuwerk Reede	Kollision
149/08	04.04.2008	Wilhelmine/ Pavel Korchagin	Schlepper/ Stückgutfrachter	Deutschland/ Russland	Norderelbe	Kollision
167/08	09.04.2008	Pacific Challenger	Containerschiff	Deutschland	Papua Neu-Guinea	Grundberührung
211/08	16.05.2008	Finnlady	Fähre	Finnland	Hafen Lübeck-Travemünde	Kollision
212/08	18.05.2008	Ruiloba	Containerschiff	Spanien	Bremerhaven	Personenunfall
250/08	01.06.2008	Artur Becker/ Raba	Trainingsschiff/ Stückgutfrachter	Deutschland/ Polen	Vor Rügen	Kollision
254/08	30.05.2008	Norfolk Express	Containerschiff	Deutschland	Golf von Suez	Grundberührung
255/08	01.06.2008	APL Turquoise/ Marfeeder	Containerschiff/ Containerschiff	Singapur/ Deutschland	Außenweser	Kollision
299/08	21.06.2008	Laboe/ Røde Orm	Fahrgastschiff/ Segelyacht	Deutschland/ Deutschland	Kieler Förde	Kollision
400/08	04.08.2008	Polarstern	Fahrgastschiff	Deutschland	Nordsee/ Helgoland	Personenunfall
404/08	03.08.2008	Sinus	Segelyacht	Deutschland	Schwedische Gewässer	Personenunfall
422/08	04.08.2008	Aredi	Segelyacht	Deutschland	Gewässer Rügen	Personenunfall
491/08	14.09.2008	WMS Groningen	Containerschiff	Zypern	Elbe, Wittenbergen	Schwell
504/08	20.09.2008	Polaris/ Crowbreeze	Ro-Ro-Cargo/ Stückgutfrachter	Deutschland/ Niederlande	NOK, km 55	Kollision
510/08	24.09.2008	Chicago Express	Containerschiff	Deutschland	Hongkong Reede	Personenunfall (Taifun)
548/08	26.10.2008	Beluga Sensation/ Jerome H.	Containerschiff/ Massengutschiff	Gibraltar/ Antigua & Barbuda	Hafen Kiel	Kollision
557/08	28.10.2008	Covadonga	Chemikalienanker	Panama	Schleuse Brunsbüttel	Personenunfall
563/08	07.11.2008	Ever Champion	Containerschiff	Deutschland	Elbe	Grundberührung
*578/08	16.11.2008	Helgoland	Fischereifahrzeug	Deutschland	70 sm W-lich Stavanger	Personenunfall
612/08	12.12.2008	OOCL Finland/ RMS Saimaa/ Nordic Diana	Containerschiff Massengutschiff Stückgutfrachter	Großbritannien/ Antigua & Barbuda/ Niederlande	NOK, Brunsbüttel	Kollision
617/08	16.12.2008	Freya	Chemikalienanker	Niederlande	Elbe, km 735	Kollision
619/08	17.12.2008	Gretje Bruhns	Fischereifahrzeug	Deutschland	Ditzum	Explosion
642/08	15.12.2008	Santa Alina	Containerschiff	Deutschland	Lagos	Personenunfall

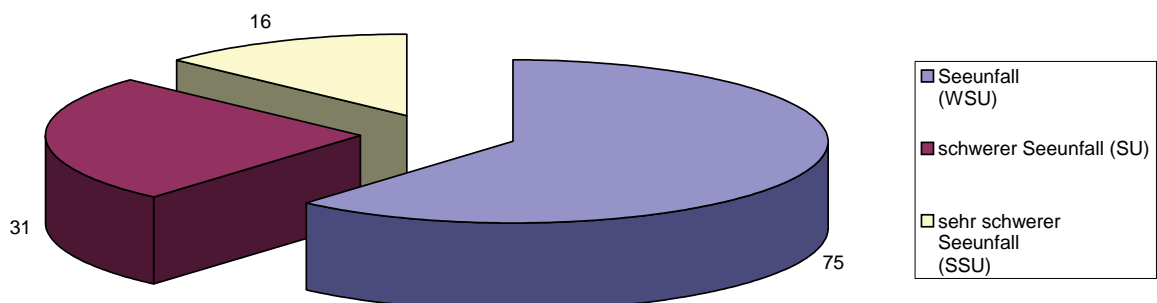
\* Untersuchungsbericht des Flaggenstaates in Zusammenarbeit mit der BSU

## 6.4 Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle 2008

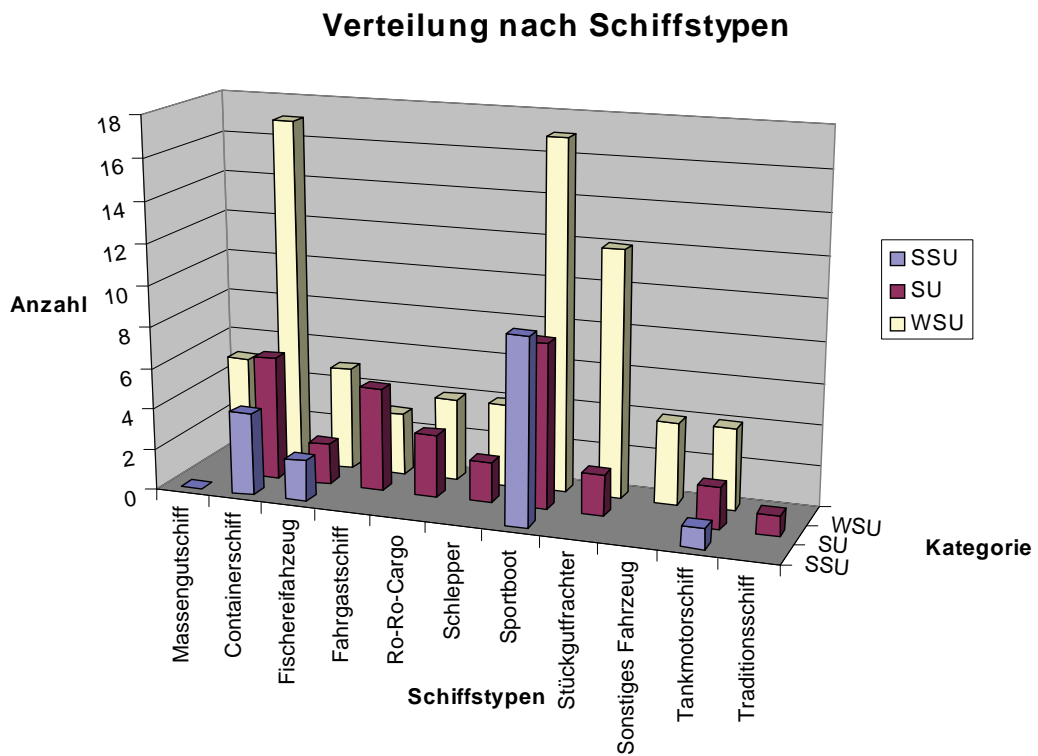
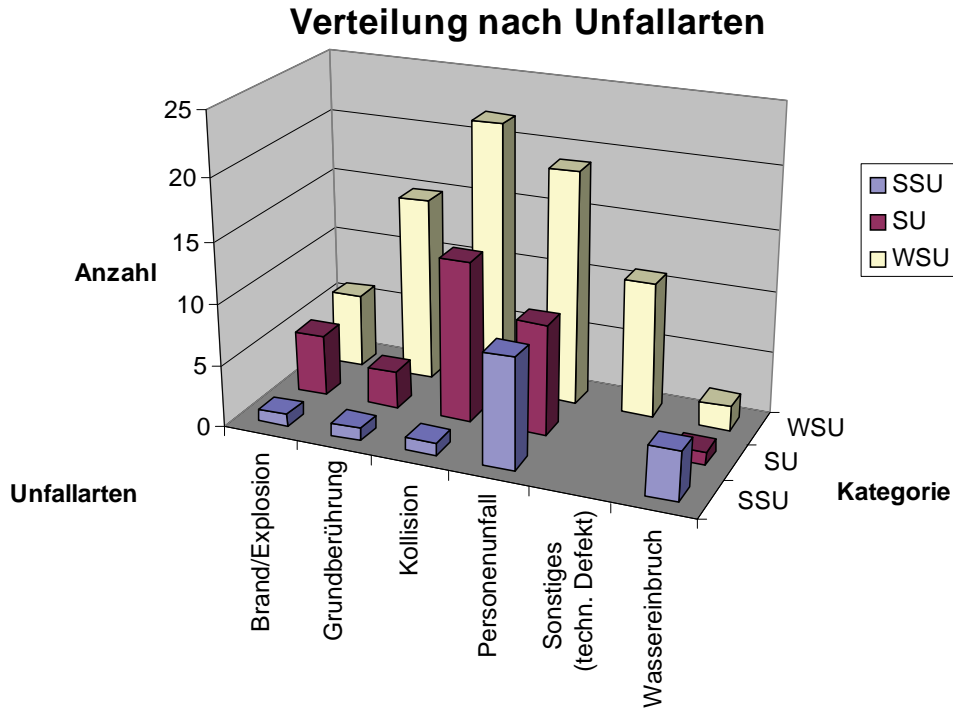
**Gesamtmeldungen an die BSU**



**Seeunfälle nach IMO-Code**

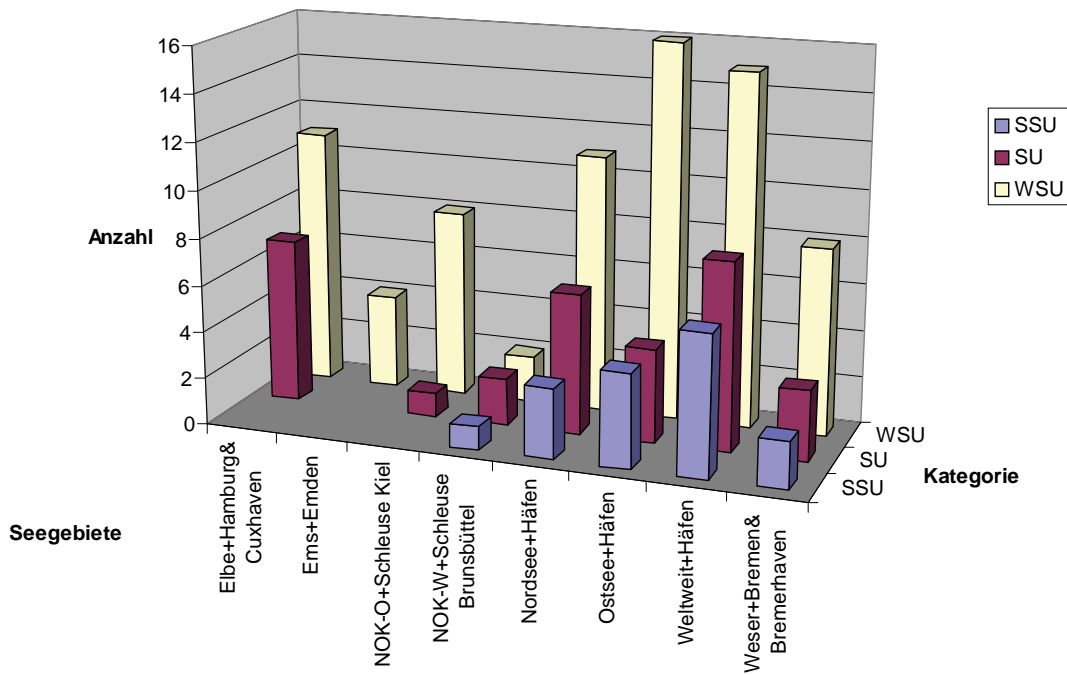


## 6.5 Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen

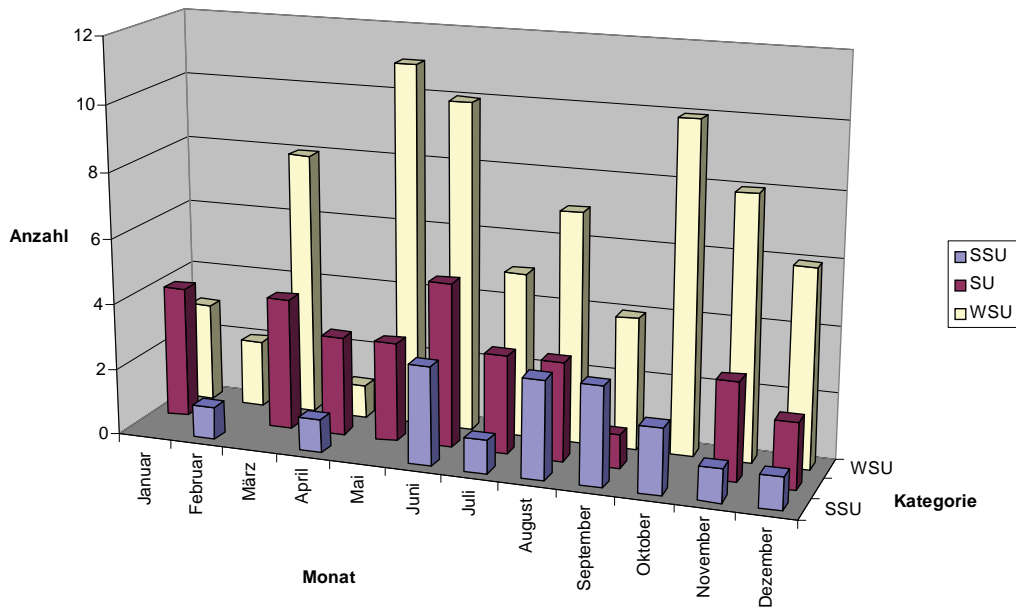


## 6.6 Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten und Monaten

**Verteilung nach Seegebieten**

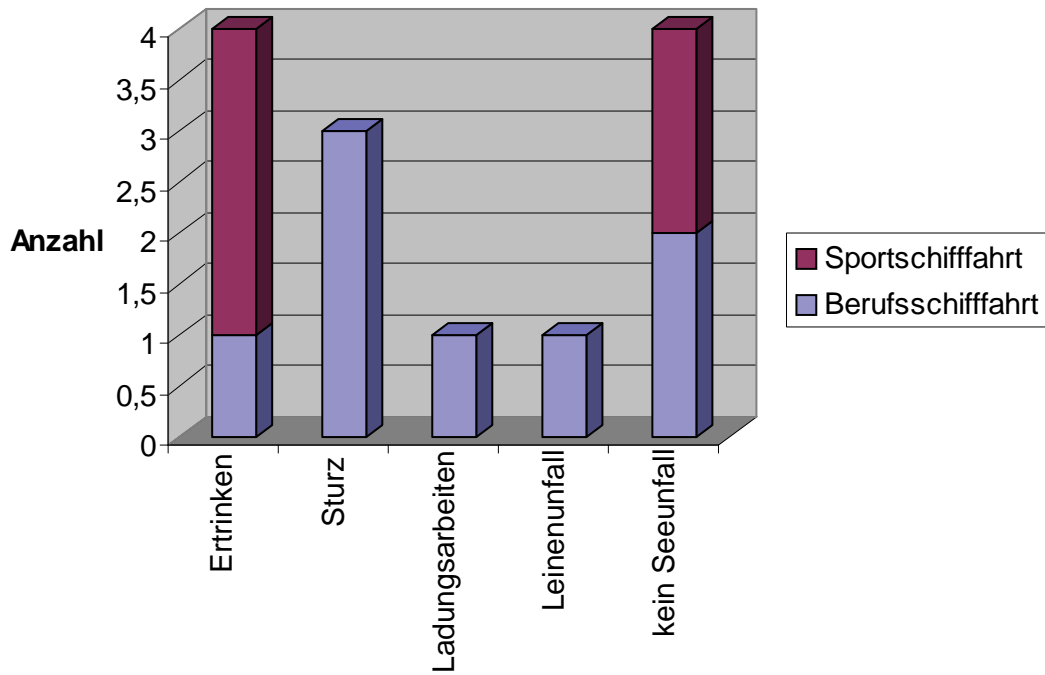


**Verteilung nach Monaten**



## 6.7 Verteilung der Seeunfälle nach Todesursachen und Verletzungen

### Todesursachen



### Ursachen von Verletzungen

