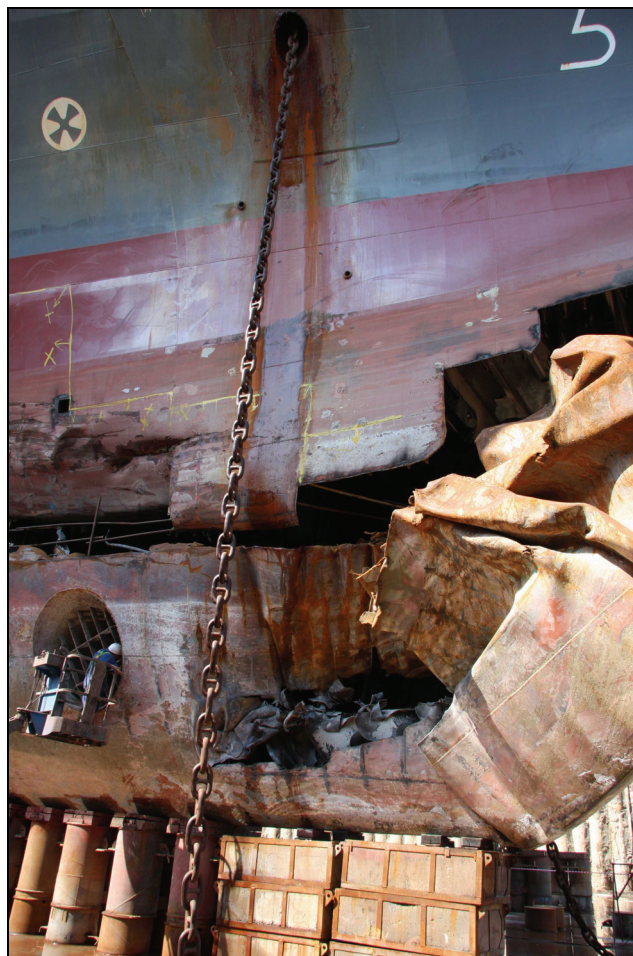




**Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung**  
**Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation**  
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

## Jahresbericht 2009



Juni 2010

## Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort.....	3
2	Seeunfälle .....	6
2.1	Zuständigkeit .....	6
2.2	Unfallmeldungen .....	7
2.3	Gemeldete Seeunfälle 2009 .....	9
2.4	Gemeldete Seeunfälle 2005 bis 2009 .....	13
2.5	Seeunfalluntersuchungen und Berichte 2009 .....	13
2.6	Sicherheitsempfehlungen 2009 .....	18
2.7	Unfallschwerpunkte 2009.....	19
2.8	Auswertungen von Schiffsdatenschreibern 2009.....	20
3	Internationale, europäische, nationale Entwicklungen .....	21
4	Öffentlichkeitsarbeit .....	23
5	Jahresstatistik 2009 .....	24
5.1	Untersuchte Seeunfälle, die 2009 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden .....	24
5.2	Untersuchte Seeunfälle, die in 2009 mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden .....	25
5.3	Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2009 .....	26
5.4	Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2009, im 1. Quartal 2010 veröffentlicht .....	27
5.5	Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle 2009 .....	28
5.6	Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen .....	29
5.7	Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten und Monaten .....	30
5.8	Verteilung der Seeunfälle nach Todesursachen und Verletzungen .....	31

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

### Sicherheit im Blick

Im vergangenen Jahr befasste sich die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) schwerpunktmäßig mit Personenunfällen und Kollisionen. Beileibe keine neuen Unfallschwerpunkte, vielmehr stellten sie bereits in den Vorjahren Haupttätigkeitsfelder der BSU dar. Bei einer Gesamtzahl von 550 bei der BSU eingegangenen Meldungen wurden über 200 Kollisionen (40 % Kollision Schiff-Schiff, 60 % Kollision Schiff-Objekt) sowie insgesamt 22 Tote und 43 Verletzte<sup>1</sup> gemeldet.  $\frac{4}{5}$  aller Kollisionen,  $\frac{1}{3}$  der Todesfälle sowie gut die Hälfte der Verletzten traten in der Berufsschifffahrt auf.

In der Berufsschifffahrt führten „klassische“ Arbeitsunfälle bei Ladungsarbeiten, Tankreinigung oder beim Hantieren mit der Gangway oder mit Leinen zu Todesfällen oder schweren Verletzungen, in der Sportschifffahrt waren es Kenterunfälle und Mensch-über-Bord-Situationen. Auch der folgenschwerste Seeunfall des Jahres war ein Sportbootunfall, als im Januar bei der Kenterung einer Segelyacht vor der Atlantikküste Marokkos sechs junge Menschen zu Tode kamen<sup>2</sup>. Die in dieser Hinsicht mit der Schifffahrt, gleich ob als Beruf oder Hobby ausgeübt, verbundenen Gefahren, ebenso wie die Abwehrstrategien hiergegen, sind zumeist hinlänglich bekannt. Und dennoch werden elementare Sicherheitsgrundsätze für die eigene oder auch die Sicherheit anderer Personen an Bord, nur allzu häufig vernachlässigt. Wie aber schon in der Vergangenheit, ließen sich auch im Jahr 2009 die Unfälle nicht auf eine isolierte Ursache zurückführen. Die Umstände am Ort und zur Zeit des Vorfalls waren regelmäßig für den Ablauf der Ereignisse mit ausschlaggebend. Häufig spielten zudem mittelbare Ursachen und begünstigende Faktoren, räumlich und zeitlich nicht selten weit entfernt vom eigentlichen Geschehen, eine entscheidende Rolle. Diese Komplexität des Unfallgeschehens zu erfassen und darzustellen, um dann daraus zukunftsorientiert, und losgelöst von der Feststellung von Verschulden, Haftung oder individuellem Fehlverhalten, Empfehlungen zur Verbesserung der Sicherheit auf See und des Arbeitsschutzes von Beschäftigten auf Seeschiffen herzuleiten, ist Aufgabe der Unfalluntersuchung durch die BSU. Unter Umständen entwickelt sich die Untersuchung dabei auch in vollkommen neue Richtungen. 2009 kam es in der Berufsschifffahrt beispielsweise neben den oben genannten „klassischen“ Arbeitsunfällen zu einer Reihe von Personenunfällen auf Aufliegern, also Schiffen, die aufgrund der Wirtschaftslage beschäftigungslos waren und in einem Hafen oder auf Reede auflagen. Fragen der erforderlichen Mindestbesatzung oder eines sicheren Personalaustausch bei Aufliegern auf Reede sowie der Stabilität im Ballastfall nahmen in diesen Fällen einen breiten Raum in der Untersuchung durch die BSU ein. Der letztgenannte Stabilitätsaspekt erwies sich als besonders

<sup>1</sup> 12 weitere gemeldete Todesfälle sowie 20 Verletzte wurden aufgrund der Umstände des jeweiligen Unfalls von der BSU nicht als Seeunfälle eingestuft

<sup>2</sup> BSU-Bericht 015/09, veröffentlicht am 15. Februar 2010

interessant, da bei der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO)<sup>3</sup> im Unterausschuss Stabilität, Freibord und Sicherheit von Fischereifahrzeugen (SLF)<sup>4</sup> bereits seit Längerem über die Entwicklung einer neuen Generation von Intakstabilitätskriterien diskutiert wird, diese sehr spezielle Form von Stabilitätsunfällen in der laufenden Diskussion jedoch noch keine Berücksichtigung gefunden hatte. Die stabilitätsrelevanten Aspekte der Unfalluntersuchung wurden in enger Zusammenarbeit mit dem „Institut für Entwerfen von Schiffen und Schiffssicherheit“ der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH) erarbeitet und, neben der Darstellung im BSU-Untersuchungsbericht<sup>5</sup>, entsprechend auch auf der 52. Sitzung des Unterausschusses SLF im Januar 2010 durch die BSU in London vorgestellt.

Bei den Kollisionen als zweitem Unfallschwerpunkt wurde 2009 neben der „klassischen“ Frage des Ausgucks insbesondere der technische Aspekt der Sichtbarkeit kleiner Fahrzeuge durch die BSU untersucht. In der Tat keine neue Fragestellung, aber eine, die in den BSU-Untersuchungen der Vorjahre nicht so bestimmend im Mittelpunkt stand, die jedoch sowohl für die Berufs- als auch die Sportschiffahrt von großem Interesse ist. Seit einigen Jahren besteht für einen Großteil der Berufsschiffahrt eine Ausrüstungspflicht mit dem Automatischen Identifikationssystem (AIS)<sup>6</sup>. Der mögliche Mehrwert dieses Systems für die Kollisionsverhütung durch die Einbeziehung der hier ausgesandten Zusatzinformationen in die Entscheidungsfindung auf der Brücke, wurde durch die BSU in verschiedenen Berichten thematisiert<sup>7</sup>. Die Nicht-Ausrüstungspflicht anderer Fahrzeuge, bei Berufsschiffen zum Beispiel Schleppverbänden<sup>8</sup>, aber auch bei Sportfahrzeugen, bedingt ein entsprechendes Informationsfehl. Umgekehrt bedeutet jedoch selbst die freiwillige Ausrüstung mit AIS keine hinreichende Sicherheit, auf der Brücke eines Berufsschiffes wahrgenommen zu werden, da dort möglicherweise keine Zusammenführung von AIS- mit anderen Informationen erfolgt. Unbenommen der Verpflichtung aller Besatzungen, einen „gehörigen“ Ausguck zu halten, gilt also für alle Kleinfahrzeuge, die eigene Sicherheit im Blick behaltend, sich der möglichen eigenen „Unsichtbarkeit“ bewusst zu sein. Bei Dunkelheit, eingeschränkten Sichtverhältnissen oder schlechtem Wetter und gerade in der Nähe von großen Schiffen, werden die Navigationslichter kleiner Fahrzeuge und deren Radarechos nicht selten übersehen oder fehlinterpretiert. Der Gebrauch eines geeigneten Radarreflektors sollte zur Erhöhung der eigenen Sicherheit hier selbstverständlich sein.

An den beiden genannten Untersuchungsschwerpunkten „Stabilität“ und „Sichtbarkeit“ lässt sich auch die eingangs gemachte Aussage verdeutlichen, wonach bei einer Unfalluntersuchung immer die Gesamtumstände, aber auch Faktoren zu beleuchten sind, die womöglich räumlich und zeitlich weit entfernt vom eigentlichen Unfallgeschehen liegen. Als Umstand war die jeweils herrschende Wettersituation vor Ort bei diesen Untersuchungen stets ein entscheidender Faktor. Andere Faktoren hingegen gingen auf Entscheidungen zurück, die weit vor dem eigentlichen Unfall getroffen wurden. Die Entscheidung, in welchem Seegebiet und mit welcher

---

<sup>3</sup> International Maritime Organization

<sup>4</sup> Stability, Load Lines and Fishing Vessels Safety

<sup>5</sup> BSU-Bericht 510/08, veröffentlicht am 2. November 2009

<sup>6</sup> Automatic Identification System


<sup>7</sup> zuletzt BSU-Bericht 612/08, veröffentlicht am 1. Dezember 2009

<sup>8</sup> BSU-Bericht 009/06, veröffentlicht am 2. Juli 2007

Besatzung, Anzahl und Qualifikation, ein Schiff aufgelegt wird, sowie Überlegungen, welche jahreszeitlich bedingten Wetterperioden das Fahrzeug dort erwarten und ob es in dem speziellen Ladefall auch dann noch sicher ist, wenn es in entsprechend schlechtem Wetter Anker auf gehen muss, werden nicht vor Ort getroffen. Die Besatzung vor Ort jedoch muss mit den sich daraus ergebenden Bedingungen im Ernstfall dann verzugslos operieren. Bei Kleinfahrzeugen sind Überlegungen zur grundsätzlichen Geeignetheit des Schiffs und seiner Besatzung für die geplante Reise bei den zu erwartenden Wetter- und Sichtbedingungen sowie zu gegebenenfalls erforderlicher Zusatzausrüstung vor Reiseantritt angestellt worden. Vor Ort bleibt im Ernstfall dann nur noch die Entscheidung, vorhandene (Zusatz-) Ausstattung von entsprechend qualifizierten Mitfahrern rechtzeitig zum Einsatz zu bringen, sofern die dann benötigte Ausrüstung an Bord ist.

Sicherheit, die eigene, die der Anderen und des Schiffes, im Blick zu haben, ist insoweit eine Anforderung an jeden zur See Fahrenden, die schon lange vor „Leinen los“ beginnt. Und während die Sinne bei außergewöhnlichen Situationen in der Regel geschärft sind, sind sie dies bei vermeintlich bekannten und schon x-mal erlebten häufig nicht, so dass kleine Abweichung von der Regel dann übersehen werden können und so den Anfang einer Ereigniskette beschreiben, die in einem Unfall enden kann.

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)

## 2 Seeunfälle

### 2.1 Zuständigkeit

Das deutsche Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) baut auf dem von der Internationalen Schifffahrtsorganisation 1997 mit der Entschließung A.849(20)<sup>9</sup> 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 Seeschiffahrtsstraßen 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 sind auch seegehende Sportboote, so dass auch auf diesen Fahrzeugen nach schaden- oder gefahrverursachenden Vorkommnissen Untersuchungen durch die BSU durchgeführt werden.



Abbildung 1: Untergang SY Taube  
Untersuchungsbericht 015/09, veröffentlicht am 15. Januar 2010

---

<sup>9</sup> zu der zwischenzeitlichen Weiterentwicklung der internationalen und europäischen Grundlagen siehe Punkt 3.

## 2.2 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 an die BSU. 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.

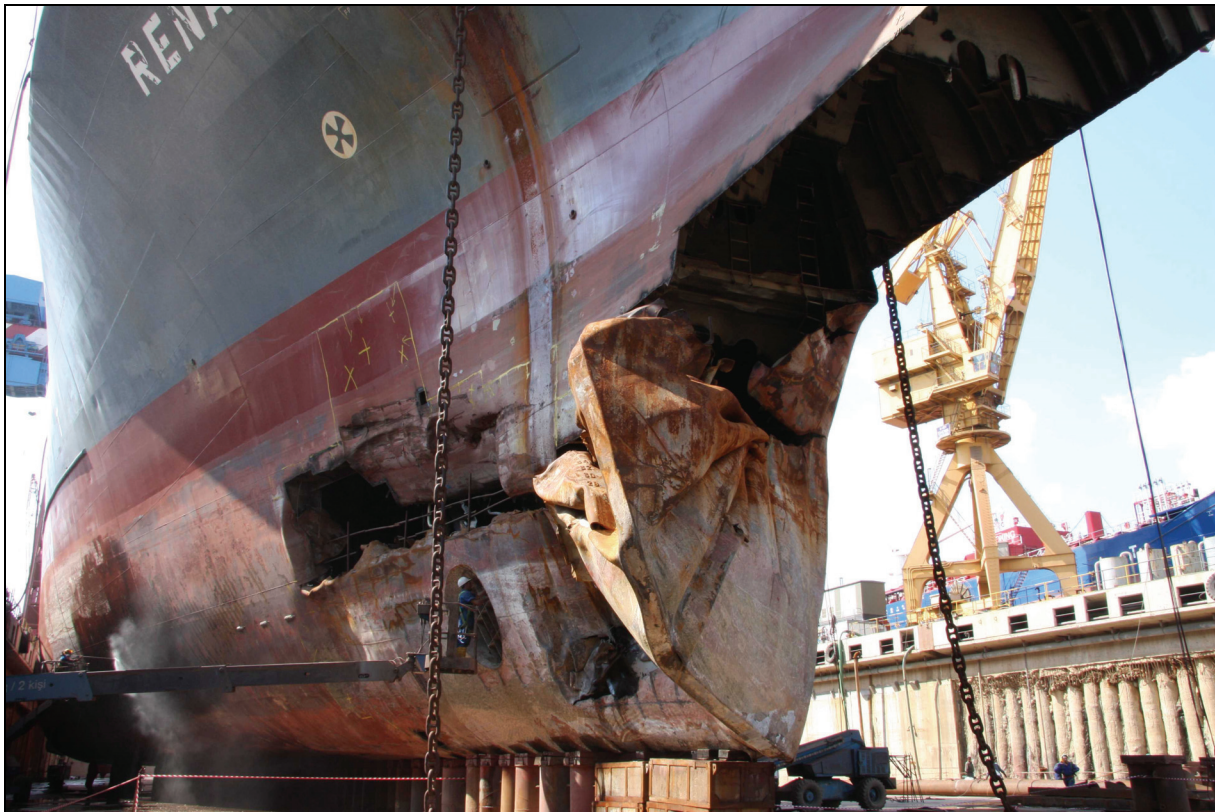


Abbildung 2: Schwerer Seeunfall Kollision „Renate Schulte“ mit „Marti Princess“

Noch laufende Seeunfalluntersuchung der BSU am 31. Dezember 2009; gemeinsame Untersuchung mit zweitem beteiligten Flaggenstaat Malta

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 15.00 Uhr
Telefonnummer Sekretariat:	<b>+49 (0)40-3190 -8311</b> <b>-8321</b>
Faxnummer:	<b>+49 (0)40-3190 -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!**

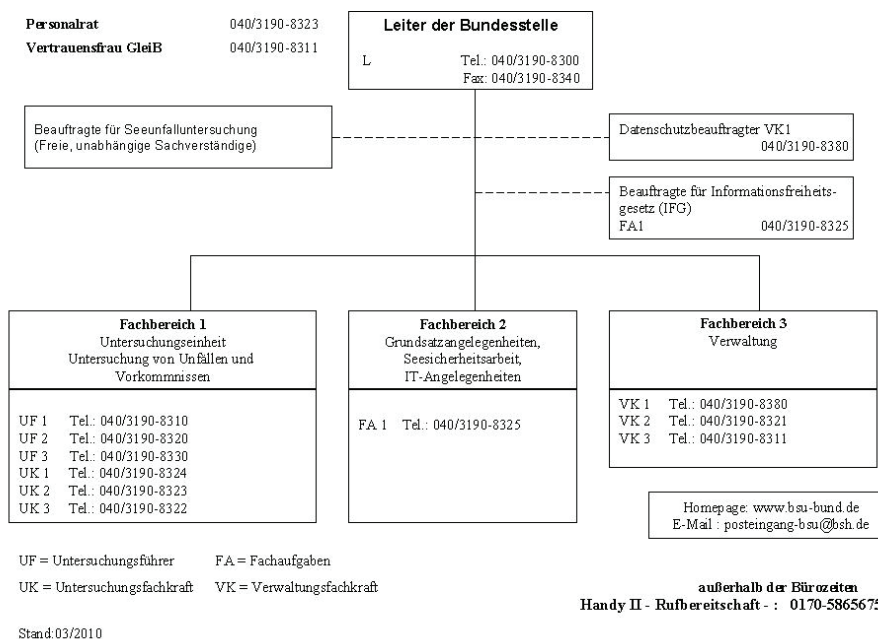


Abbildung 3: Organigramm der BSU



## 2.3 Gemeldete Seeunfälle 2009

„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 meeresstechnischen Bauwerk oder der Meeresumwelt verursacht worden ist.“

(vgl. § 1 Abs. 2 SUG)

In Abhängigkeit von den eingetretenen **Folgen**, resultiert gemäß IMO-Code die Unterteilung dieser Ereignisse in folgende Kategorien von **Seeunfällen** bzw. Einstufung als **Vorkommnis**:

### **Sehr Schwerer Seeunfall (SSU):**

Todesfolge, Totalverlust eines Fahrzeugs oder Unfall mit mehr als 50 t Schadstoffaustritt

### **Schwerer Seeunfall (SU):**

Unfall, der nicht als SSU einzuordnen ist, bei dem aber die Bekämpfung der Konsequenzen eine Hilfeleistung von außerhalb des Schiffes erfordert (medizinische Hilfeleistung, Schlepperunterstützung, Feuerwehreinsatz, o.ä.)

### **(Weniger schwerer) Seeunfall (WSU):**

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

### **Vorkommnis:**

Beinaheunfälle mit gefahrverursachenden Begleiterscheinungen und sogenannte Bagatellfälle mit lediglich geringfügigen Schäden.

Die Vielzahl aller an die BSU gerichteten Meldungen fallen in die Kategorie **Vorkommnis** und werden in aller Regel in der BSU Datenbank erfasst und statistisch ausgewertet. Bedeutsam für die eigentliche Untersuchungstätigkeit der BSU sind hingegen die Seeunfälle, hier insbesondere die **SSU** sowie die **SU**.

In 2009 wurden **insgesamt** 137 (122)<sup>10</sup> Seeunfälle an die BSU gemeldet. Diese unterteilen sich in 91 (75) WSU, 26 (31) SU und 20 (16) SSU.

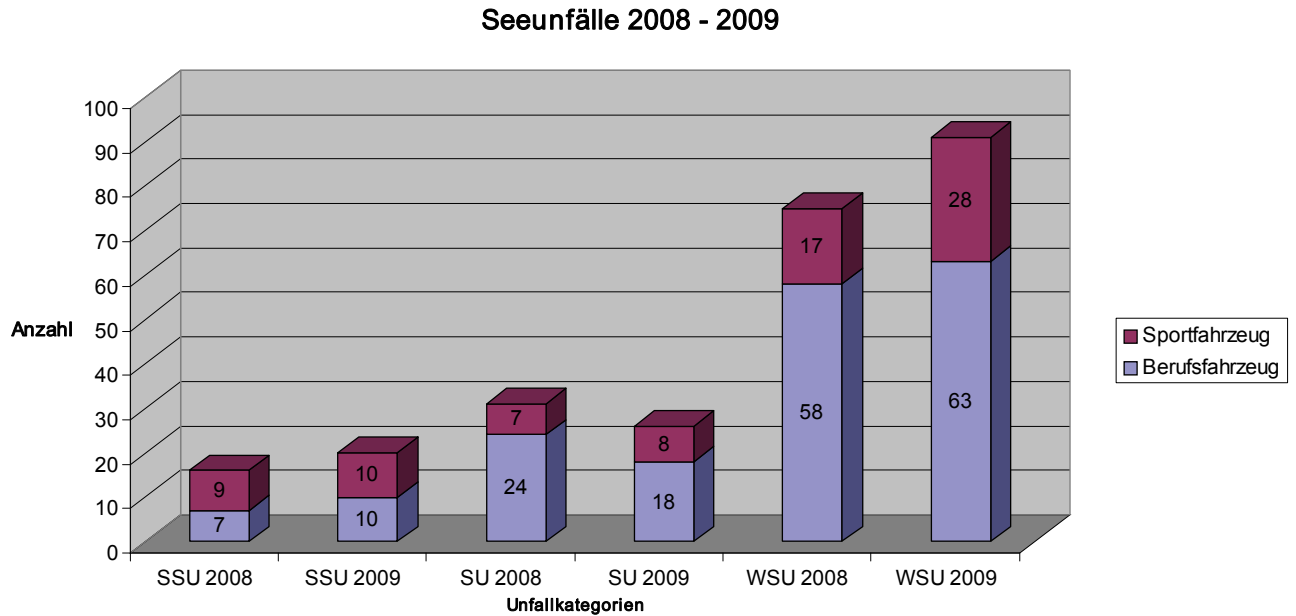


Abbildung 4: an die BSU gemeldete Seeunfälle 2008 - 2009

Die Unfallzahlen sind im zurückliegenden Jahr in den Kategorien Seeunfall und sehr schwerer Seeunfall erneut leicht angestiegen, in der Kategorie schwerer Seeunfall leicht gesunken. Im 5-Jahresmittel lagen die Seeunfälle und sehr schweren Seeunfälle im vergangenen Jahr knapp über, die schweren Seeunfälle knapp unter dem Durchschnitt.

<sup>10</sup> Zahlen in Klammer sind Zahlen aus dem Vorjahr

### Deutsche Gewässer

**Innerhalb** der deutschen Gewässer und unabhängig von der Flagge und Betriebsform des oder der daran beteiligten Schiffe ereigneten sich 117 Seeunfälle, unterteilt in 85 WSU, 19 SU und 13 SSU. 76 der 117 gemeldeten Seeunfälle betrafen dabei Berufsschiffe einschließlich Fischereifahrzeuge.

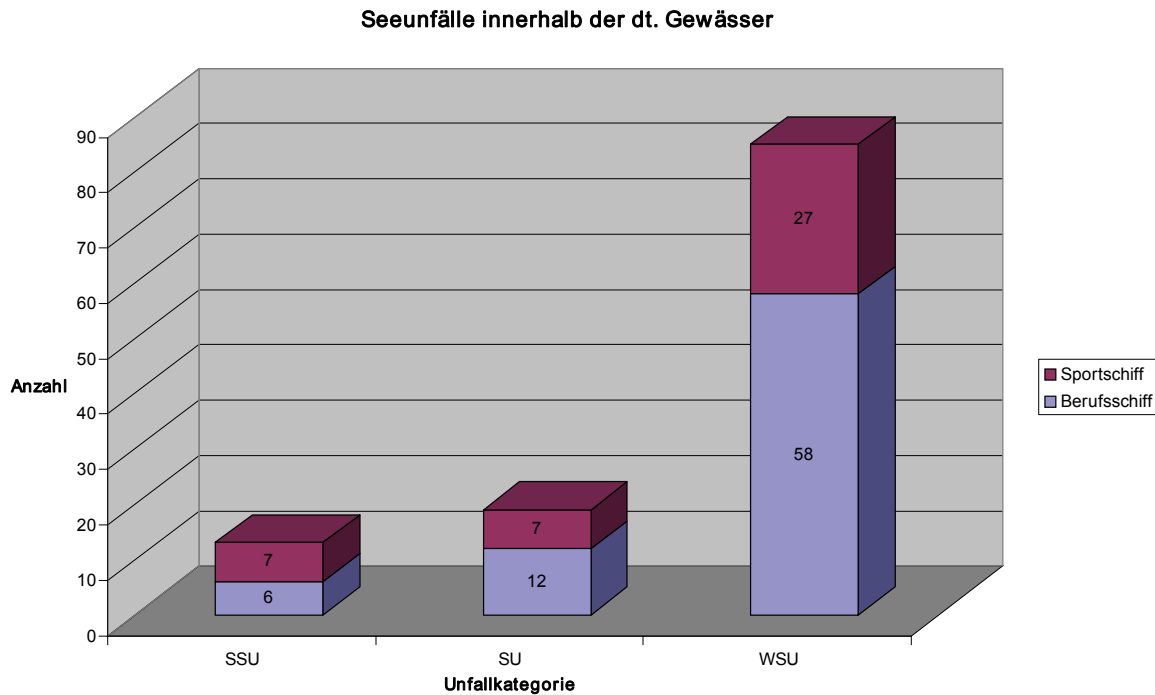


Abbildung 5: Seeunfälle 2009 innerhalb der deutschen Gewässer

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 etwa 282.000 auf 261.000<sup>11</sup> gesunken. Dabei ereigneten sich 76 Seeunfälle von Berufsschiffen in 2009 und 66 in 2008. Die Unfallquote ist 2009 damit von 0,23 ‰ auf 0,28 ‰ nur marginal angestiegen und liegt weiterhin auf einem erfreulich niedrigen Niveau.

### Deutsche Berufsschifffahrt

An Bord von Berufsschiffen **unter deutscher Flagge** und **unabhängig vom Unfallort** ereigneten sich 37 Seeunfälle, unterteilt in 26 WSU, 6 SU und 5 SSU sowie 11 Seeunfälle an Bord von Fischereifahrzeugen (10 WSU, 1 SSU). Am 31. Dezember 2008 waren 624 Berufsschiffe und gut 80 Seefischereifahrzeuge unter deutscher Flagge registriert<sup>12</sup>.

2009 ereigneten sich auf den 624 deutschen Berufsschiffen 37 Seeunfälle gegenüber 41 Seeunfällen auf 645 Schiffen in 2008. Im vergangenen Jahr waren

<sup>11</sup> Quelle: Verkehrsdaten der Verkehrszentralen der Wasser- und Schifffahrsdirektionen Nord und Nord-West

<sup>12</sup> Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

somit statistisch 5,9 % der deutschen Schiffe von einem Unfall betroffen gegenüber 6,4 % im Vorjahr. Bei unverändert 80 Seefischereifahrzeugen lag die Quote 2009 mit 11 Seeunfällen bei 13,75 % gegenüber 11,25 % bei 9 Seeunfällen in 2008. Die Quote in der Fischerei ist somit etwa doppelt so hoch wie in der Handelsschifffahrt.

### Sportschifffahrt

43 Seeunfälle ereigneten sich auf Sportfahrzeugen (27 WSU, 6 SU, 10 SSU), davon 36 (20 WSU, 6 SU, 10 SSU) auf Fahrzeugen unter deutscher Flagge. 5 weitere Seeunfälle (3 WSU, 2 SU) ereigneten sich an Bord von Traditionsschiffen unter deutscher Flagge.

Bei 8 der zehn SSU kamen insgesamt 14 Menschen ums Leben, wobei die bereits erwähnte Kenterung der Taube alleine 6 Menschenleben kostete. Bei einer weiteren Kenterung ertranken zwei Menschen, 5 kamen durch Ertrinken in Folge einer Person über Bord zu Tode, vier hiervon waren als Einhandsegler unterwegs. Der verbleibende Todesfall ereignete sich bei dem Versuch, ein vertörntes Segel im Rigg zu klarieren. Die beiden anderen SSU waren Totalverluste nach einer Kollision bzw. einer Explosion des Motors.

Die Anzahl der SSU lag mit 10 bei den Sportbooten gleichauf mit der bei den Berufsfahrzeugen. Gegenüber 2008 sind die Zahlen der SSU und SU nahezu unverändert, die der WSU hingegen angestiegen. Im 4-Jahresmittel lagen die SSU und WSU über, die SU unter dem Durchschnitt.

### Todesfälle und Verletzungen

26 von den insgesamt erhaltenen Meldungen betrafen Vorfälle mit insgesamt 34 Toten. 12 der 34 Todesfälle wurden aufgrund der Umstände des jeweiligen Falles von der BSU nicht weiter als Seeunfälle bearbeitet. Von den verbleibenden 22 Todesfällen ereigneten sich 8 in der Berufsschifffahrt (7 durch Stürze, 1 durch Kopfverletzungen) und 14 in der Sportschifffahrt (siehe oben).

54 Vorfälle (30 Berufs-, 24 Sportschifffahrt) mit insgesamt 63 Verletzten wurden 2009 an die BSU gemeldet. Stellten Stürze sowohl in Berufs- als auch Sportschifffahrt 2008 noch die eindeutige Hauptursache von Verletzungen dar, so waren 2009 die Ursachen breiter gestreut. In der Berufsschifffahrt waren es annähernd gleich viele Unfälle durch Stürze, bei Decks-, Ladungs- oder Maschinenarbeiten sowie Leinenunfälle. In der Sportschifffahrt waren 2009 Verletzungen bei Arbeiten an der Maschine, nach Kollisionen oder Stürzen sowie durch das Wetter bedingt zahlenmäßig gleichauf.

Personenunfälle machten im vergangenen Jahr knapp 25 % aller an die BSU gemeldeten Seeunfälle aus und bildeten somit, wie auch schon 2007 und 2008, einen Untersuchungsschwerpunkt der BSU. Neben diesen Personenunfällen bildeten insbesondere Kollisionen mit annähernd 30 % aller als Seeunfall eingestufteten Meldungen einen weiteren Schwerpunkt der Untersuchungstätigkeit der BSU.

## 2.4 Gemeldete Seeunfälle 2005 bis 2009

Die Fünf-Jahres-Übersicht zeigt nur leichte Schwankungen bei den **Sehr Schweren (SSU)** und **Schweren Seeunfällen (SU)**, während die (Weniger schweren) **Seeunfälle (WSU)** größeren jährlichen Schwankungen unterworfen sind. Im Vergleich zum Fünf-Jahresdurchschnitt ergeben sich für 2009 für die sehr schweren Seeunfälle und Seeunfälle leicht über dem Durchschnitt liegende Zahlen, für die schweren Seeunfälle leicht darunter liegende. Im Verhältnis zur Anzahl der Seeschiffe unter deutscher Flagge sowie der Verkehrsbewegungen innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer, ist das Unfallniveau weiterhin gleichbleibend niedrig.

### an BSU gemeldete Seeunfälle

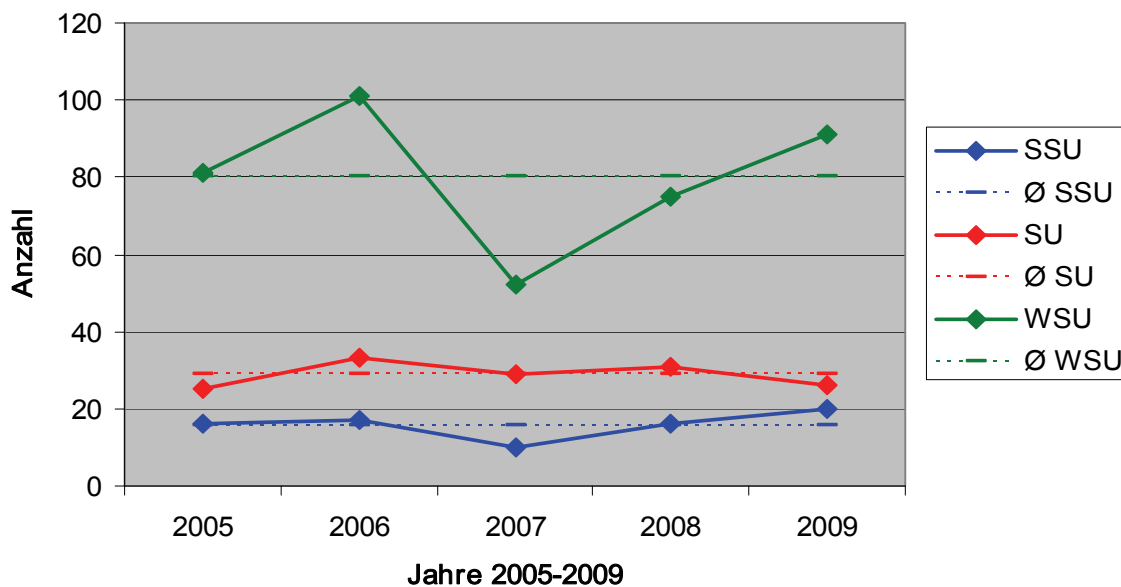


Abbildung 6: gemeldete Seeunfälle seit 2005

## 2.5 Seeunfalluntersuchungen und Berichte 2009

### Seeunfalluntersuchungen und Berichte

Nach dem IMO-Code sollen alle 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 soll sich dann vorzugsweise an dieser Untersuchung beteiligen. Andere Seeunfälle können darüber hinaus untersucht werden. Durch die Weiterentwicklung des IMO-Codes hin zu einem verbindlichen Instrument hat diese Anforderung für alle SOLAS-Vertragsstaaten weltweit seit dem 1. Januar 2010 einen stärker verpflichtenden Charakter bekommen. Eine noch stärkere Verpflichtung zur Durchführung von Seeunfalluntersuchungen und Veröffentlichung von Untersuchungsberichten ergibt







































