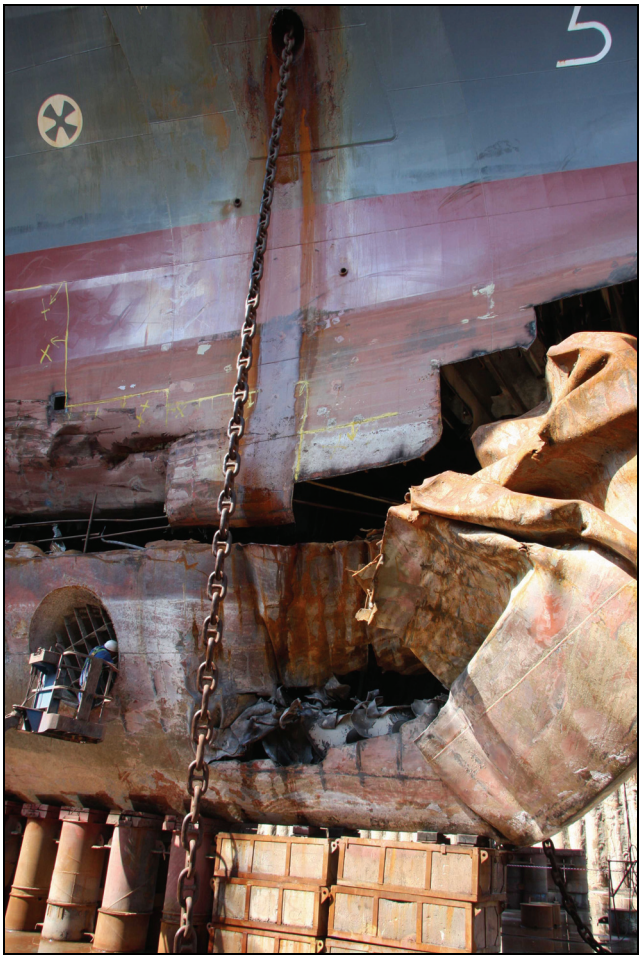
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

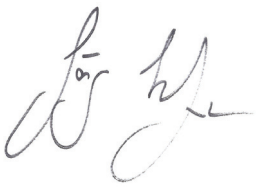
Jahresbericht 2009



Juni 2010

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

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)[9] 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 Seeschifffahrtsstraßen 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

[9] 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 schifffahrtspolizeilichen 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.

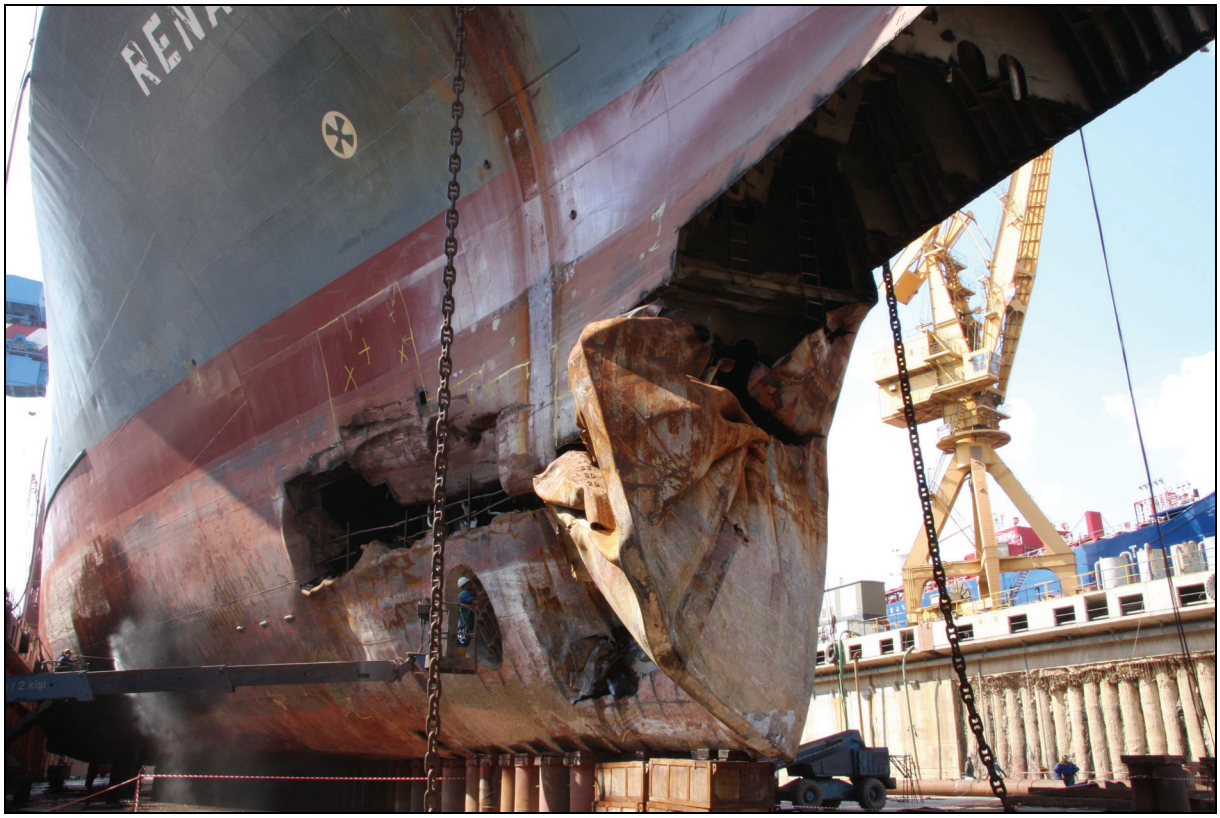


Abbildung 2: Schwerer Seeunfall Kollision „Renate Schulte“ mit „Marti Princess“

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:	**+49 (0)40-3190 -8311** **-8321**
Faxnummer:	**+49 (0)40-3190 -8340**
Rufbereitschaft außerhalb der Bürozeiten:	**+49 (0)170-58 65 675**
Meldungen über Email:	posteingang-bsu@bsh.de
Auf der Internetseite der BSU:	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!

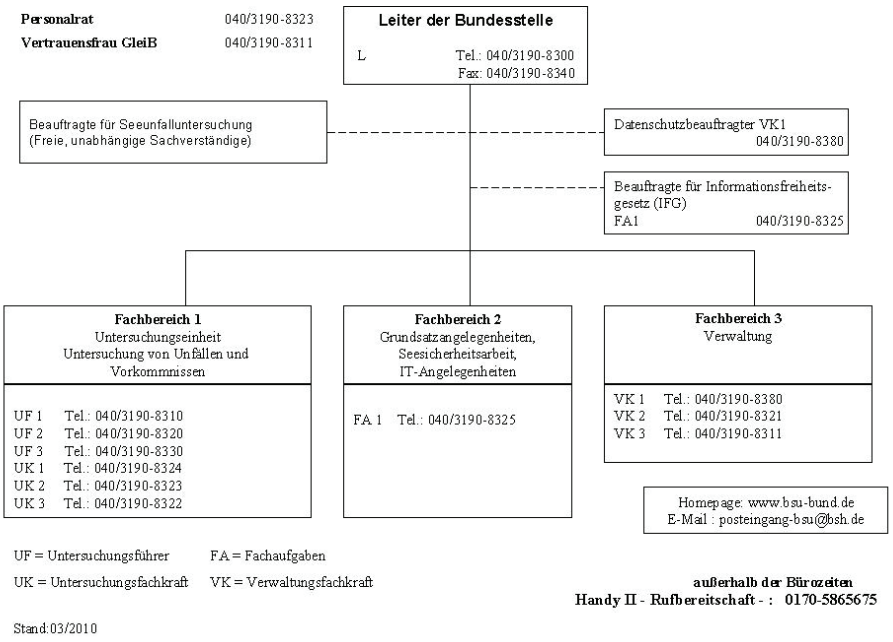


Abbildung 3: Organigramm der BSU

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 meerestechnischen 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)[10] Seeunfälle an die BSU gemeldet. Diese unterteilen sich in 91 (75) WSU, 26 (31) SU und 20 (16) SSU.

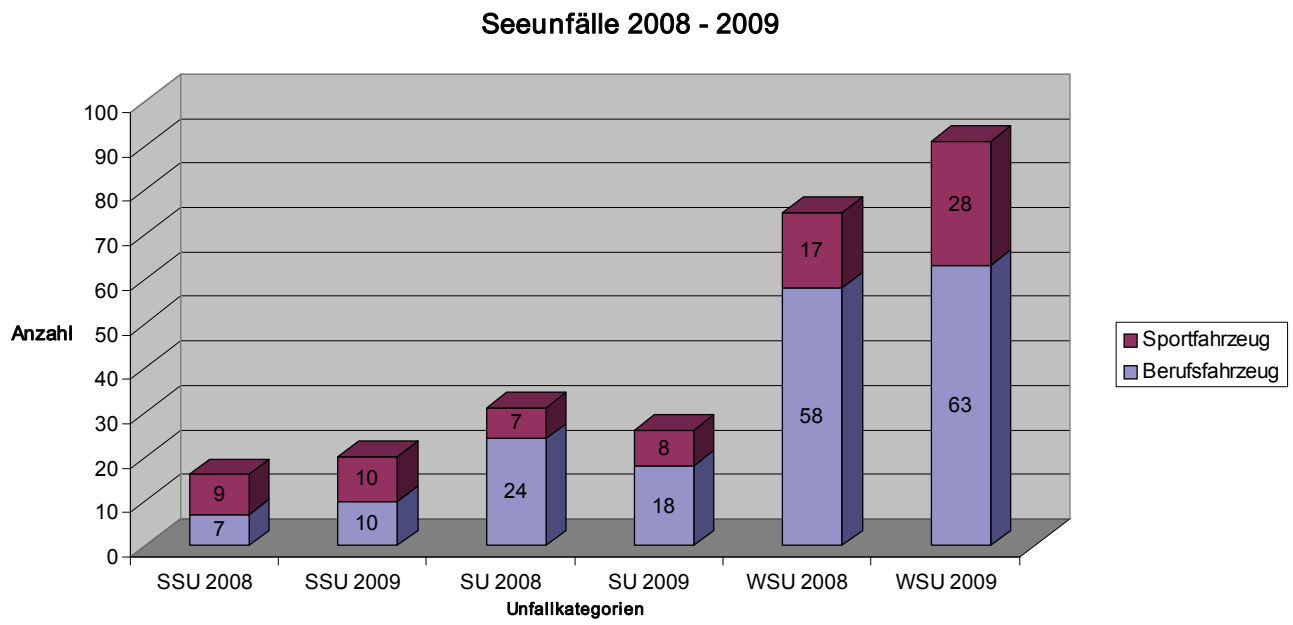


Abbildung 4: an die BSU gemeldete Seeunfälle 2008 - 2009

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.

[10] 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.

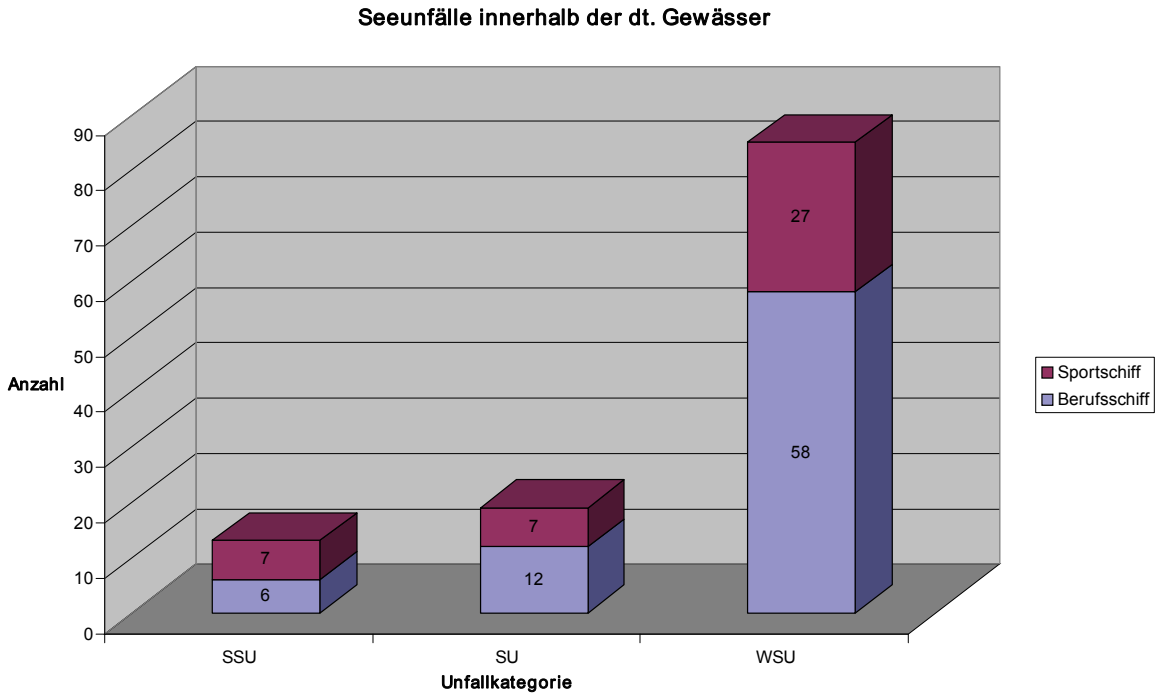


Abbildung 5: Seeunfälle 2009 innerhalb der deutschen Gewässer

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[11] gesunken. Dabei ereigneten sich 76 Seeunfälle von Berufsschiffen in 2009 und 66 in 2008. Die Unfallquote ist 2009 damit von 0,23 $^{0}/_{00}$ auf 0,28 $^{0}/_{00}$ 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 Berufschiffe und gut 80 Seefischereifahrzeuge unter deutscher Flagge registriert[12].

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

[11] Quelle: Verkehrsdaten der Verkehrszentralen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nord-West
[12] 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 eingestuften 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 Seeunfälle** (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.

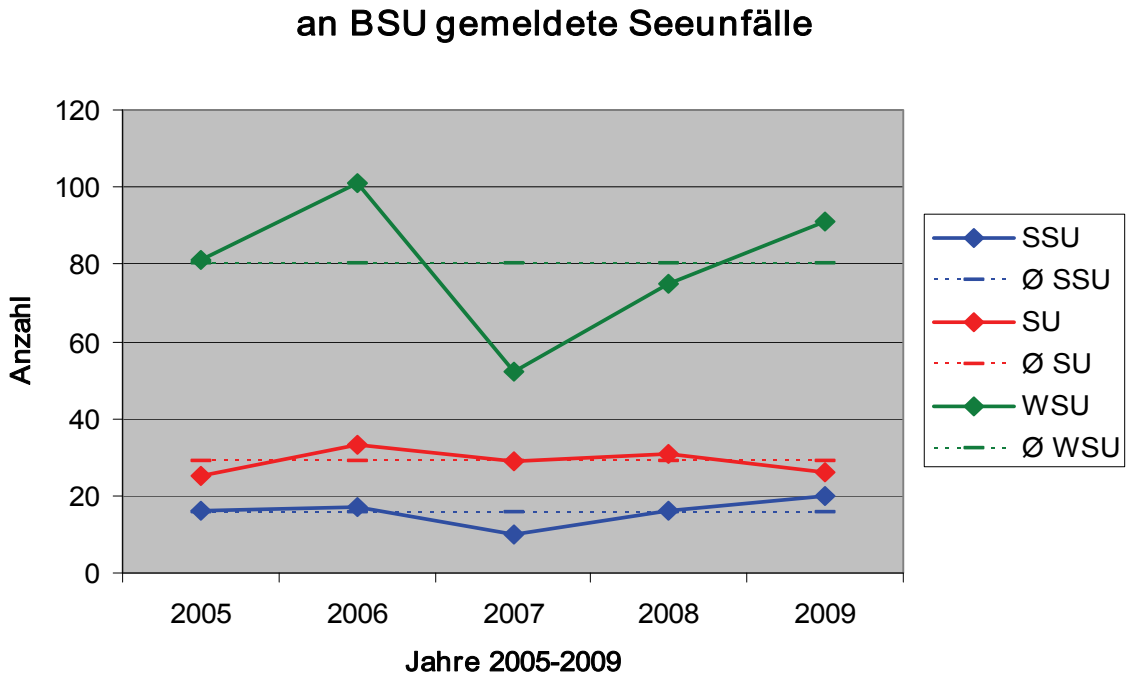


Abbildung 6: gemeldete Seeunfälle seit 2005

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

sich zukünftig für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union mit der bis spätestens 17. Juni 2011 vorgeschriebenen Umsetzung der Richtlinie 2009/18/EG[13].

Das Grundprinzip der Seeunfalluntersuchung ist, die Unfallbeteiligten nicht zu sanktionieren, sondern ihnen Impulse zur Vermeidung künftiger Unfälle zu geben und sie in eine Sicherheitspartnerschaft mit einzubeziehen. In Übereinstimmung mit den genannten internationalen und europäischen Vorgaben, dient die Untersuchung eines Seeunfalls auch nach dem deutschen SUG „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“[14]. Behördliche Stellen, deren Verfahren der Ahndung fehlerhaften Verhaltens bzw. der Haftungsfeststellung dienen, verfolgen grundlegend andere Ziele als die BSU.

Die Darstellung der Ergebnisse der Unfalluntersuchung erfolgt in den Untersuchungsberichten der BSU. Dieser Abschlussbericht einer Seeunfalluntersuchung wird seitens der BSU nicht zu dem Zweck verfasst und veröffentlicht, Schuld festzustellen oder Haftungsfragen zu klären, sondern zukunftsgerichtet zur Verbesserung der Sicherheit auf See beizutragen. Über Einleitung und Umfang einer Unfalluntersuchung sowie den Inhalt des Untersuchungsberichts darf dem Leiter der BSU keinerlei Weisung erteilt werden. Er, bei Abwesenheit sein Vertreter, entscheidet hierüber weisungsungebunden. Alle Unfallmeldungen werden, unabhängig von der Entscheidung über eine mögliche Untersuchung, in jedem Fall in der BSU Datenbank statistisch erfasst und ausgewertet.

In aller Regel erstellt die BSU einen Untersuchungsbericht mit einer umfassenden Auswertung des Unfallgeschehens und den sich daraus ableitenden Sicherheitsempfehlungen und veröffentlicht diesen. Die Betroffenen erhalten dabei die Gelegenheit, vor der Veröffentlichung zu einem ihnen vertraulich übersandten Entwurf Stellung zu nehmen. Berechtigte Stellungnahmen werden von der BSU im endgültigen Bericht berücksichtigt. Untersuchungen, deren Ergebnisse keine neuen Erkenntnisse für die Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr erbracht haben, können demgegenüber mit einem summarischen Bericht abgeschlossen werden. Dieser beschränkt sich auf die Darstellung des Unfallgeschehens, enthält keine Sicherheitsempfehlungen und wird ohne weitere Mitwirkung der Betroffenen veröffentlicht. Untersuchungen schließlich, die nicht zu belastbaren Schlussfolgerungen im Hinblick auf Ursachen, Umstände und begünstigende Faktoren des Unfallhergangs führen, können zu jedem Zeitpunkt der Untersuchung ohne Veröffentlichung eines Berichts, ggf. mit Erstellung eines rein internen Berichts[15] eingestellt werden.

---

[13] Näheres hierzu siehe unter 3 „Internationale, europäische, nationale Entwicklungen“;
N.B.: der „alte“ IMO-Code wurde durch die Verabschiedung des neuen Codes nicht ersetzt, die Entschließung A.849(20) bleibt vielmehr weiterhin bestehen und erhält durch die Bezugnahme der EU-Richtlinie sogar eine Verbindlichkeit für die EU-Mitgliedstaaten, die vorher so nicht bestand.

[14] vgl. § 9 (2) SUG

[15] ein interner Bericht fasst dann alle bis dahin gewonnenen Erkenntnisse einer Untersuchung zusammen, und dient der BSU als Grundlage, sollten neue Tatsachen bekannt werden, die eine Wiederaufnahme dieses Untersuchungsverfahrens erforderlich werden lassen.

Alle von der BSU veröffentlichten Berichte sind, sortiert nach Veröffentlichungsjahr, auf der BSU Internetseite www.bsu-bund.de unter dem Stichwort „Publikationen“ zu finden. Die IMO sowie die Europäische Kommission erhalten ebenfalls die veröffentlichten Untersuchungsberichte.

Übersicht 2009

- 2009 hat die BSU die Untersuchung von 33 gemeldeten Vorfällen eingeleitet.
- 6 dieser Vorfälle wurden 2009, 2 weitere Anfang 2010 nach einer Voruntersuchung eingestellt.
- Die verbleibenden 25 Fälle wurden als SSU, SU oder WSU eingestuft und im Rahmen einer Hauptuntersuchung eingehend untersucht.
- 5 dieser Hauptuntersuchungen wurden gemeinsam mit anderen Staaten geführt oder die BSU arbeitete dem federführenden Staat zu, 20 Hauptuntersuchungen führte die BSU alleine durch.

- 3 im Jahr 2009 an die BSU gemeldete SSU mit Sportbooten wurden nicht untersucht. In einem Fall handelte es sich um eine Segelyacht, die durch eine Motorexplosion zerstört wurde und unterging. Die beiden Besatzungsmitglieder erlitten Verbrennungen, konnten aber gerettet werden. Im zweiten Fall um ein ehemaliges Fischereifahrzeug, nunmehr als Sportboot betrieben, das außerhalb der deutschen Gewässer unterging, ohne dass die exakte Wrackposition bekannt ist. Der Einhandsegler hatte noch per Handy einen Notruf abgesetzt und wurde nach mehreren Stunden im Wasser treibend gefunden, verstarb jedoch im Hubschrauber auf dem Weg ins Krankenhaus. In keinem dieser beiden Fälle stand das Unfallfahrzeug für eine Untersuchung zur Verfügung, die Fälle wurden durch die BSU nach einer Voruntersuchung eingestellt. Im dritten Fall war die Yacht eines Einhandseglers in Dänemark ohne diesen an Bord aufgelaufen. Die Besichtigung des Fahrzeugs gab keine Hinweise auf das eigentliche Unfallgeschehen, so dass auch dieser Fall nach der Voruntersuchung eingestellt wurde.
- 1 SSU ereignete sich 2009 im Laderaum eines Berufsschiffes unter fremder Flagge in einem deutschen Hafen. Ein erheblich alkoholisiertes Besatzungsmitglied stürzte beim Verlassen des Laderaums von der Steigleiter und verstarb. Die BSU informierte den zuständigen Flaggenstaat, welcher jedoch keine Seeunfalluntersuchung durchführen wollte, so dass auch seitens der BSU der Fall nach der Voruntersuchung eingestellt wurde. Bei einem weiteren tödlichen Unfall stürzte ein Besatzungsmitglied eines Schiffes unter ausländischer Flagge in einem deutschen Hafen beim Anbordgehen von einer Rampe. Auch hier informierte die BSU den zuständigen Flaggenstaat und arbeitete diesem bei der anschließend eingeleiteten Seeunfalluntersuchung zu.

- Aus den Vorjahren waren 26 Untersuchungen am 1. Januar 2009 noch nicht abgeschlossen.
- 26 Untersuchungen wurden 2009 beendet, 2 davon von der BSU und 1 von dem zuständigen Flaggenstaat eingestellt.
- Zwei Mal wurden durch die BSU zwei Fälle aufgrund der Gemeinsamkeiten in einem Bericht zusammengefasst.

- 21 Untersuchungsberichte wurden veröffentlicht, davon 12 „volle“ und acht summarische Berichte sowie 1 gemeinsamer Abschlussbericht in Zusammenarbeit mit einem anderen Staat.

27 Untersuchungen befanden sich am 31. Dezember 2009 weiterhin im Untersuchungsstadium.

Abbildung 7: Schwerer Seeunfall Kollision SY „Mahdi“ mit FS „Schleswig-Holstein“

(Quelle: Bundespolizei)
Noch laufende Seeunfalluntersuchung der BSU am 31. Dezember 2009

Hauptberichte 2009

Von den 2009 abgeschlossenen Vorgängen, hatten die Berichte über den schweren Seeunfall „LT Cortesia“ (Bericht Nr. 001/08) und den sehr schweren Seeunfall „Chicago Express“ (Bericht Nr. 510/98) besonderes Gewicht.

Schwerer Seeunfall „LT Cortesia“

Bei der Strandung der „LT Cortesia“ auf der „Varne“ Sandbank im Englischen Kanal am 2. Januar 2008 kam es weder zu Personen- oder Umweltschäden, noch zu größeren Schäden an Schiff oder Ladung. Die Strandung war nicht, wie in anderen Fällen, durch eine verpasste Kursänderung, einen technischen Ausfall oder einem Sogeffekt verursacht. Vielmehr ging diese Strandung auf die bewusste Entscheidung zu einer Kursänderung als Reaktion auf die nautische Situation zurück, wobei aber die genutzte Seekarte fehlinterpretiert wurde. Die BSU hatte vor diesem Fall schon

ähnliche Fälle untersucht[16]. Diese jedoch hatten sich in Seegebieten ereignet, die nicht zu den Hauptschifffahrtsrouten zählen und für die das vorhandene Seekartenmaterial auf alten, zum Teil unzuverlässigen Vermessungen beruht. Für den Englische Kanal hingegen trifft dies beides nicht zu. Zudem wurde hier an Bord ein elektronisches Seekartensystem verwendet. Letzteres machte diesen Fall, insbesondere im Hinblick auf die kommende Ausrüstungspflicht mit elektronischen Seekartendarstellungs- und Informationssystemen[17], für die BSU interessant.

Abbildung 8: Schwerer Seeunfall CMS „LT Cortesia“

(Quelle: MAIB)
gemeinsame Untersuchung mit MAIB, UK
Untersuchungsbericht 001/08, veröffentlicht am 15. März 2009

Sehr schwerer Seeunfall „Chicago Express“
Auf der Brücke des Containerschiffs „Chicago Express“ starb am 24. September 2008 ein Besatzungsmitglied und der Kapitän wurde sehr schwer verletzt, vier weitere Besatzungsmitglieder wurden in den Aufbauten zusätzlich leicht verletzt, als das Schiff in schwerem Wetter rollte. Neben dem eigentlichen Überholen des Schiffes waren insbesondere die große Stabilität und die dadurch verursachten hohen Beschleunigungen beim Wiederaufrichten von Interesse. Fragen der Stabilität von Containerschiffen nahmen bei der Untersuchung durch die BSU

[16] BSU-Berichte 455/05, veröffentlicht am 15. Januar 2007; 167/08, veröffentlicht am 2. Februar 2009
[17] ECDIS = Electronic Chart Display and Information System; auf der 86. Sitzung des IMO Schiffssicherheitsausschusses im Mai 2009 wurde die schrittweise verbindliche Ausrüstung von SOLAS-Schiffen mit ECDIS ab 1. Juli 2012 sowie die dazu notwendige Änderung von SOLAS Kapitel V/19 beschlossen

folglich einen breiten Raum ein. 2009 ereigneten sich zudem zwei weitere Todesfälle auf der Brücke von Containerschiffen im Ballast. Der Stabilitätsaspekt blieb insoweit aktuell und interessant, nicht zuletzt auch im Licht der bei der IMO im Unterausschuss Stabilität, Freibord und Sicherheit von Fischereifahrzeugen (SLF) bereits seit Längerem geführten Diskussion über die Entwicklung einer neuen Generation von Intaktstabilitätskriterien.

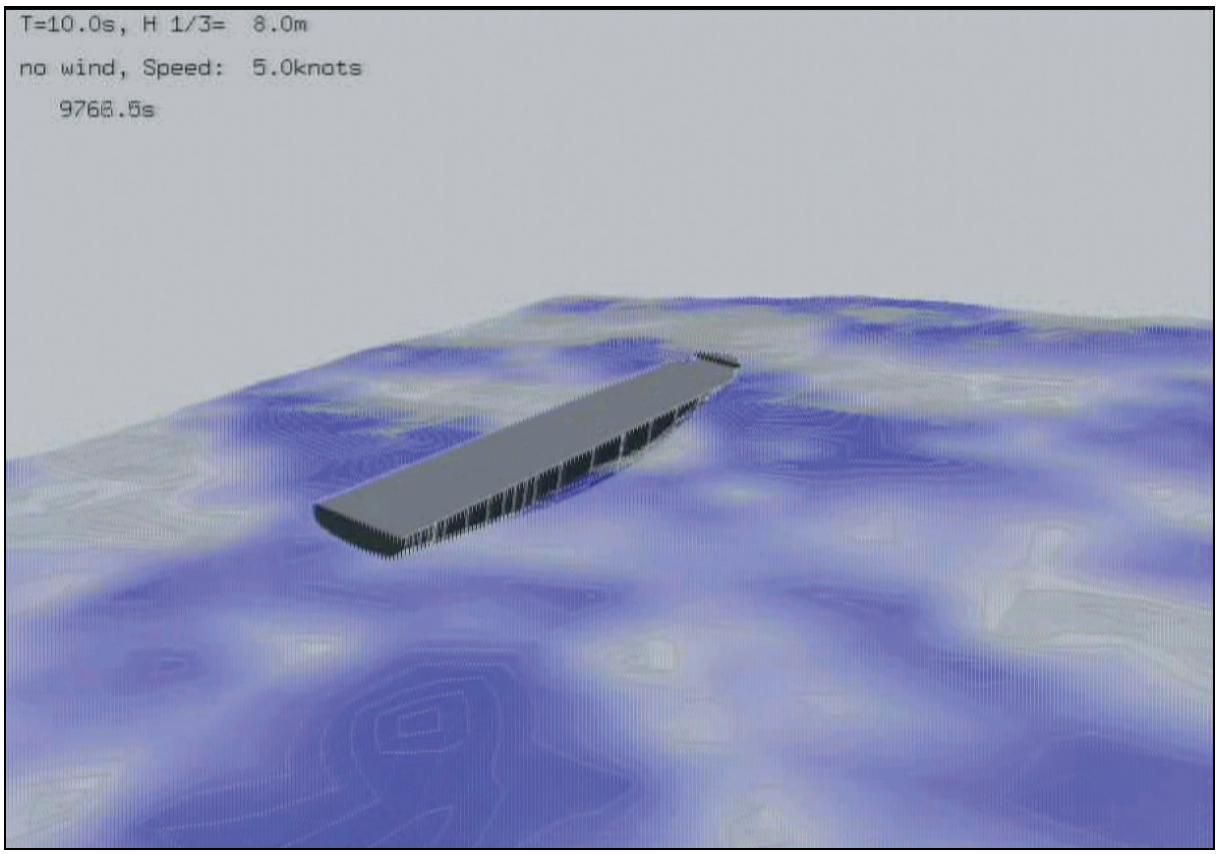


Abbildung 9: Sehr Schwerer Seeunfall CMS „Chicago Express“

Gutachten zu großen Rollbewegungen in vorlicher See bei langsamer Schiffsgeschwindigkeit
Institut für Entwerfen von Schiffen und Schiffssicherheit, TUHH
Untersuchungsbericht 510/08 veröffentlicht am 2. November 2009

2.6 Sicherheitsempfehlungen 2009

Ziel einer Seeunfalluntersuchung ist die Verringerung des Risikos zukünftiger Seeunfälle und deren Konsequenzen und dadurch einen Beitrag zu leisten zur Verbesserung der Sicherheit in der Seefahrt. 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 2009 in 11 Abschlussberichten Sicherheitsempfehlungen herausgegeben, jedoch keine Vorabsicherheitsempfehlung veröffentlicht.

Alle von der BSU veröffentlichten Empfehlungen sind, sortiert nach Veröffentlichungsjahr, auf der BSU Internetseite www.bsu-bund.de unter dem Stichwort „Publikationen“ nachzulesen.

2.7 Unfallschwerpunkte 2009

Neben den bereits oben genannten tödlichen Personenunfällen auf der Brücke von Containerschiffen im Ballast, kam es auch 2009, wie schon in den Vorjahren, zu einer Reihe von Personenunfällen mit Toten und Verletzten bei vermeintlichen Routinetätigkeiten auf Berufsschiffen. Anders als 2008 gab es hierbei im vergangenen Jahr jedoch keinen eindeutigen Schwerpunkt bei Sturzunfällen, sondern eine breite Streuung von annähernd gleich vielen Unfällen durch Stürze, bei Decks-, Ladungs- oder Maschinenarbeiten sowie Leinenunfällen.
In der Sportschifffahrt waren 2009 die Todesfälle durch Ertrinken nach Kenterung oder Überbordgehen der Schwerpunkt der Untersuchungstätigkeit der BSU. Acht von 14 Todesfällen standen hierbei jedoch im Zusammenhang mit zwei Kenterunfällen, deren jeweilige Umstände recht speziell waren. Ein grundsätzliches Problem der Sportschifffahrt ist in diesem Bereich folglich nicht gegeben. Der Todesfall beim Enttörnen eines Segels im Rigg stellte ebenfalls einen tragischen Einzelfall dar. Bei den fünf Fällen von Ertrinken nach Überbordgehen blieb auch 2009 die Frage der Eigensicherung gegen das eigentliche Außenbordfallen sowie des Gebrauchs von Rettungswesten zentrales Thema der Untersuchungen durch die BSU. Insbesondere die Frage der Eigensicherung gewinnt an Bedeutung, wenn ein Sportbootfahrer als Einhandsegler unterwegs ist. Ist es schon schwierig, wieder an Bord zu gelangen, wenn noch Personen an Bord verblieben sind[18], so ist dies als Einhandsegler nahezu unmöglich und ein Überbordgehen endet fast immer tödlich.
An 35 % der an die BSU gemeldeten Seeunfälle waren Sportboote oder Traditionsschiffe beteiligt, was eine leichte Steigerung gegenüber 2008 bedeutet. Das Hauptaugenmerk der BSU lag jedoch auch 2009, wie schon in den Vorjahren, auf der Berufsschifffahrt. Auffällig blieb gleichwohl, dass Sportboote an der Hälfte aller sehr schweren Seeunfällen beteiligt waren und $^{2}/_{3}$ aller Todesfälle hier zu verzeichnen waren.

Annähernd 40 % aller an die BSU gemeldeten und nahezu 30 % aller hiervon als Seeunfall eingestuften Vorfälle bezogen sich auf eine Kollision und stellten folglich den zweiten Schwerpunkt der Arbeit der BSU im Jahr 2009 dar. Die hiermit im Zusammenhang stehenden Problematiken der Brückenausstattung und –besetzung wurde im Jahresbericht 2008 ausführlich behandelt[19] und haben weiterhin Gültigkeit.

Im Verhältnis zum jeweiligen Verkehrsaufkommen in den in der Zuständigkeit der BSU liegenden Seegebieten, sind die Unfallquoten durchweg gering. Gleichwohl fällt

[18] BSU-Berichte 356/07, veröffentlicht am 15. April 2008; 149/05, veröffentlicht am 1. April 2006
[19] BSU-Jahresbericht 2008, veröffentlicht am 15. Mai 2009

für 2009 auf, dass im Bereich Ostsee mit anliegenden Häfen die Anzahl der an die BSU gemeldeten Seeunfälle von 25 (4 SSU, 5 SU, 16 WSU) in 2008 auf 45 (7 SSU, 8 SU, 30 WSU) angestiegen ist. Bei Berufsschiffen war ein leichter Anstieg von 13 (0 SSU, 4 SU, 9 WSU) auf 17 (2 SSU, 3 SU, 12 WSU) gemeldete Seeunfälle zu verzeichnen. Bei Sportfahrzeugen war der Anstieg von 12 (4 SSU, 1 SU, 7 WSU) auf 28 (5 SSU, 5 SU, 18 WSU) gemeldete Seeunfälle deutlich höher. Ein örtlicher Unfallschwerpunkt ließ sich hieraus für 2009 jedoch nicht ableiten, da dieser Anstieg im vergangenen Jahr erstmalig aufgetreten ist und in erster Linie auf den Anstieg bei den einfachen Seeunfällen zurückzuführen ist.

2.8 Auswertungen von Schiffsdatenschreibern 2009

Die Auswertung von Schiffsdatenschreiberaufzeichnungen (Voyage Data Recorder - VDR) im Rahmen mit einer Seeunfalluntersuchung gewinnt weiterhin an Bedeutung. Die Ausrüstungspflicht mit vollwertigen oder vereinfachten Schiffsdatenschreibern für international verkehrende Handelsschiffe größer 3.000 BRZ muss zum 1. Juli 2010 vollständig umgesetzt sein. Diese Geräte sind folglich immer häufiger an Bord von in einen Unfall verwickelten Schiffen anzutreffen. Anzutreffen waren 2009 aber auch weiterhin operative Unzulänglichkeiten. Entweder fehlte eine klare Anweisung an die Schiffsführung, nach einem entsprechenden Vorfall eine Notfallspeicherung am Schiffsdatenschreiber durchzuführen oder eine Einweisung in die Bedienung der Notfallspeicherung, so dass letztendlich die Daten für den unfallrelevanten Zeitraum überschreiben wurden. Verbessert hat sich demgegenüber die technische Auswertbarkeit von nach einem Unfall gesicherten Daten. Gab es in den Vorjahren hier noch Störungen von ungenügender Audioqualität der Brückenmikrofone, über fehlende Aufzeichnungen einzelner Sensoren bis hin zum Komplettausfall der VDR-Aufzeichnung, so waren 2009 alle 11 von der BSU im Zusammenhang mit einem Seeunfall ausgelesenen Schiffsdatenschreiberaufzeichnungen technisch auswertbar.
Die Überarbeitung der Leistungsanforderungen für Schiffsdatenschreiber wird bei der IMO weiter international vorangetrieben. Nach Umsetzung dieser verbesserten Leistungsanforderungen werden von Schiffsdatenschreibern aufgezeichnete Daten die zukünftige Arbeit von Seeunfalluntersuchungsbehörden noch stärker unterstützen können.

3 Internationale, europäische, nationale Entwicklungen

Die Weiterentwicklung des 1997 veröffentlichten IMO-Codes zur Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See[20] mit dem Ziel, aus diesem bisher rein empfehlenden Instrument einen neuen und verpflichtenden Code zu machen, ist mit dem 1. Januar 2010 abgeschlossen. Die weiterentwickelte Version dieses Codes wurde vom IMO-Schiffssicherheitsausschuss[21] als Anhang zur Entschließung MSC.255(84) angenommen. Gleichzeitig wurde als Anhang zur Entschließung MSC.257(84) eine Änderung des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See[22] angenommen. Durch die neue Regel 6 in SOLAS Kapitel XI-1 wird der weiterentwickelte Code ein für alle SOLAS-Vertragsstaaten weltweit verbindliches Instrument bei der Seeunfalluntersuchung[23]. Die Änderung ist zum 1. Januar 2010 in Kraft getreten. Der neue Seeunfalluntersuchungscode[24] besteht aus drei Teilen, von denen die Teile I und II verbindlich sind, während Teil III ergänzende Anleitungen auf weiterhin empfehlender Basis enthält.

Auf europäischer Ebene wurde am 23. April 2009 als Teil des 3. Seesicherheitspakets die Richtlinie 2009/18/EG zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr[25] erlassen, deren Umsetzung in nationales Recht durch die Mitgliedstaaten bis zum 17. Juni 2011 erfolgen muss. Diese Richtlinie dient der verbindlichen und einheitlichen Untersuchung von Seeunfällen innerhalb der Europäischen Union, auf Grundlage der Entschließung A.849(20), wenn sich der Unfall an Bord oder unter Beteiligung mindestens eines Schiffes unter der Flagge oder in den Gewässern eines EU-Mitgliedstaates ereignet. Teil dieser Richtlinie, neben der eigentlichen Untersuchung der Seeunfälle, ist auch eine zentrale Erfassung und Auswertung von Unfalldaten in einer europäischen Datenbank[26] durch die Europäische Seesicherheitsagentur[27].

Kernpunkte sowohl des IMO-Codes als auch der EU-Richtlinie sind die nicht auf Klärung von Schuld- und Haftungsfragen gerichtete Sicherheitsuntersuchung von Seeunfällen, durch eine permanent eingerichtete und unabhängige Untersuchungsstelle, und die internationale Zusammenarbeit aller Staaten mit einem erheblichen Interesse an einem Unfall. Durch den Erlass der Richtlinie bekommen diese Kernpunkte für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union rechtliche Verbindlichkeit. Da mit Inkrafttreten des SUG und Schaffung der BSU in Deutschland diese Punkte bereits seit Juni 2002 Grundlage der Seeunfalluntersuchung sind, sind die mit der Umsetzung der EU-Richtlinie notwendig werdenden Änderung überschaubar. Gleichwohl werden sich Details ändern oder neu festgelegt werden müssen. Die Frist zur Stellungnahme zu Berichtsentwürfen der BSU halbiert sich beispielsweise von heute 60 auf zukünftig 30 Tage. Die Untersuchung von

[20] Entschließung A.849(20)
[21] Maritime Safety Committee MSC
[22] Safety of Life at Sea SOLAS
[23] Entschließung A.849(20) ist daneben weiterhin in Kraft
[24] Casualty Investigation Code CIC
[25] Amtsblatt der Europäischen Union L 131 vom 28. Mai 2009, S. 114 ff
[26] European Maritime Casualty Information Platform EMCIP
[27] European Maritime Safety Agency EMSA

Seeunfällen im Zusammenhang mit Fischereifahrzeugen kleiner 15 m Länge, Sportbooten und Traditionsschiffen ist nach Richtlinie nicht vorgeschrieben. Hier kann eine nationale Festlegung allerdings über den Rahmen der Richtlinie hinausgehen.

Die mit IMO-Code und EU-Richtlinie verbundene Entwicklung hin zu verstärkter internationaler Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Seeunfalluntersuchung unterstützt die BSU. Gemeinsame Untersuchungen mit anderen Flaggen-, Küsten- und/oder Staaten mit einem erheblichen Interesse unter gegenseitigem Austausch von Informationen führen zu umfangreicheren Erkenntnissen mit besserer Akzeptanz der abschließenden Ergebnisse, des Abschlussberichtes und nicht zuletzt auch der Sicherheitsempfehlungen. Das hierzu erforderliche Netzwerk zu anderen Untersuchungsstellen hat sich die BSU durch aktive Teilnahme an dem weltweiten Zusammenschluss von Seeunfalluntersuchern[28] und dessen europäischer Sektion[29] geschaffen. In diesen Foren findet zudem ein Informationsaustausch über aktuelle Entwicklungen im weltweiten Unfallgeschehen sowie zur Weiterentwicklung von Untersuchungsverfahren statt.

[28] Marine Accident Investigators International Forum MAIIF
[29] European Marine Accident Investigators Forum EMAIF

4 Öffentlichkeitsarbeit

Alle Publikationen der BSU werden auf der 2009 neu gestalteten Internetseite 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 993 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 waren auch 2009 Vorträge zur Darstellung der Seeunfalluntersuchung und deren Ergebnissen durch die BSU. Der Zuhörerkreis umfasste, wie auch schon in den Jahren zuvor, insbesondere Reedereien, Lotsen, Wasserschutzpolizeien, Bundespolizei sowie Sportbootverbände und –vereine. Darstellung einer modernen Unfalluntersuchung war auch das Thema der durch die BSU gehaltenen Vorträge vor der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte sowie anlässlich der Jahreshauptversammlung des britischen Nautical Institute in Newcastle.

Eine verstärkte Anfrage verzeichnet die BSU von Studenten, die im Rahmen ihres Studiums Arbeiten mit Bezug zur Seeunfalluntersuchung schreiben. Sofern die Möglichkeit besteht, stellt die BSU hierfür Daten in anonymisierter Form zur wissenschaftlichen Auswertung zur Verfügung, um auch auf diesem Wege eine stärkere Verbreitung der Ergebnisse ihrer Arbeit zu unterstützen.

5 Jahresstatistik 2009

5.1 Untersuchte Seeunfälle, die 2009 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

	Veröffent-licht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	15.01.2009	047/08	31.01.2008	Schleswig-Holstein	Fahrgastschiff	Deutschland	Hafen Fredericia/DK	Kollision
2	02.02.2009.	167/08	09.04.2008	Pacific Challenger	Containerschiff	Deutschland	Papua Neu-Guinea	Grund-berührung
3	15.03.2009	001/08	02.01.2008	LT Cortesia	Containerschiff	Deutschland	Englischer Kanal	Grund-berührung
4	15.03.2009	299/08	21.06.2008	Laboe/ Röde Orm	Fahrgastschiff/ Segelyacht	Deutschland/ Deutschland	Kieler Förde	Kollision
5	15.04.2009	149/08	04.04.2008	Wilhelmine/ Pavel Korchagin	Schlepper/ Stückgutfrachter	Deutschland/ Russland	Norderelbe	Kollision
6	15.04.2009	400/08	04.08.2008	Polarstern	Fahrgastschiff	Deutschland	Nordsee/Helgoland	Personenunfall
7	04.05.2009	404/08	03.08.2008	Sinus	Segelyacht	Deutschland	Schwedische Gewässer	Personenunfall
8	04.05.2009	422/08	04.08.2008	Aredi	Segelyacht	Deutschland	Gewässer Rügen	Personenunfall
9	15.05.2009	*578/08	16.11.2008	Helgoland	Fischereifahrzeug	Deutschland	70 sm W-lich Stavanger	Personenunfall
10	02.06.2009	250/08	01.06.2008	Artur Becker/ Raba	Trainingsschiff/ Stückgutfrachter	Deutschland/ Polen	Vor Rügen	Kollision
11	15.06.2009	491/08	14.09.2008	WMS Groningen	Containerschiff	Zypern	Elbe, Wittenbergen	Schwell
12	01.07.2009	504/08	20.09.2008	Polaris/ Crowbreeze	Ro-Ro-Cargo/ Stückgutfrachter	Deutschland/ Niederlande	NOK, km 55	Kollision
13	15.07.2009	617/08	16.12.2008	Freya	Chemikalientanker	Niederlande	Elbe, km 735	Kollision
14	15.08.2009	211/08	16.05.2008	Finnlady	Fähre	Finnland	Hafen Lübeck-Travemünde	Kollision
15	01.09.2009	212/08	18.05.2008	Ruiloba	Containerschiff	Spanien	Bremerhaven	Personenunfall
16	01.10.2009	254/08	30.05.2008	Norfolk Express	Containerschiff	Deutschland	Golf von Suez	Grund-berührung
17	15.10.2009	107/08	12.03.2008	Hope Bay/ Oceanic	Stückgutfrachter/ Schlepper	Niederlande/ Deutschland	Neuwerk Reede	Kollision
18	02.11.2009	510/08	24.09.2008	Chicago Express	Containerschiff	Deutschland	Hongkong Reede	Personenunfall (Taifun)
19	15.11.2009	548/08	26.10.2008	Beluga Sensation/ Jerome H.	Containerschiff/ Massengutschiff	Gibraltar/ Antigua & Barbuda	Hafen Kiel	Kollision
20	15.11.2009	619/08	17.12.2008	Gretje Bruhns	Fischereifahrzeug	Deutschland	Ditzum	Explosion
21	01.12.2009	612/08	12.12.2008	OOCL Finland/ RMS Saimaa/ Nordic Diana	Containerschiff Massengutschiff Stückgutfrachter	Großbritannien/ Antigua & Barbuda/ Niederlande	NOK, Brunsbüttel	Kollision

* Untersuchungsbericht des Flaggenstaates in Zusammenarbeit mit der BSU

5.2 Untersuchte Seeunfälle, die in 2009 mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

	Datum	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	Eingestellt 18.092009	553/07	07.11.2007	OOCL New York/ Wan Hai 501	Containerschiff/ Containerschiff	Deutschland/ Singapur	Indischer Ozean	Kollision
2	Eingestellt 24.0.2009	563/08	07.11.2008	Ever Champion	Containerschiff	Deutschland	Elbe, Tn. 114	Grund-berührung
3	Eingestellt 26.02.2009	39/09	06.02.2009	Amur 2525	Stückgutfrachter	Russische Föderation	Hafen Hamburg	Personenunfall
4	Eingestellt 19.05.2009	81/09	11.03.2009	*Stoc Marcia	Chemikalientanker	Zypern	NOK, km 5	Gewässerver-unreinigung
5	Eingestellt 01-09.2009	310/09	05.08.2009	Our Solution	Motorboot	Deutschland	Travemünde	Brand/ Explosion
6	Eingestellt 09.11.2009	415/09	24.09.2009	Algoma Discovery	Massengutschiff	Bahamas	Unterweser Brake	Grund-berührung
7	Eingestellt 27.10.2009	417/09	24.09.2009	Seeadler	Segelboot	Deutschland	Insel Mön/DK	Personenunfall
8	Eingestellt 19.11.2009	495/09	19.11.2009	Finnmaid	Ro-Ro-Fahrgastschiff	Finnland	Hafen Lübeck	Brand/ Explosion

* Untersuchung durch den Flaggenstaat in Zusammenarbeit mit der BSU

5.3 Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2009

	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	557/08	28.10.2008	Covadonga	Chemikalientanker	Panama	Schleuse Brunsbüttel	Personenunfall
2	41/09	12.02.2009	Vasi/ Birthe Theresa	Chemikalientanker/ Chemikalientanker	Zypern/ Singapur	NOK, km 95	Kollision
3	51/09	17.02.2009	Gitte/ Skania	Fischereifahrzeug/ Fähre	Deutschland/ Bahama	16 sm O-lich Rügen (AWZ)	Kollision
4	56/09	28.02.2009	Christa/ Odin	Angelkutter/ Sportfahrzeug	Deutschland/ Deutschland	Timmendorf (Poel)	Kollision
5	094/09	29.03.2009	Kelbo	Segelyacht	Deutschland	vor Mallorca	Personenunfall
6	168/09	26.05.2009	Hoegh London/ Maersk Racer/ Maersk Newark	Ro-Ro-Cargo/ Containerschiff/ Containerschiff	Norwegen/ Großbritannien/ Liberia	Bremerhaven	Kollision
7	230/09	27.06.2009	Renate Schulte/* Marti Princess	Containerschiff/ Stückgutfrachter	Deutschland/ Malta	Türkische Gewässer	Kollision
8	231/09	29.06.2009	Aurora/ Transanund	Stückgutfrachter/ Containerschiff	Zypern/ Zypern	Elbe, km 650,5	Kollision
9	282/09	21.07.2009	YM Tianhin	Containerschiff	Deutschland	Kaohsiung/Taiwan	Personenunfall
10	286/09	20.07.2009	Cross Match	Segelyacht	Deutschland	Vor Bornholm	Personenunfall
11	301/09	04.08.2009	Ece Nur K.	Chemikalientanker	Türkei	Bützfleth	Personenunfall
12	350/09	24.08.2009	Schleswig-Holstein/ Mahdi	Fähre/ Segelyacht	Deutschland/ U.S.A.	Fehmarnbelt	Kollision
13	391/09	15.09.2009	CCNI Guayas	Containerschiff	Deutschland	Hafen Hongkong	Personenunfall
14	457/09	19.10.2009	Noormann/ Ponton HH2016	Schlepper/ Arbeitsponton	Deutschland/ Deutschland	Boddengewässer vor Rügen	Kentern
15	474/09	04.11.2009	Den Blaa	Segelboot	Deutschland	Heikendorfer Strand	Personenunfall
16	496/09	21.11.2009	S. Gabriel	Stückgutfrachter	Deutschland	Azoren	Grundberührung
17	510/09	02.12.2009	Spring Panda/ Liquid Gold	Stückgutfrachter/ Chemikalientanker	Niederlande/ Liberia	Elbe, Tn. 115	Kollision
18	520/09	16.10.2009	Frisia Lissabon	Containerschiff	Liberia	Gewässer um Borkum	Personenunfall
19	524/09	15.12.2009	Finnmaid*	Ro-Ro-Fahrgastschiff	Finnland	Hafen Rostock	Personenunfall
20	533/09	27.12.2009	Pingi	Segelyacht	Deutschland	St. Peter-Ording	Personenunfall

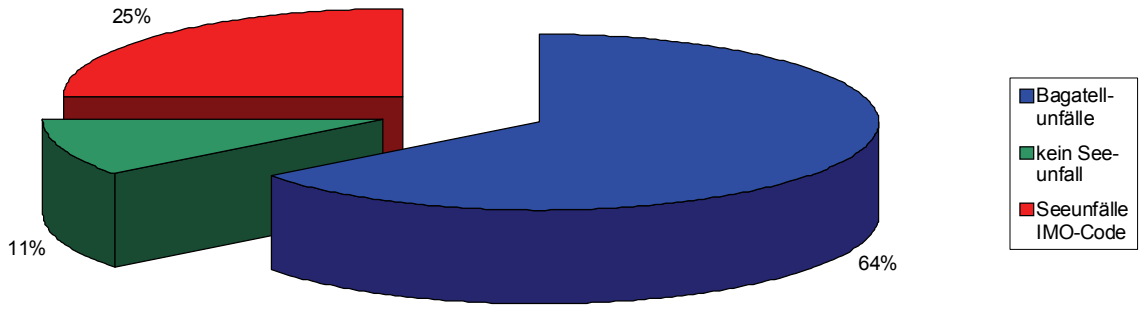
* Gemeinsame Untersuchung des Flaggenstaates mit der BSU

5.4 Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2009, im 1. Quartal 2010 veröffentlicht

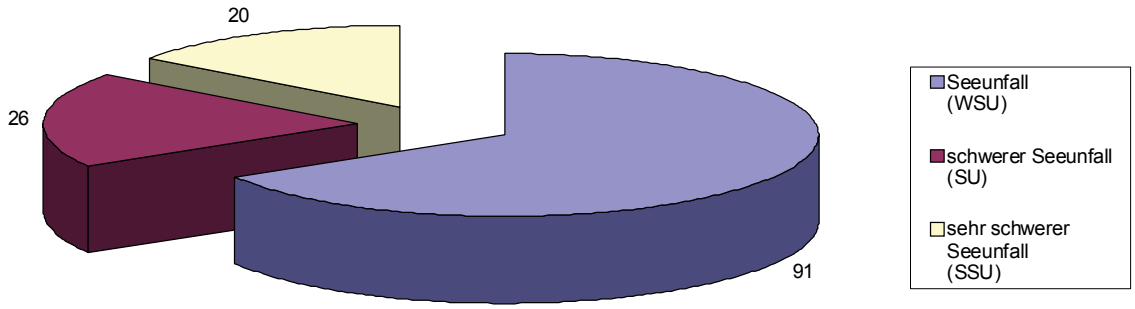
	Veröffent-licht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	15.01.2010.	642/08	15.12.2008	Santa Alina	Containerschiff	Deutschland	Hafen Lome/ Togo	Personenunfall
2	15.01.2010	114/09	30.03.2009	MOL Utility	Containerschiff	Deutschland	Hafen Tanga/ Tansania	Personenunfall
3	01.02.2010	255/08	01.06.2008	Marfeeder/ APL Turquoise	Containerschiff/ Containerschiff	Deutschland/ Singapur	Außenweser	Kollision
4	01.02.2010	161/09	21.05.2009	Quintett	Sportfahrzeug	Deutschland	Ostemündung/ Elbe	Kenterung/ Personenunfall
5	15.02.2010	015/09	20.01.2009	Taube	Segelyacht	Deutschland	Atlantikküste Marokko	Kenterung/ Personenunfall
6	01.03.2010	020/09	12.01.2009	Hanse Vision/ Birka Express	Containerschiff/ Ro-Ro-Cargoschiff	Zypern/ Finnland	NOK km 8,85	Kollision
7	15.03.2010	218/09	17.06.2009	Yohjin	Autotransporter	Panama	Hafen Bremer-haven	Personenunfall

5.5 Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle 2009

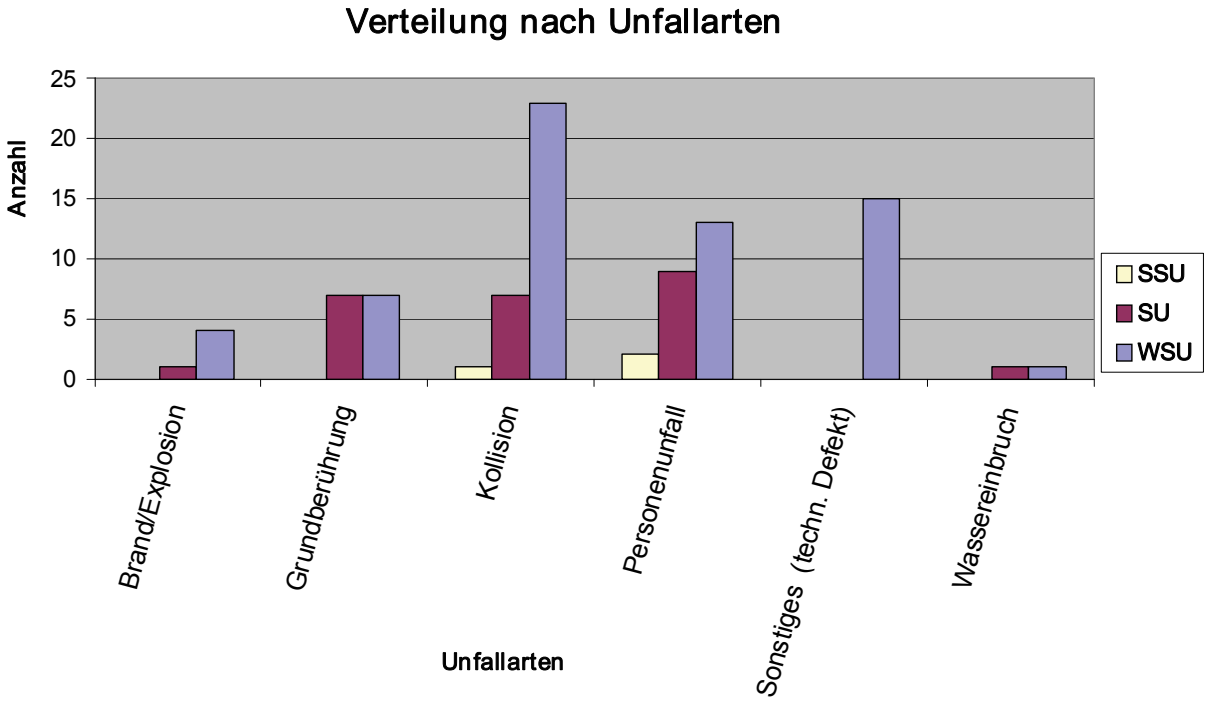
Gesamtmeldungen an die BSU

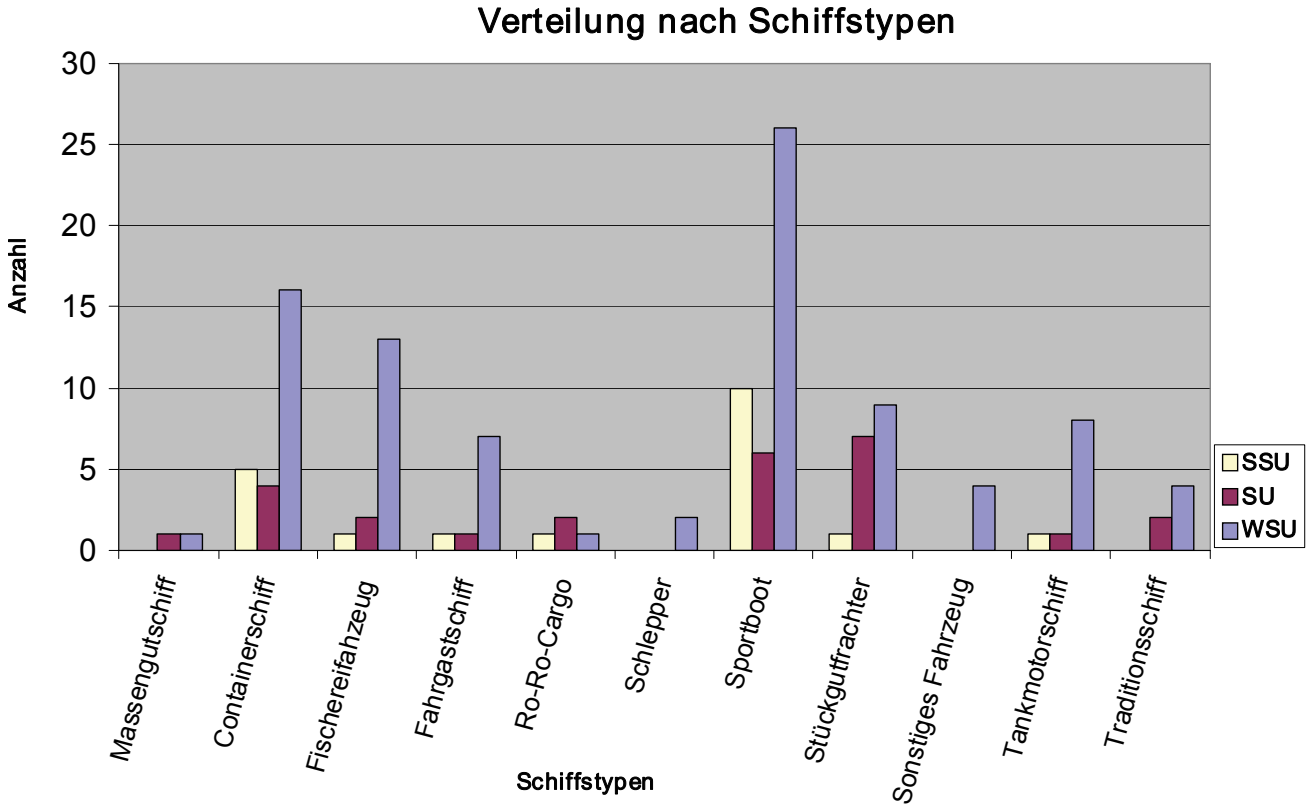


Seeunfälle nach IMO-Code

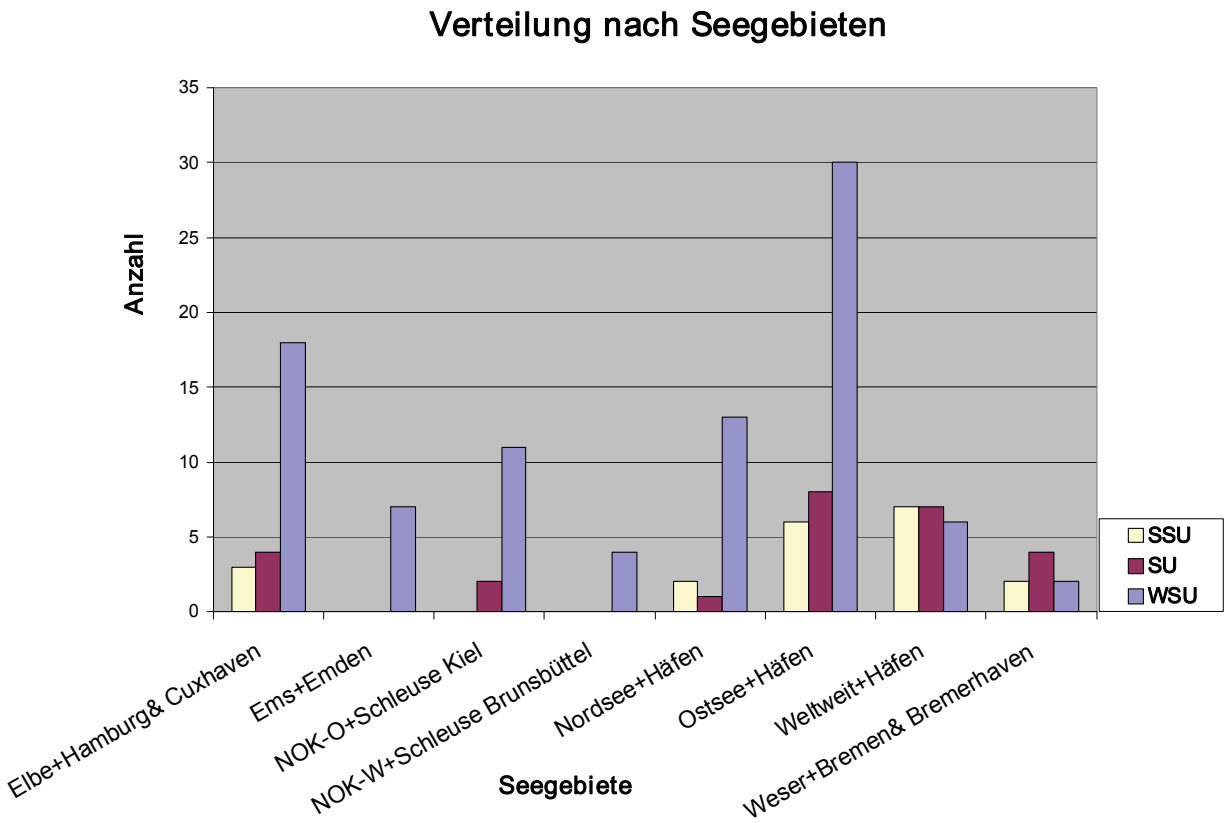


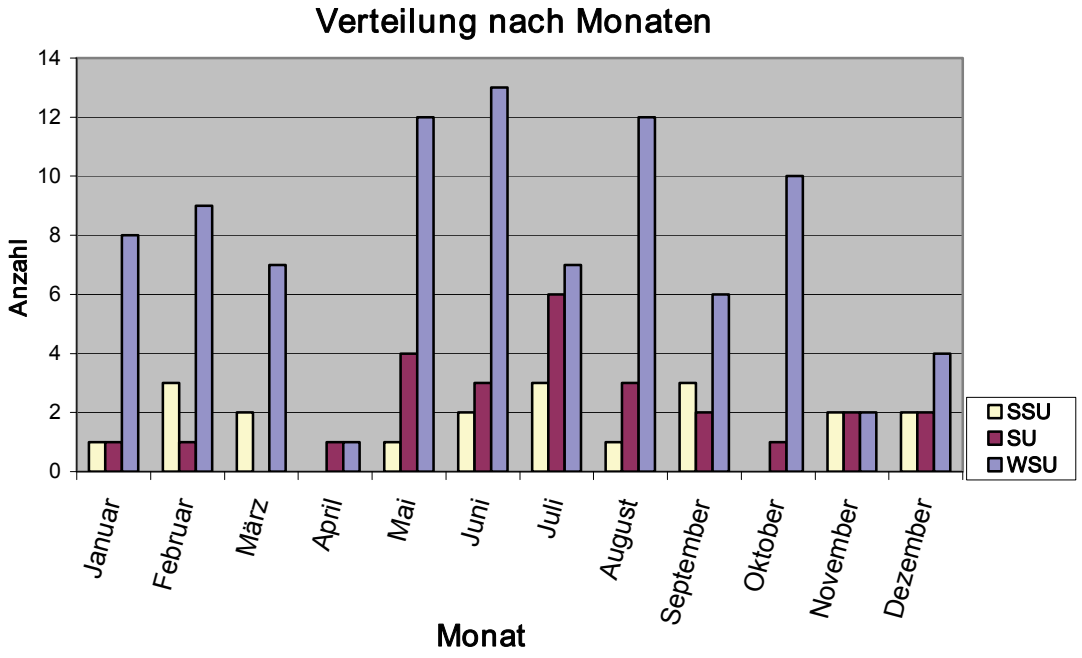
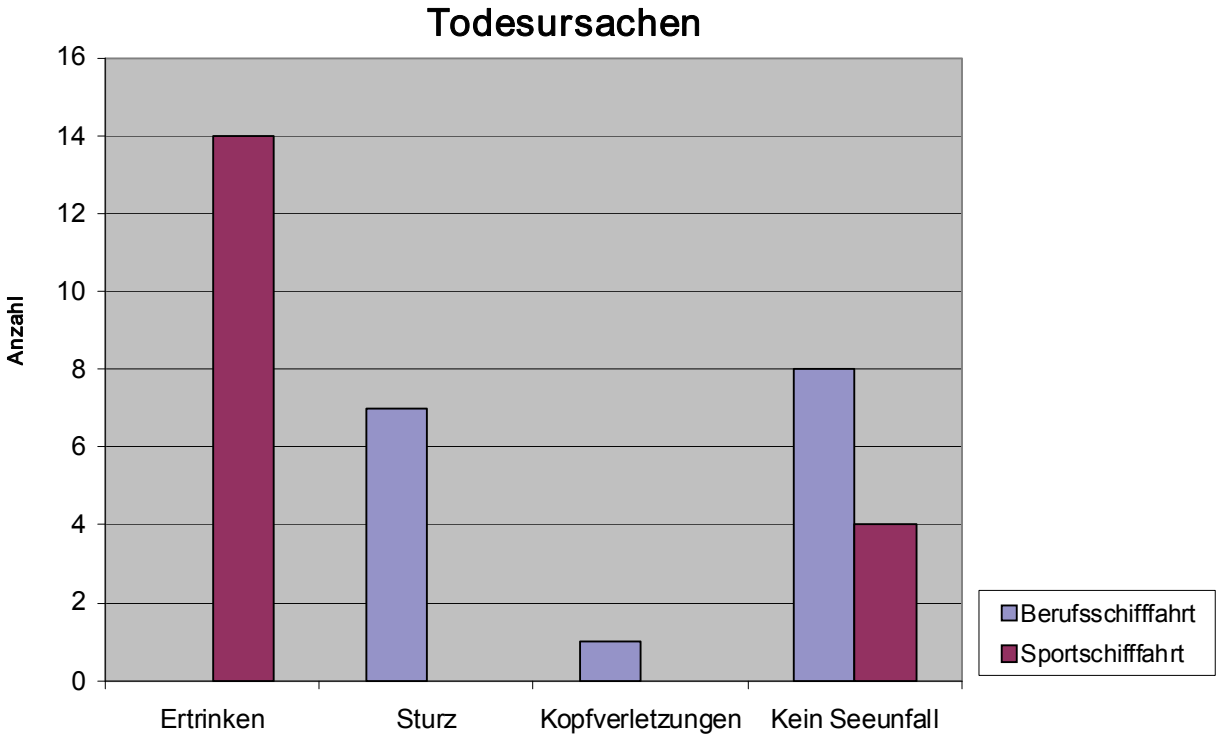
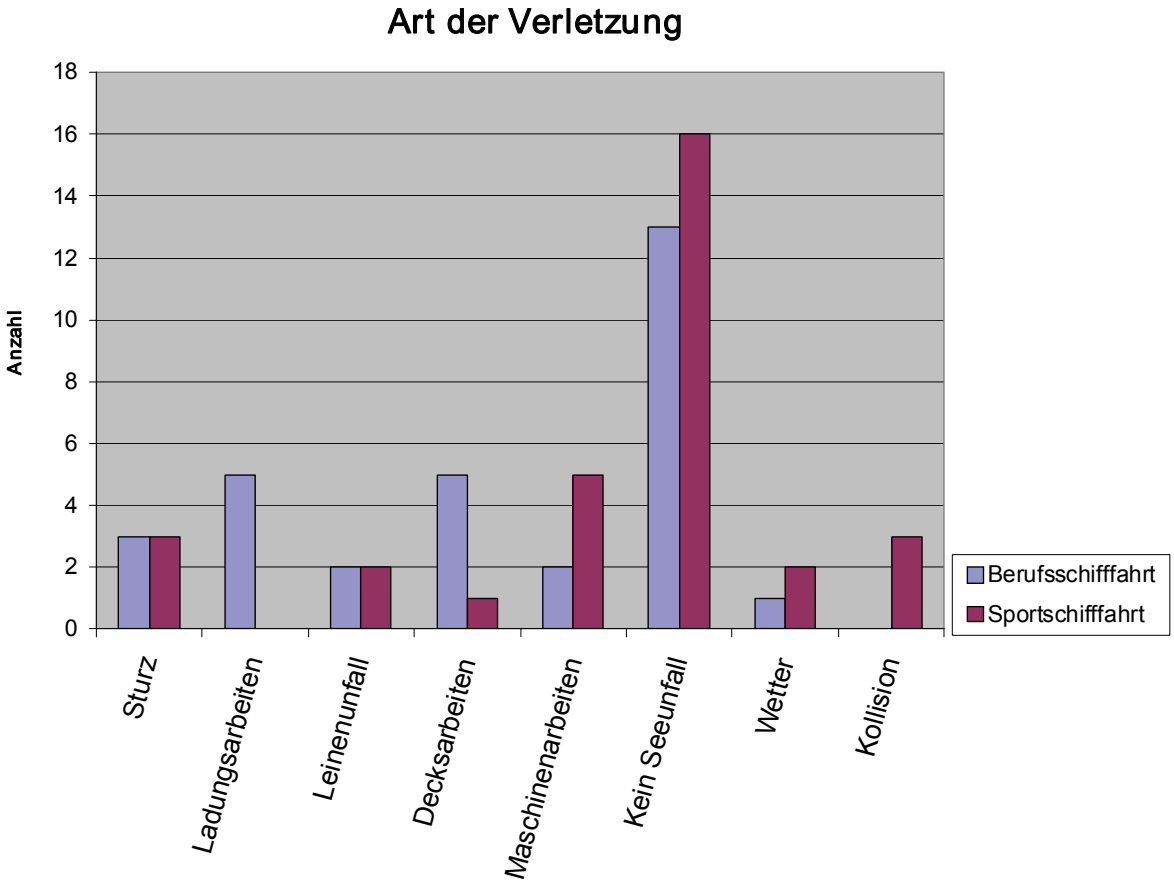
5.6 Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen





5.7 Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten und Monaten





5.8 Verteilung der Seeunfälle nach Todesursachen und Verletzungen