



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

Jahresbericht 2010



Havariertes Fischkutter, BSU Untersuchungsbericht Az.7/10, veröffentlicht am 01.11.2010
Quelle: Irische Küstenwache

Inhalt

Vorwort	3
Aufbau	4
Untersuchungsteams	5
Zuständigkeit	6
Begriffsbestimmungen	7
BSU – Veröffentlichungen	8
Sicherheitsempfehlungen	8
Hauptuntersuchungen	9
BSU-Intern	11
Seeunfälle insgesamt	13
Seeunfälle in deutschen Gewässern	13
Seeunfälle auf deutschen Schiffen	14
Seeunfälle 2006 bis 2010	15
Untersuchte Seeunfälle, die 2010 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden	16
Untersuchte Seeunfälle, die in 2010 mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden	17
Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2010	18
Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2010, im 1. Quartal 2011 veröffentlicht	19
Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle 2010	20
Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen	21
Verteilung der Seeunfälle nach Todesursachen und Verletzungen	23

Vorwort

2010 war ein Jahr, in dem das Transportaufkommen in der Seeschifffahrt national wie auch international wieder gestiegen ist, nachdem die internationale Wirtschafts- und Finanzmarktkrise den Tiefpunkt überstanden hat. Damit nahm auch die Zahl der Schiffsbewegungen wieder zu, was jedoch nicht zwangsläufig zu steigender Unfallhäufigkeit auf den Weltmeeren führte.

Zu Fehleinschätzungen, einen Seeunfall auslösende bzw. begünstigende Situationen kommt es im Schiffsbetrieb immer wieder, unabhängig von aktuellen wirtschaftlichen Entwicklungen.

Weiterhin zunehmende Bedeutung bei der Ursachenermittlung nach einem Unfall hat die Auswertung technischer Aufzeichnungen. Deshalb ist es wichtig, dass die BSU mit dem Ermittlungsteam zeitnah am Unfallort eintrifft. Um das zu gewährleisten, ist die BSU im Rahmen einer Rufbereitschaft rund um die Uhr an sieben Tagen der Woche zu erreichen und einsatzbereit.

So war eine Schwerpunktuntersuchung in 2010 der Brand auf der RoRo-Fähre LISCO GLORIA. Die Unfallursache war bis zur Erstellung des Jahresberichts noch nicht abschließend geklärt; wichtige erste Erkenntnisse konnten jedoch in diesem Fall durch das zeitnahe Tätigwerden der BSU-Rufbereitschaft und die Auswertung des Voyage Data Recorder (Schiffsdatenschreiber) erarbeitet werden.

Auch im Bereich der Sportschifffahrt kommt es leider, trotz allgemein hoher Kompetenz der Besatzungen, immer wieder zu Unfällen. So werden die eigenen Fähigkeiten in Abhängigkeit des Fahrtgebietes sowie die Seetüchtigkeit des Sportbootes falsch eingeschätzt.

Unser Ziel war und ist es die Ursachen zu ermitteln, die zu einem Seeunfall führen, um

dadurch zu helfen, gleichartige Unfälle künftig zu verhüten. Die Untersuchungen dienen nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

Der Druck, der auf den öffentlichen Kassen lastet und der damit dem Steuerzahler gegenüber einhergehenden Verpflichtung der öffentlichen Haushalte Gelder zu sparen, hat auch bei der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung zu einer Reduzierung des Personalbestandes von 12 auf 11 Beschäftigte geführt. Verschiedene Aufgabengebiete der Verwaltung wurden ausgelagert und bei anderen Behörden im Sinne von zentralen Dienstleistungen konzentriert, um Synergieeffekte zu nutzen und somit Kosten zu sparen.

Eine Untersuchung des Bundesrechnungshofes hat der BSU bestätigt, dass sie ihrem Auftrag mit ihrer Arbeit gerecht geworden ist.

Auf der anderen Seite steigen die Verpflichtungen und Erwartungen an die Seeunfalluntersuchung, nicht zuletzt auch aufgrund neuer europäischer und internationaler Vorgaben. Ziel der BSU bleibt auch in Zukunft sowohl den notwendigen Sparzwängen einerseits als auch den gesetzlichen Verpflichtungen andererseits gerecht zu werden. Fachliche Kompetenz, Begeisterung und Lernbereitschaft der Beschäftigten bleiben dabei unverzichtbare Voraussetzungen.

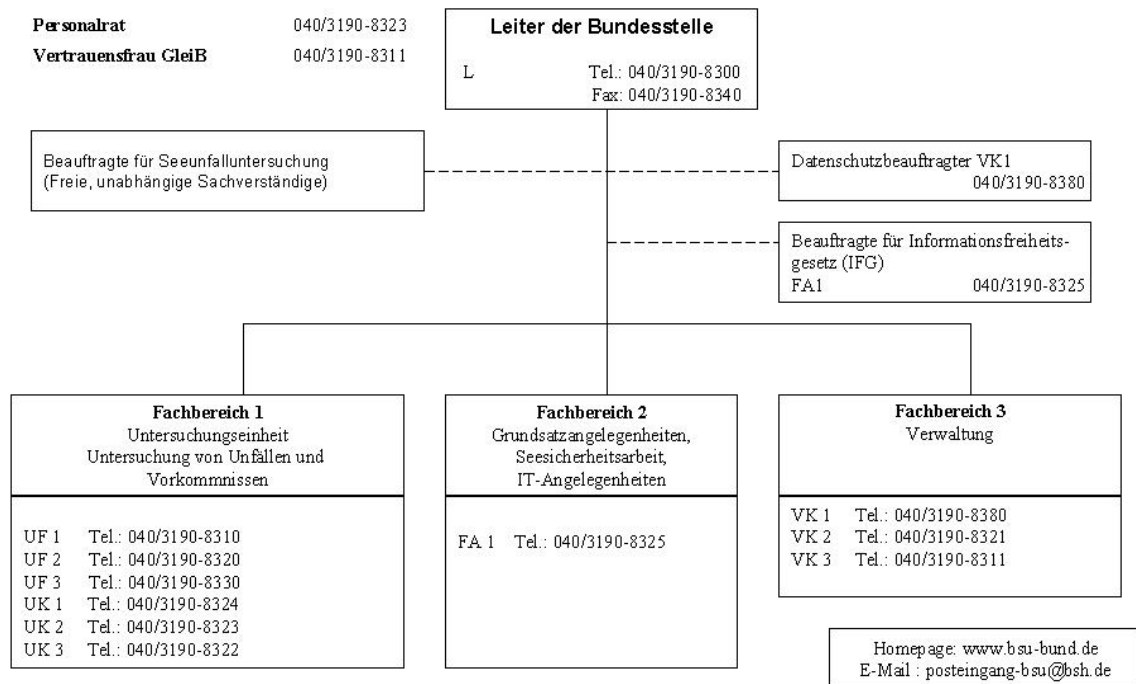
Ich bin überzeugt, dass die BSU mit ihren Beschäftigten die erfolgreiche Arbeit des zurückliegenden Jahres wird fortsetzen können und bedanke mich auf diesem Wege für die geleistete Arbeit. Bei allen Partnern der BSU im Rahmen der Seeunfalluntersuchung bedanke ich mich für das entgegengebrachte Vertrauen und hoffe auch für die Zukunft auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit für das gemeinsame Ziel der Verbesserung der Sicherheit in der Seefahrt.

Jörg Kaufmann

Aufbau

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung ist eine Bundesoberbehörde mit Sitz in Hamburg, bei der insgesamt 11 Mitarbeiter beschäftigt sind. Sie hat einen einstufigen Verwaltungsaufbau und untersteht direkt der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Der Direktor der BSU trifft die erforderlichen, schnellen und unabhängigen Entscheidungen, insbesondere entscheidet er über die Einleitung einer Unfalluntersuchung. Er repräsentiert die BSU national, europäisch und international nach außen. Er ist überdies verantwortlich für die strategische Planung und Steuerung. Außerdem ist er für die Presse-, Medien- und allgemeine Öffentlichkeitsarbeit zuständig.



UF = Untersuchungsführer FA = Fachaufgaben
UK = Untersuchungsfachkraft VK = Verwaltungsfachkraft

Stand:03/2010

Organigramm der BSU

außerhalb der Bürozeiten
Handy II - Rufbereitschaft - : 0170-5865675

Untersuchungsteams

24 Stunden an 7 Tagen in der Woche ist die BSU im Rahmen einer Rufbereitschaft erreichbar.

RUFBEREITSCHAFTSNUMMER: 0170 – 58 65 67 5

Die Erreichbarkeit stellen die Mitarbeiter des Fachbereichs 1 der Untersuchungseinheit sicher. Sie sind im Bedarfsfalle diejenigen, die innerhalb kürzester Zeit die erforderlichen Erstmaßnahmen einleiten oder koordinieren und an einem Unfallort eintreffen.

Der Fachbereich 2 leistet die notwendige Unterstützung in technischen Fragen, wie beispielsweise die Sicherstellung und Auswertung der technischen Aufzeichnungen, die an Bord des Schiffes sowie auch an Land vorgenommen wurden.

Die administrative Unterstützung wird durch die Mitarbeiter der Verwaltung im Fachbereich 3 gewährleistet.



Vor-Ort-Untersuchung nach Feuer an Bord RoRo-Fähre LISCO GLORIA, BSU Untersuchung Az. 445/10,
laufende Untersuchung am 31.12.2010
Quelle: BSU

Zuständigkeit

Grundlage für die Arbeit der BSU ist das deutsche Seesicherheits-Untersuchungs- Gesetz (SUG).

Es regelt die Zuständigkeit der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) für die Untersuchung

- von Seeunfällen auf oder unter Beteiligung von Seeschiffen aller Flaggen
 - innerhalb des deutschen Hoheitsgebietes,
 - innerhalb der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ),
 - bei Verkehrsvorgängen von und zu den Häfen auf Seeschiffahrtsstraßen.
- von Seeunfällen auf oder unter Beteiligung von Seeschiffen unter deutscher Flagge weltweit
- bei einem erheblichen Interesse der Bundesrepublik Deutschland an der Untersuchung eines Seeunfalls im Ausland.

Seeschiffe im Sinne des SUG sind auch „seegehende“ Sportboote, so dass auch auf diesen Fahrzeugen nach Seeunfällen Untersuchungen durch die BSU durchgeführt werden.



Gekenterte Segelyacht vor St. Peter-Ording, BSU Untersuchungsbericht Az. 533/09,
veröffentlicht am 17.01.2011
Quelle: WSA Tönning

Begriffsbestimmungen

Der Begriff „Seeunfall“ ist durch das Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) wie folgt definiert:

1. der Tod, das Verschwinden oder die schwere Verletzung eines Menschen,
2. der Verlust, vermutlicher Verlust oder Schiffbruch, das „auf Grund laufen“, 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.

In Abhängigkeit von den eingetretenen Folgen wird der Oberbegriff „Seeunfall“ weiter unterteilt in:

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 Gefahr verursachenden Begleiterscheinungen und sogenannte Bagatellfälle mit lediglich geringfügigen Schäden.

BSU – Veröffentlichungen

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

Übersicht 2010

- 2010 wurden 17 Seeunfalluntersuchungen mit einem Hauptbericht abgeschlossen.
- 2010 wurden der BSU 577 neue Vorfälle gemeldet, davon 116 Seeunfälle.
- Neun dieser Seeunfälle wurden 2010 nach ersten Voruntersuchungen nicht vertiefend untersucht und mit einem internen Bericht abgeschlossen.
- 24 Seeunfälle wurden im Rahmen einer Hauptuntersuchung eingehend untersucht.
- Eine dieser Hauptuntersuchungen wurde gemeinsam mit einem anderen Staat durchgeführt; 23 Hauptuntersuchungen führte die BSU alleine durch.
- 30 Untersuchungen konnten 2010 nicht abgeschlossen werden und werden in 2011 weiterhin bearbeitet.

Das Entscheidungskriterium, um Unfälle nicht bzw. nur im Rahmen einer Voruntersuchung zu untersuchen, ist, ob aus einer Untersuchung neue Erkenntnisse gewonnen werden können. Fälle, die nach einer Voruntersuchung eingestellt werden, werden in der Regel mit einem internen Bericht abgeschlossen. Hauptuntersuchungen, die wider Erwarten keine wichtigen Schlüsse zur Vermeidung künftiger Unfälle zulassen, da beispielsweise die Sicherheitsfragen bereits zuvor bei einem ähnlich gelagerten Unfall thematisiert wurden, werden in der Regel mit einem summarischen Untersuchungsbericht abgeschlossen. Dieser enthält keine Sicherheitsempfehlungen, verweist jedoch unter Umständen auf vorherige Empfehlungen der BSU.

Sicherheitsempfehlungen

Eine Seeunfalluntersuchung der BSU ist ausschließlich sicherheitsorientiert. Die Herausgabe einer Sicherheitsempfehlung soll den Adressaten, gleich ob der Fall einen Containerriesen oder ein kleines Sportfahrzeug behandelt, als Hilfe dienen, künftig ähnliche Situationen, die im untersuchten Fall zu einem Unfall führten, zu vermeiden oder zumindest die Auswirkungen zu verringern.

Deshalb konzentriert sich eine Sicherheitsuntersuchung der BSU auch nicht nur auf die Vorgänge an Bord, sondern beleuchtet zudem die landseitige Organisation. Neben der Besatzung können folglich auch Lotsen, Reedereien, Werften, Hersteller von Ausrüstungsgegenständen, die Schifffahrtsverwaltung, der Gesetzgeber oder Andere Adressaten von Sicherheitsempfehlungen sein.

Sicherheitsempfehlungen können vor der Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes durch die BSU herausgegeben werden (Vorabsicherheitsempfehlungen). Diese dienen zur Vermeidung von Unfällen wenn erkannt wurde, dass ein Sicherheitsrisiko besteht, auf welches sofort, d.h. noch vor Veröffentlichung des Abschlussberichts hingewiesen werden muss.

Die BSU hat 2010 in 17 Abschlussberichten Sicherheitsempfehlungen herausgegeben; Vorabsicherheitsempfehlungen wurden nicht veröffentlicht.

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

Hauptuntersuchungen

Von den in 2010 untersuchten Seeunfällen stellten die Untersuchungen über einen tödlichen Unfall auf einem Schiff, das im Seegebiet vor Hongkong in einen schweren Sturm geriet, sowie der Brand auf einer RoRo-Fähre in der Ostsee vor Fehmarn besondere Schwerpunkte dar, wobei die Abschlussberichte der beiden Unfalluntersuchungen am 31. Dezember 2010 noch nicht veröffentlicht waren.

Sehr schwerer Seeunfall im Seegebiet vor Hongkong:

Während eines Taifuns ging ein vor Anker aufliegendes Containerschiff ankerauf und nahm Kurs Richtung offene See. Gegen 20:00 Uhr herrschte starker Sturm mit Windgeschwindigkeiten um 10 Beaufort und Wellenhöhen von 7-8 Metern. Das Schiff rollte heftig, wobei der Neigungsmesser auf der Brücke Ausschläge bis 35° zu jeder Seite anzeigte, so dass das Schiff zu diesem Zeitpunkt kaum noch in der Lage war Kurs zu halten. Durch das heftige Rollen fielen alle möglichen Gegenstände aus den Regalen der Brücke, und der Fußboden war übersät mit diversen rutschenden Papieren und Gegenständen. Um 00:18 Uhr, nach Wachwechsel, waren der Kapitän und der 3. Offizier auf der Brücke. Durch das heftige Rollen des Schiffes stürzte der 3. Offizier und wurde mehrfach über die Brücke geschleudert.

Der 3. Offizier verstarb später in der Nacht an den Verletzungen, die er sich im schweren Seegang zugezogen hatte.



Brücke während des Sturms, BSU Untersuchungsbericht Az. 391/09, veröffentlicht am 01.06.2011
Quelle: Reederei

In der Nacht vom 23. auf den 24. September 2008 ereignete sich im selben Seegebiet auf dem Containerschiff CHICAGO EXPRESS ebenfalls ein tödlicher Unfall, als das Schiff in die Ausläufer des tropischen Wirbelsturms HAGUPIT geriet. Die Schiffsführung versuchte mit langsamer Geschwindigkeit und Kursen gegen die See den Taifun abzuwettern. Das 336 Meter lange Schiff rollte vereinzelt mit Winkeln von mehr als 30° zu jeder Seite. Bei einer dieser heftigen Schiffsbewegungen verloren der Kapitän und ein Wachmatrose auf der Brücke den Halt und wurden quer durch die Brücke geschleudert.

Der Wachmatrose erlitt dabei tödliche und der Kapitän lebensgefährliche Verletzungen. Schiff und Ladung wurden dabei nicht in Mitleidenschaft gezogen.

Beide Schiffe sind große moderne Containerschiffe mit vergleichbaren Konstruktionsmerkmalen, die im Seegang dazu neigen, plötzlich und abrupt mit großer Beschleunigung von einer auf die andere Seite zu rollen, was eine besonders gefährliche Situation für die wachhabenden Besatzungsmitglieder darstellt.

Die Untersuchung des neuen Unfalls wurde zwischenzeitlich abgeschlossen und die Veröffentlichung des zugehörigen Berichts erfolgte am 1. Juni 2011. Die BSU hat den erneuten Unfall aufgrund der Wiederholung mit besonderem Augenmerk bedacht, damit künftig in der Planung solcher Schiffe bereits konstruktiv eine besondere Beachtung auf die Sicherheit der Besatzung in solchen Situationen gelegt wird, sowie bereits in Fahrt befindliche Schiffe in Bezug auf mehr Sicherheit nachgerüstet werden.

Der Bericht CHICAGO EXPRESS ist unterdessen bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) an die zuständigen Unterausschüsse weitergeleitet worden, so dass die aufgezeigte Thematik auch dort bearbeitet wird.

Brand auf der RoRo-Fähre LISCO GLORIA vor Fehmarn:

Das RoRo (Roll-on/Roll-off) Schiff LISCO GLORIA hatte am 8. Oktober 2010 gegen 22:00 Uhr den Kieler Hafen mit Ziel Klaipeda in Litauen verlassen. Ungefähr zwei Stunden später brach nordwestlich von Fehmarn auf einem der Fahrzeugdecks ein Feuer aus. An Bord des Schiffes befanden sich zu diesem Zeitpunkt mehr als 200 Menschen inklusive der Besatzungsmitglieder. Obwohl es Nacht war und sich das Feuer schnell ausbreitete, kam niemand der an Bord befindlichen Personen zu Tode.

Die BSU wurde im Rahmen ihrer Rufbereitschaft von der Havarie informiert und begab sich unmittelbar nach Kiel, von wo aus die übrigen Einsatzkräfte zum Havaristen gelangten, um möglichst zeitnah mit der Sicherung der Beweismittel die zum Unfallhergang führten zu beginnen. Da Kiel der Abgangshafen des Schiffes war und die Koordination der Rettungsmaßnahmen durch das Havariekommando in Cuxhaven erfolgte, übernahm die BSU in Absprache mit dem Flaggenstaat Litauen die Federführung in der Untersuchung.

Der Unfall befindet sich aufgrund der Komplexität der Untersuchung noch in der Bearbeitung. Nähere Angaben oder Vermutungen zum Hergang können daher zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Berichts nicht getroffen werden.

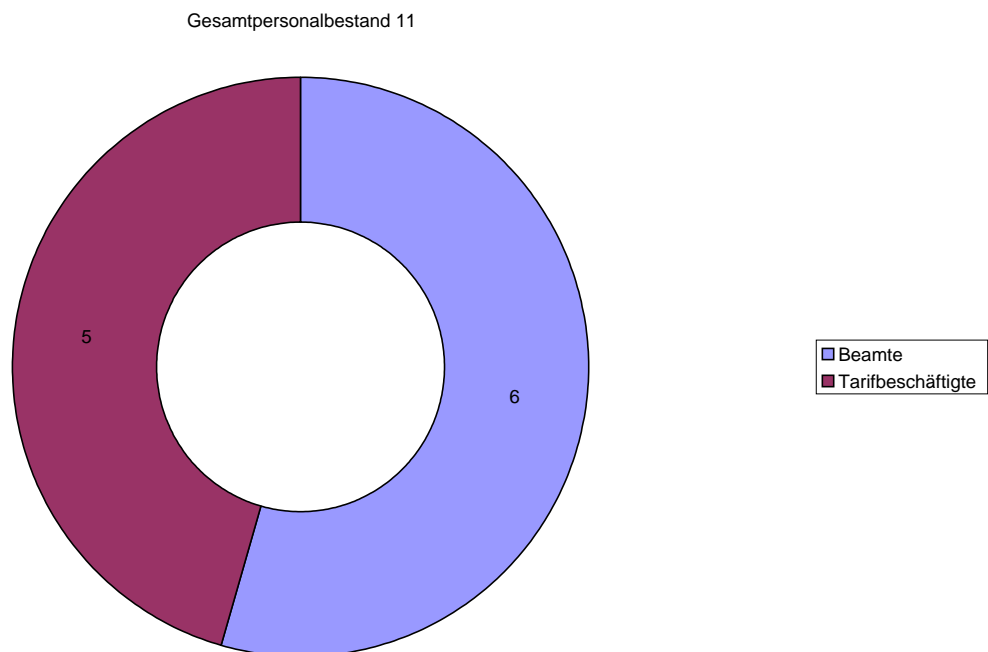


Brand auf der RoRo-Fähre LISCO GLORIA vor Fehmarn, BSU Untersuchung Az. 445/10,
laufende Untersuchung am 31.12.2010
Quelle: Havariekommando Cuxhaven

BSU-Intern

Eine leistungsstarke Aufgabenerledigung in der Seeunfalluntersuchung setzt qualifiziertes Personal, hohe Einsatzfreude und Professionalität aber auch eine moderne sowie effektive Verwaltung voraus, die die gesetzlichen Aufgaben der BSU trotz der angespannten Situation der öffentlichen Haushalte in vollem Umfang zu erledigen hat.

Die Berufsfelder in der BSU sind trotz der Personalstärke von lediglich 11 Personen recht vielfältig. So finden sich in der BSU die Berufsbilder Nautiker, Schiffbauingenieur, Jurist, Maschinentechner sowie die kaufmännische Ausbildung oder aber typische Verwaltungsausbildungen.



Die Notwendigkeit zu internationaler Zusammenarbeit im Bereich der Seeunfalluntersuchung wird immer stärker unterstrichen. Die Beschäftigten der BSU arbeiten europäisch und weltweit mit anderen Seeunfalluntersuchungsbehörden zusammen, wenn die Interessen verschiedener Staaten betroffen sind. Dazu unterhält die BSU intensiven Kontakt zu ausländischen Untersuchungsbehörden und arbeitet in diesem Zusammenhang weltweit mit dem Marine Accident Investigators International Forum (MAIIF) sowie auf Europaebene darüber hinaus mit der European Maritime Safety Agency, kurz EMSA, mit Sitz in Lissabon zusammen.

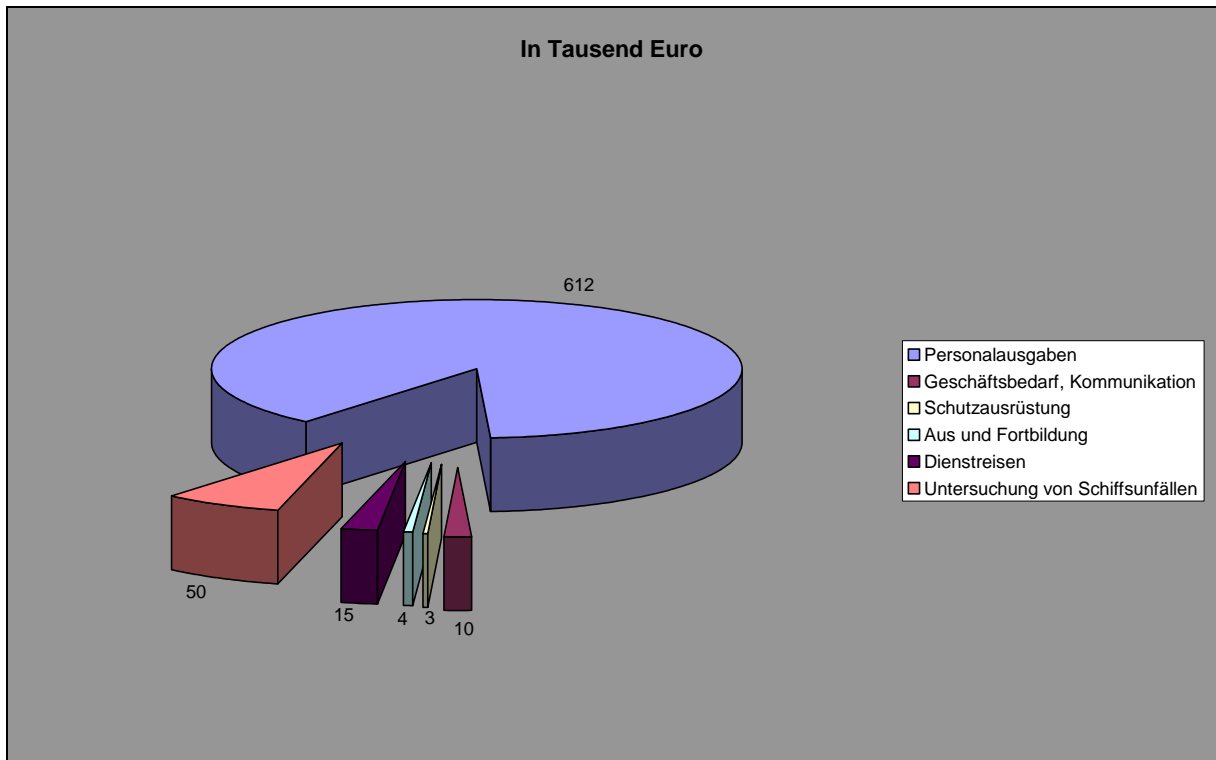
Eine der Aufgaben bei der Zusammenarbeit mit der EMSA ist insbesondere die Eingabe und Pflege einer Datenbank (European Maritime Casualty Information Plattform – EMCIP), in der Angaben über havarierte Schiffe erfasst und gespeichert werden, um somit der EMSA zu ermöglichen, der Europäischen Kommission Entscheidungsgrundlagen zur Erhaltung und Verbesserung der Verkehrsicherheit in der Seeschifffahrt zu geben. Weltweit erfolgt die Erfassung von Seeunfalldaten zudem in einer Datenbank bei der IMO (Global Integrated Shipping Information System – GISIS). Die Kernaufgaben der Verwaltung bei der BSU werden von drei Mitarbeitern wahrgenommen. Hierzu gehören sämtliche Aufgaben der Organisation, Personalverwaltung, Erstellen und Planung des Haushaltes bis hin zur Verwaltung der Akten.

Das Haushaltsjahr 2010 schloss mit Gesamtausgaben in Höhe 694.000 Euro.

Als größtem Ausgabeposten betragen 2010 die Personalausgaben 612.000 Euro und hatten somit einen Anteil von 88 % gemessen an den Gesamtausgaben.

Im Vergleich zu 2009, in dem die Gesamtausgaben 692.000 Euro betragen, sind die Ausgaben in 2010 nahezu gleichbleibend.

Die Höhe der Ausgaben ist jedoch vom notwendigen Umfang der Seeunfalluntersuchungen abhängig und kann deshalb von Jahr zu Jahr variieren.

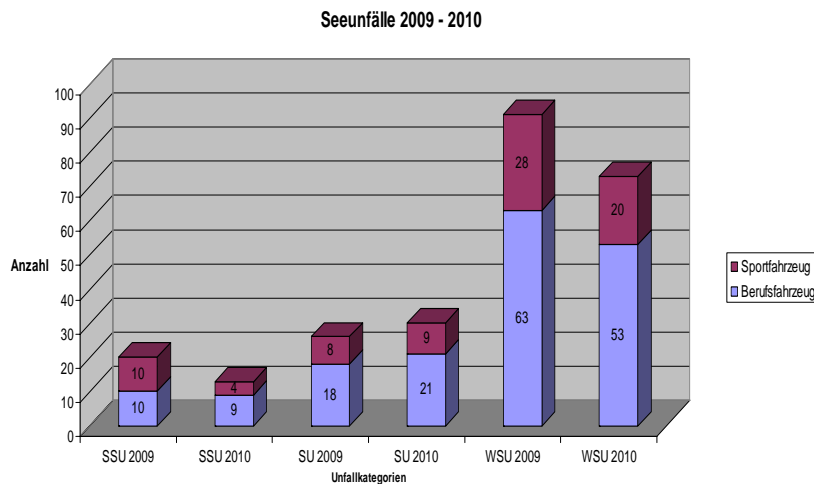


Ausgaben BSU 2010

Seeunfälle insgesamt

In 2010 wurden insgesamt 577 Vorfälle von der BSU erfasst, von denen 116 nach der vorstehenden Definition als „Seeunfälle“ einzustufen waren. Die Entwicklung der Unfallzahlen im Vergleich zum Vorjahr stellt das folgende Diagramm dar.

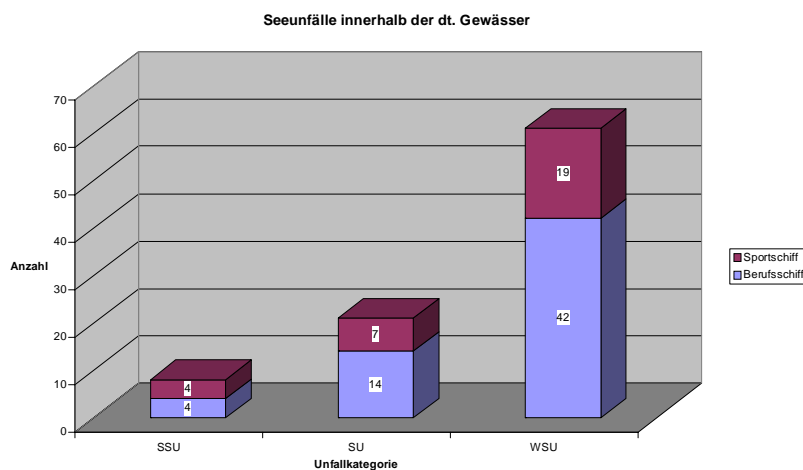
Besonders relevant für die BSU ist hierbei die Entwicklung der schweren und der sehr schweren Seeunfälle (SU und SSU).



Seeunfälle in deutschen Gewässern

2010 ereigneten sich innerhalb der deutschen Gewässer 90 Seeunfälle, unterteilt in 61 WSU, 21 SU und 8 SSU. 60 der 90 gemeldeten Seeunfälle betrafen dabei Berufsschiffe einschließlich Fischereifahrzeuge.

Die Schiffsbewegungen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik sind nahezu gleichgeblieben¹. Dabei ereigneten sich 76 Seeunfälle auf Berufsschiffen in 2009 und 60 in 2010. Die Unfallquote ist 2010 damit leicht gesunken und liegt weiterhin auf einem erfreulich niedrigen Niveau.



¹ Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest

Seeunfälle auf deutschen Schiffen

An Bord von Berufsschiffen unter deutscher Flagge ereigneten sich 38 Seeunfälle, unterteilt in 16 (26) WSU, 7 (6) SU und 5 (5) SSU sowie 10 (11) Seeunfälle an Bord von Fischereifahrzeugen mit 6 WSU, 3 SU, 1 SSU. Am 31. Dezember 2010 waren 571 Berufsschiffe und 79 Seefischereifahrzeuge unter deutscher Flagge registriert².

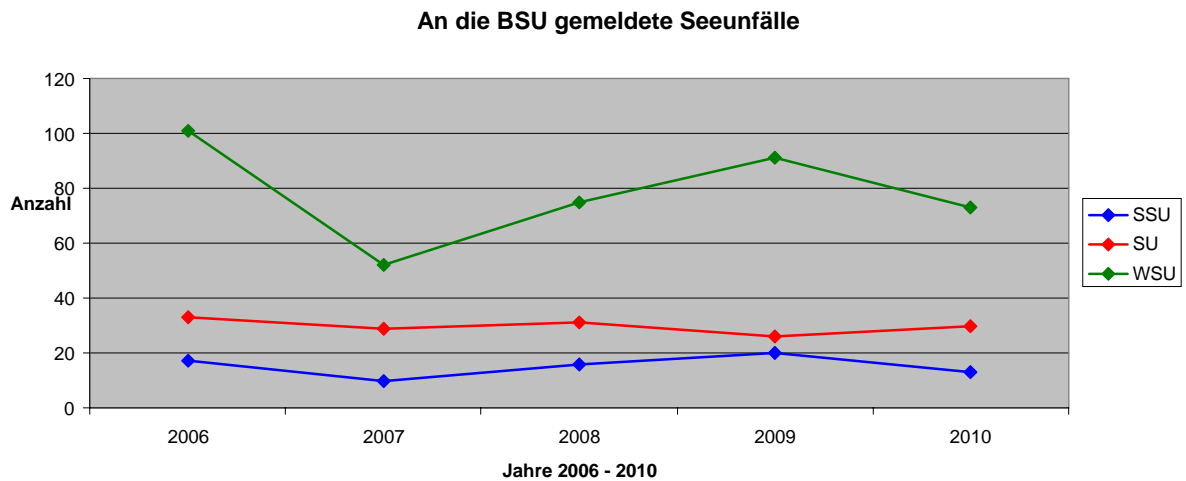
Vorjahreszahlen in Klammern



Kollision im Nord-Ostsee-Kanal, BSU Untersuchung Az. 523/10, laufende Untersuchung am 31.12.2010
Quelle: BSU

² Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Seeunfälle 2006 bis 2010



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 Durchschnitt ergeben sich für 2010 für die SSU und SU keine signifikanten Veränderungen. Im Verhältnis zur Anzahl der Seeschiffe unter deutscher Flagge sowie der Verkehrsbewegungen innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer, ist das Unfallniveau weiterhin erfreulich *gleichbleibend niedrig*.

Untersuchte Seeunfälle, die 2010 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

	Veröffent-licht	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	15.01.2010	642/08 & 114/09	15.12.2008 30.03.2009	Santa Alina MOL Utility	Containerschiff Containerschiff	Deutschland Deutschland	Hafen Lomé Hafen Tanga	Personenunfall Personenunfall
2	01.02.2010	255/09	01.06.2008	Marfeeder/ APL Turquoise	Containerschiff/ Containerschiff	Deutschland/ Singapur	Außenweser	Kollision
3	01.02.2010	161/09	21.05.2009	Quintett	Motorboot	Deutschland	Untereibe	Personenunfall
4	15.02.2010	015/09	20.01.2009	Taube	Segelyacht	Deutschland	Küste Marokko	Kenterung
5	01.03.2010	020/09	12.01.2009	Hanse Vision/ Birka Express	Containerschiff/ RoRo-Cargo	Zypern/ Finnland	NOK	Kollision
6	15.03.2010	218/09	17.06.2009	Yohjin	RoRo-Cargo	Panama	Bremerhaven	Personenunfall
7	01.04.2010	051/09	17.02.2009	Gitte/ Skania	Fischereifahrzeug/ Fähre	Deutschland/ Bahamas	13 sm östlich Rügen	Kollision
8	15.04.2010	056/09	28.02.2009	Christa/ Odin	Motorschiff/ Sportboot	Deutschland/ Deutschland	Timmendorf/ Poel	Kollision
9	15.06.2010	474/09	04.11.2009	Den Bla	Segelyacht	Deutschland	Kieler Förde	Personenunfall
10	02.08.2010	282/09	21.07.2009	YM Tianjin	Containerschiff	Deutschland	Reede vor Kaohsiung/ Taiwan	Personenunfall
11	01.10.2010	557/08	28.10.2008	Covadonga	Chemikaliertanker	Panama	Schleuse Brunsbüttel	Personenunfall
12	01.11.2010	496/09	21.11.2009	S. Gabriel	Stückgutfrachter	Deutschland	São Miguel/ Azoren	Strandung/ Wassereinbruch
13	01.11.2010	007/10	13.01.2010	Ortegal Uno	Fischereifahrzeug	Deutschland	Westlich Irland	Untergang
14	15.11.2010	350/09	24.08.2009	Schleswig- Holstein/ Mahdi	Fähre/ Motorboot	Deutschland/ U.S.A.	3 sm Nordöst- lich Puttgarden	Kollision
15	01.12.2010	041/09	12.02.2009	Vasi/ Birthe Theresa	Chemikaliertanker/ Chemikaliertanker/	Zypern/ Singapur	NOK	Kollision
16	15.12.2010	478/09	04.11.2009	Ems Trader	Containerschiff	Antigua & Barbuda	Hafen Hamburg	Personenunfall
17	15.12.2010	125/10	04.04.2010	CMA CGM Verlaine/ Odessa Star	Containerschiff/ Containerschiff	Deutschland/ Malta	Bucht von Izmit/ Türkei	Kollision

Untersuchte Seeunfälle, die in 2010 mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

	Datum	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	Eingestellt 21.01.2010	334/09	19.08.2009	Husky Racer	Containerschiff	Großbritannien	Elbe, Tn.58	Brand
2	Eingestellt 24.02.2010	524/09	15.12.2009	Finnmaid	RoRo - Fahrgastschiff	Finnland	Hafen Rostock	Personenunfall
3	Eingestellt 13.01.2010	546/09	16.10.2009	Dirk-Dirk	Fischereifahrzeug	Deutschland	Shetland Island	Personenunfall
4	Eingestellt 30.04.2010	058/10	13.02.2010	Steenberg	Chemikalien- tanker	Gibraltar	NOK Schleuse Kiel - Holtenau	Personenunfall
5	Eingestellt 29.11.2010	060/10	14.02.2010	Jade C.	Stückgutfrachter	Isle of Man	Bremerhaven	Personenunfall
6	Eingestellt 15.06.2010	074/10	23.02.2010	Petersburg/ Oak Galaxy	Stückgutfrachter/ Chemikalien- tanker	Antigua & Barbuda/ Panama	Hafen Hamburg	Kollision
7	Eingestellt 13.07.2010	132/10	28.03.2010	Expresse	Katamaran	Deutschland	Nieby/Ostsee	Kentern
8	Eingestellt 22.12.2010	141/10	18.04.2010	JRS Canis	Containerschiff	Zypern	NOK, km 71,5	Grundberührung
9	Eingestellt 16.07.2010	175/10	09.05.2010	Kapitän Stoewahse/ Rodlo	Lotsenboot/ Massengutschiff	Deutschland/ Malta	Weser, Tn.59	Personenunfall

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2010

	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	557/08	28.10.2008	Covadonga	Chemikalien-tanker	Panama	Schleuse Brunsbüttel	Personenunfall
2	41/09	12.02.2009	Vasi/ Birthe Theresa	Chemikalien-tanker/ Chemikalien-tanker	Zypern/ Singapur	NOK, km 95	Kollision
3	51/09	17.02.2009	Gitte/ Skania	Fischereifahrzeug/ Fähre	Deutschland/ Bahama	16 sm östlich 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	RoRo-Cargo/ Containerschiff/ Containerschiff	Norwegen/ Großbritan- nien/ 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.	Chemikalien-tanker	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/ Chemikalien-tanker	Niederlande/ Liberia	Elbe, Tn.115	Kollision
18	520/09	16.10.2009	Frisia Lissabon	Containerschiff	Liberia	Gewässer um Borkum	Personenunfall
19	533/09	27.12.2009	Pingi	Segelyacht	Deutschland	St. Peter-Ording	Personenunfall

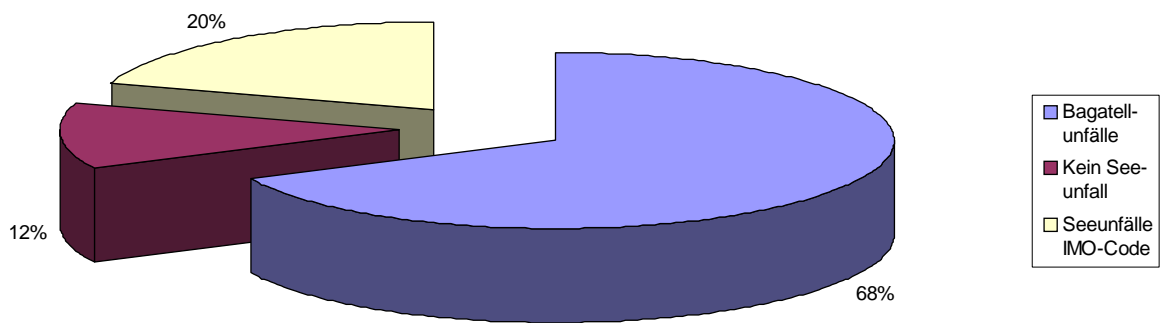
*Untersuchung durch den Flaggenstaat in Zusammenarbeit mit der BSU

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2010, von Januar bis Juni 2011 veröffentlicht

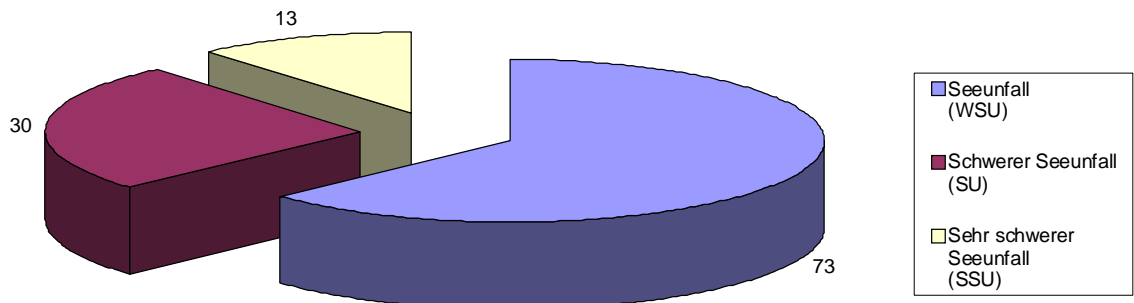
	Veröffent-licht	Be-richt Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	15.01.2011.	168/09	26.05.2009	Höegh London	Containerschiff	Deutschland	Weser	Kollision mit drei festgemachten Schiffen
2*	15.01.2011	291/10*	19.02.2010	Bro Arthur	Chemikalien-tanker	U.K.	Hafen Ham-burg	Personenun-fall
3	17.01.2011	533/09	27.12.2009	Pingi	Segelyacht	Deutschland	Vor St. Peter-Ording	Personenun-fall
4	01.02.2011	231/09	29.06.2009	Aurora/ Transanund	Stückgutfrachter/ Containerschiff	Zypern/ Zypern	Elbe	Kollision
5	01.03.2011	286/10	12.07.2010	CMS Navi Baltic/ J.R.Tolkien	Containerschiff/ Segelfahrzeug	Zypern/ Niederlande	NOK	Kollision
6	01.03.2011	286/10	18.08.2010	Albert Johannes	Segelfahrzeug	Niederlande	Hafen Wismar	Festkommen
7	01.03.2011	286/11	22.08.2010	Skylge/ Sputnik 2	Segelfahrzeug/ Motoryacht	Niederlande/ Deutschland	Hafen Stral-sund	Kollision
8	01.06.2011	215/10	23.05.2010	Wind Lift 1	Wind- Energieanlagen- Errichterschiff	Deutschland	Windpark „Bard Off- shore 1“	Unfall mit Bordkran
9	01.06.2011	391/09 einschl. (520/09)	15.09.2009 (16.10.2009)	CCNI Guayas (Frisia Lissabon)	Containerschiff (Containerschiff)	Deutschland (Liberia)	vor Hongkong (Nordsee vor Borkum)	Personenun-fall (Personenun-fall)
10	15.06.2011	286/09	20.07.2009	Cross-Match	Segelyacht	Deutschland	vor Bornholm	Personenun-fall

Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle 2010

Gesamtmeldungen an die BSU

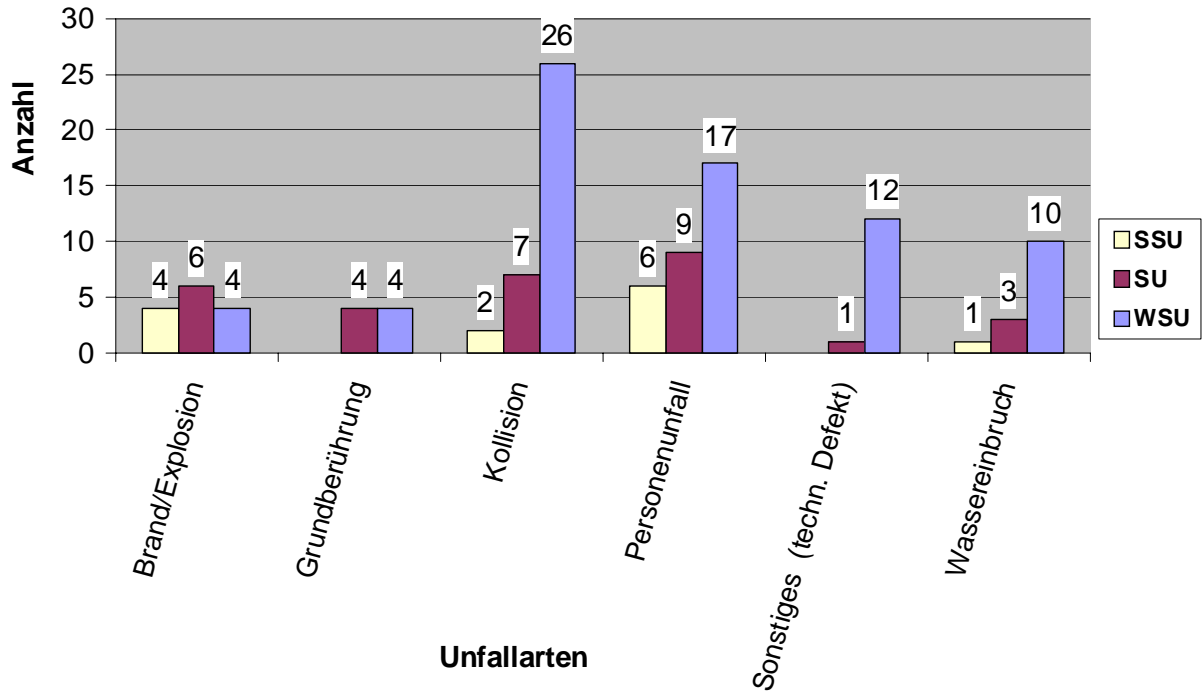


Seeunfälle nach Einteilung des Unfalls



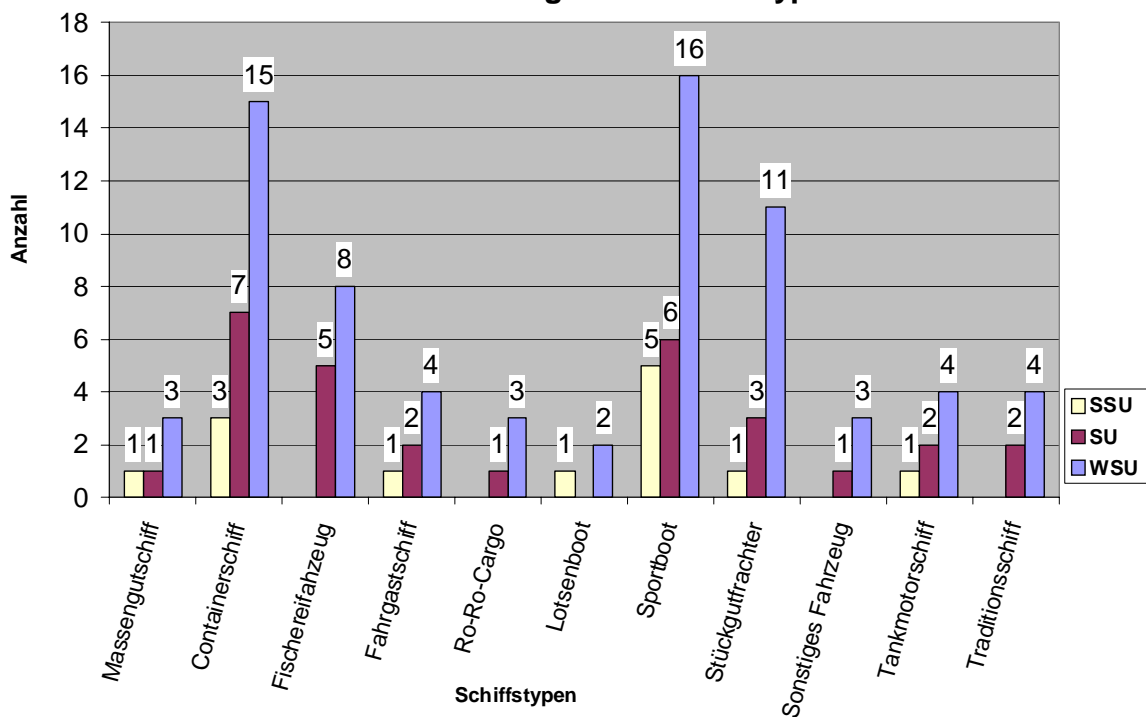
Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen

Verteilung nach Unfallarten

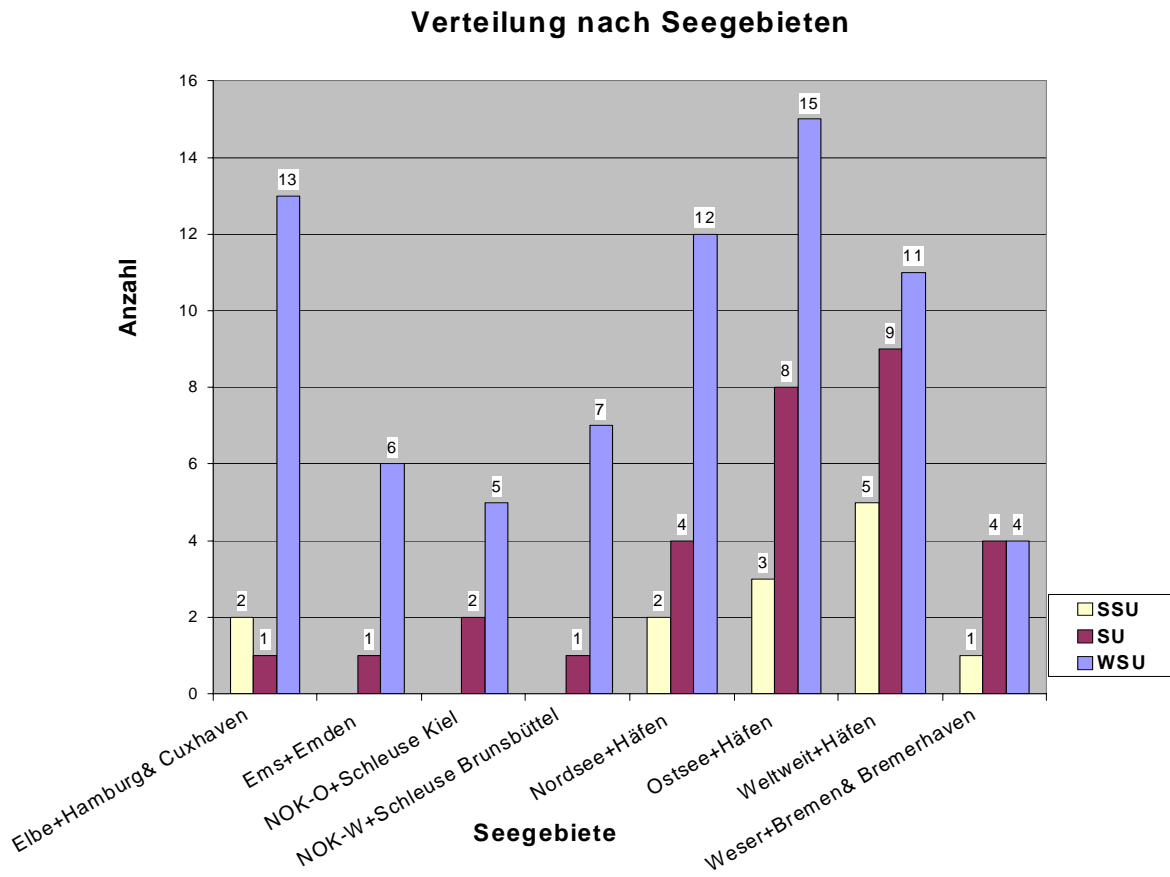


Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen

Verteilung nach Schiffstypen



Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten



Verteilung der Seeunfälle nach Todesursachen und Verletzungen

