



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

Jahresbericht 2011



Brand auf dem Ro-Ro-Fahrgastschiff LISCO GLORIA,
BSU Untersuchung Az. 445/10, veröffentlicht am 01.02.2012
Quelle: BSU

2. Mai 2012

Januar 2012

Inhalt

Vorwort	3
Aufbau	4
BSU-Intern	5
Untersuchungsteams	7
Grundlagen der Arbeit	8
Begriffsbestimmungen	9
BSU – Veröffentlichungen	10
Sicherheitsempfehlungen	10
Hauptuntersuchungen	11
Seeunfälle insgesamt	15
Seeunfälle in deutschen Gewässern	15
Seeunfälle auf deutschen Schiffen	16
Seeunfälle 2007 bis 2011	17
Untersuchte Seeunfälle, die 2011 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden	18
Untersuchte Seeunfälle, die in 2011 mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden	19
Laufende Untersuchungen am 31.12.2011	20
Laufende Untersuchungen am 31. 12.2011, von Januar bis einschließlich April 2012 veröffentlicht	21
Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle 2011	22
Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen	23
Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen	23
Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten	24
Verteilung der Seeunfälle nach Todesursachen und Verletzungen	25

Vorwort

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung blickt auf ein ereignis- und arbeitsreiches Jahr 2011 zurück, das neben dem Unfallgeschehen insbesondere durch die Fortentwicklung der Seeunfalluntersuchung auf internationaler Ebene geprägt war.

Das Seeunfallgeschehen 2011 bewegte sich auf einem annähernd gleichen Stand wie in den Vorjahren. Da dieses Niveau der Vorjahre erfreulich niedrig war, ist somit auch das zurückliegende Jahr als positiv anzusehen.

Der spektakulärste Seeunfall des Jahres war leider auch einer der tragischsten, den die Bundesstelle zu untersuchen hatte. Bei der Kollision zwischen dem Containerschiff OOCL FINLAND und dem Stückgutfrachter TYUMEN-2 Mitte April auf dem Nord-Ostsee-Kanal wurde das gesamte Steuerhaus der TUYMEN-2 abgerissen und stürzte in den Kanal, wobei der Lotse und ein Kanalsteuerer zu Tode kamen. Die Schwere dieses Seeunfalls machte es erforderlich, dass nahezu die Hälfte der Belegschaft der Bundesstelle vor Ort tätig werden musste. Dieser Seeunfall befindet sich noch in der Untersuchung.

Abgeschlossen ist die Untersuchung des am 9. Oktober 2010 auf dem RoRo-Fahrgastschiff LISCO GLORIA ausgebrochenen Feuers. Die Veröffentlichung des zugehörigen Untersuchungsberichtes erfolgte am 1. Februar 2012. Der Brand auf der LISCO GLORIA ist einer von dreien, die in kurzem Abstand auf RoRo-Passagier-Fähren ausgebrochen waren. Die anderen beiden Fälle wurden durch die Seeunfalluntersuchungsbehörden Dänemarks und Großbritanniens untersucht. Wenngleich eine derartige Häufung 2011 nicht wieder zu beobachten war, werden die Untersuchungsberichte voraussichtlich die Gremien der IMO (Internationale Seeschiffahrts-Organisation) zur Nachbereitung beschäftigen.

Die Fortentwicklung der Seeunfalluntersuchung erfolgte sowohl bei der IMO als auch der EU. Nachdem der Sicherheitsausschuss der IMO mit seinen Entschlüssen MSC.255(84) und MSC.257(84) bereits zum 1. Januar 2010 einen neuen, für alle Vertragsstaaten des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See verbindlichen

Seeunfall-Untersuchungs-Code geschaffen hat, endete am 17. Juni 2011 die Frist zur Umsetzung der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in das nationale Recht der Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Mit dem bereits 2002 als Grundlage für die Arbeit der Bundesstelle in Kraft getretenen Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) waren weite Teile dieser neuen Instrumente für Deutschland bereits umgesetzt. Die gleichwohl notwendige 1. Änderung des SUG ist zum 1. Dezember 2011 in Kraft getreten.

Seit ihrer Gründung im Jahr 2002 verfolgt die Bundesstelle die Philosophie, bei einer Unfalluntersuchung die Ursachen zu ermitteln, die zu einem Seeunfall geführt haben, um dadurch zu helfen, gleichartige Unfälle künftig zu verhüten. Die Untersuchungen dienen nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen oder der Durchsetzung von Ansprüchen. Dieses Grundprinzip wurde sowohl in der Richtlinie der Europäischen Union wie auch im Codex für die Seeunfalluntersuchung der IMO verankert. Beide Instrumente betonen zudem die Notwendigkeit der Unabhängigkeit der Seeunfalluntersuchungsstellen und der internationalen Zusammenarbeit bei der Seeunfalluntersuchung. Den erhöhten Verpflichtungen der Bundesstelle, insbesondere aus der EU-Richtlinie, steht der weiterhin bestehende Sparzwang für die öffentlichen Haushalte gegenüber. Es ist derzeit nicht absehbar, ob die Bundesstelle ihren ohnehin kleinen Mitarbeiterstamm von 11 Beschäftigten halten können oder ob sich dieser dauerhaft auf nur noch 10 Beschäftigte verringern wird. Die hohe Einsatzbereitschaft aller Beschäftigten lässt mich aber optimistisch in die Zukunft blicken, die Arbeit der Bundesstelle weiterhin erfolgreich fortsetzen zu können.

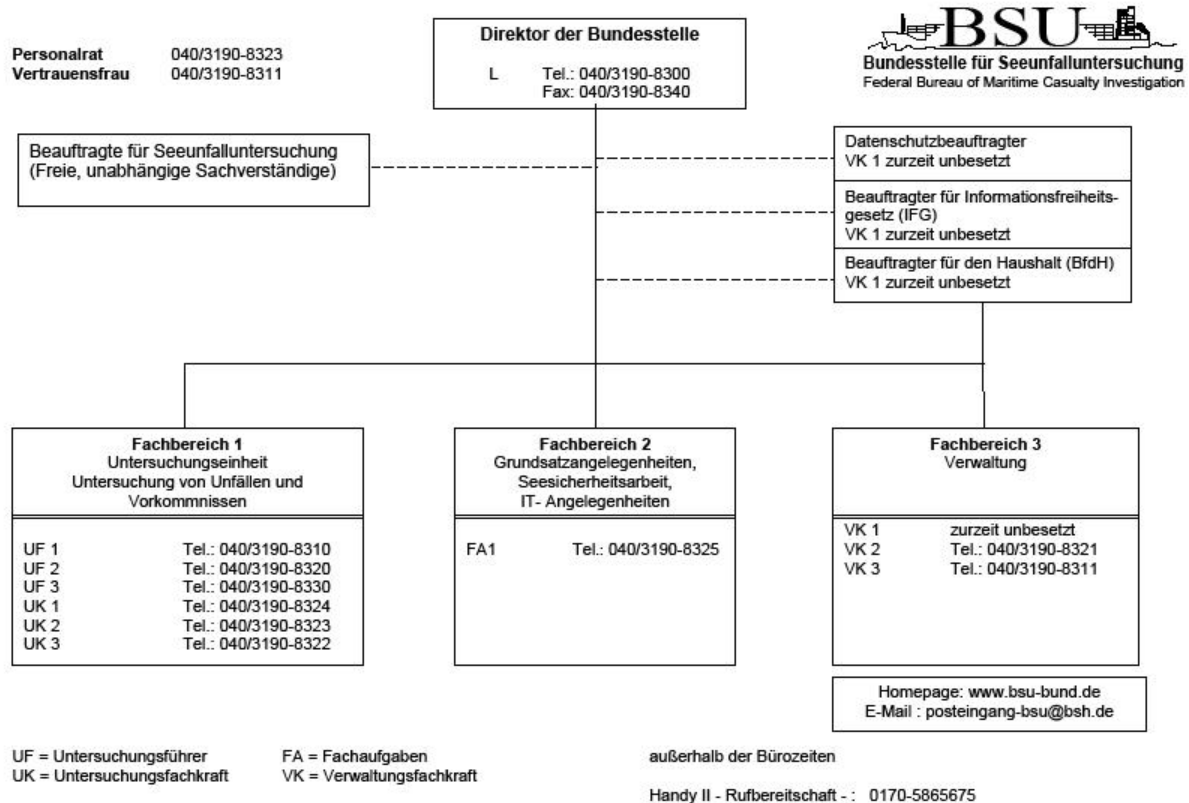
Eines der wichtigsten Standbeine der Bundesstelle ist die Sicherheitspartnerschaft mit allen Beteiligten in einer Seeunfalluntersuchung. Hier hoffe ich auf eine weiterhin vertrauensvolle Zusammenarbeit und bedanke mich für die wertvolle Kooperation der Vergangenheit.

Jörg Kaufmann

Aufbau

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) ist eine Bundesoberbehörde mit Sitz in Hamburg, bei der zurzeit insgesamt 10 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 Entscheidungen unabhängig, insbesondere entscheidet er weisungsungebunden über die Einleitung oder Nichteinleitung 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.

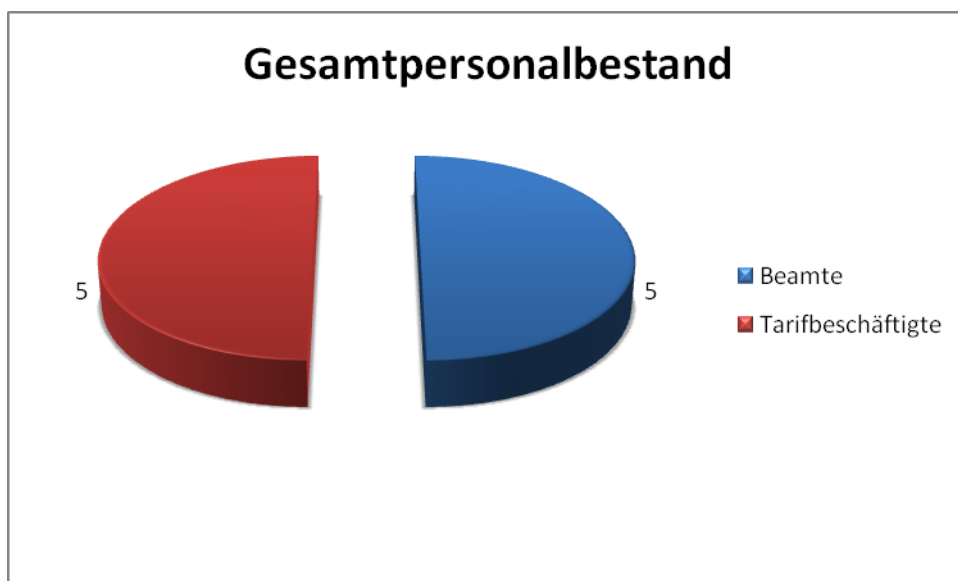


Organigramm der BSU; Stand Januar 2012

BSU-Intern

Die gesetzliche Grundlage für die amtliche Seeunfalluntersuchung der BSU ist das Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG). Bei ihren Sicherheitsuntersuchungen ist die BSU unabhängig, muss jedoch den gesetzlichen Vorgaben, abgeleitet aus der EU-Richtlinie 2009/18/EG, genügen.

Zur Aufgabenerledigung in der Seeunfalluntersuchung, die die BSU trotz der angespannten Situation der öffentlichen Haushalte in vollem Umfang zu bewältigen hat, steht ein Personalstamm von zurzeit 10 Beschäftigten zur Verfügung, davon jeweils fünf Beamte und Tarifbeschäftigte. Trotz dieser geringen Personalstärke sind die Berufsfelder in der BSU vielfältig. So finden sich die Berufsbilder Nautiker, Schiffbauingenieur, Jurist, Maschinentechner sowie die kaufmännische Ausbildung oder aber typische Verwaltungsausbildungen. Neben einer hohen Qualifikation setzt die Tätigkeit bei der BSU große Einsatzfreude, Flexibilität und Professionalität voraus.



Die Notwendigkeit zu internationaler Zusammenarbeit im Bereich der Seeunfalluntersuchung wird nicht zuletzt durch den neuen IMO-Code und die neue EU-Richtlinie 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 Seeunfalluntersuchungsbehörden und arbeitet in diesem Zusammenhang weltweit mit dem Marine Accident Investigators International Forum (MAIIF) und dessen europäischem Regionalforum European Marine Accident Investigators International Forum (EMAIF) sowie auf Europaebene darüber hinaus mit der European Maritime Safety Agency, kurz EMSA, mit Sitz in Lissabon zusammen.

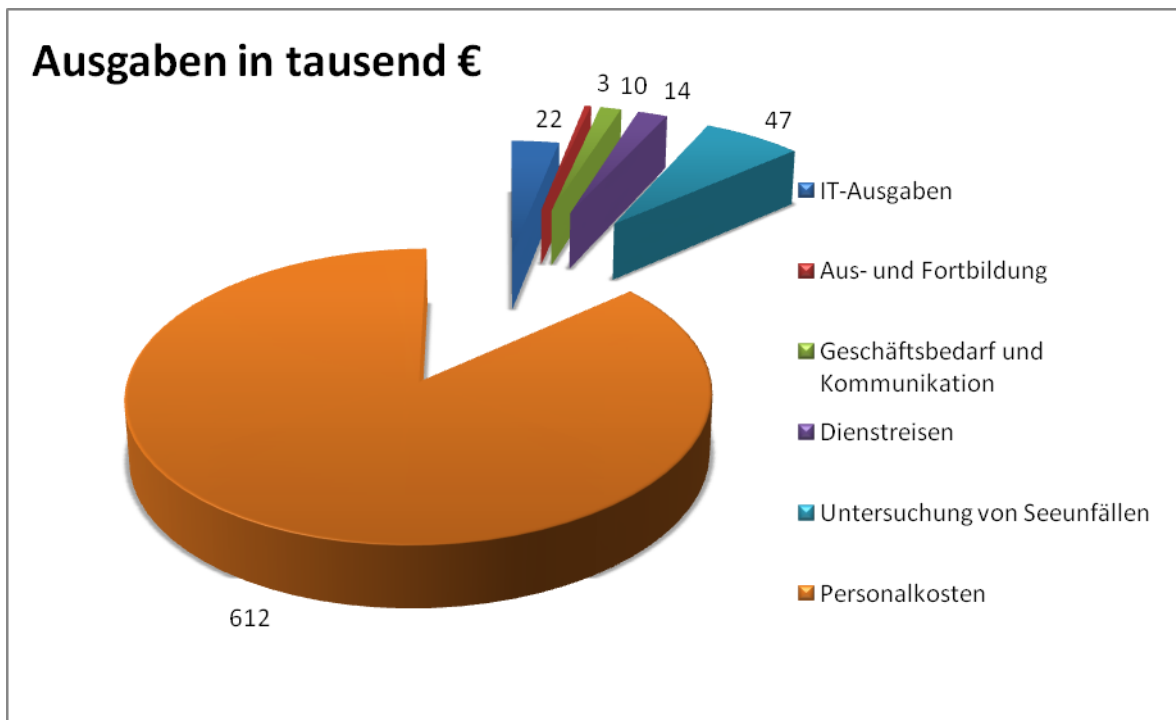
Innerhalb der Europäischen Union ist mit Inkrafttreten der Richtlinie 2009/18/EG eine Zusammenarbeit bei der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen verbindlich geworden, wenn die Interessen mehrerer Mitgliedstaaten betroffen sind. Zudem ist ein Rahmen für die ständige Zusammenarbeit geschaffen worden, innerhalb dessen sich die Untersuchungsstellen der Mitgliedstaaten auf die Modalitäten für eine Zusammenarbeit zu verständigen haben. Neben der eigentlichen Untersuchungstätigkeit ist eine der Aufgaben bei der Zusammenarbeit, die Dateneingabe in und Pflege der europäischen Datenbank für Unfälle auf See (European Maritime Casualty Information Plattform – EMCIP) sicherzustellen. Hier werden Angaben über havarierte Schiffe erfasst und gespeichert, um somit der EMSA zu ermöglichen, der Europäischen Kommission Entscheidungsgrundlagen zur Erhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Seeschifffahrt zu geben. Um diesem Ziel gerecht werden zu können, werden in EMCIP zu jedem gemeldeten Seeunfall die Grunddaten zu

den beteiligten Schiffen sowie zum Unfallhergang erfasst. Bei Seeunfällen, die in einer Vor- oder Hauptuntersuchung bearbeitet werden, sind ergänzende Daten durch den zuständigen Untersucher einzupflegen. Welcher Mehraufwand mit dieser umfangreichen Datenerfassung verbunden ist, lässt sich zurzeit noch nicht abschätzen.

Weltweit erfolgt die Erfassung von Seeunfalldaten zudem in einer Datenbank bei der IMO (Global Integrated Shipping Information System – GISIS).

Die Verwaltungsaufgaben bei der BSU werden von zurzeit nur noch zwei Mitarbeitern wahrgenommen. Hierzu gehören sämtliche Aufgaben der Organisation, Personalverwaltung, Erstellen und Planung des Haushaltes bis hin zur Verwaltung der Akten. Über die Nachbesetzung bzw. den Wegfall eines Mitte Dezember 2011 freigewordenen Verwaltungsdienstpostens ist noch nicht abschließend entschieden.

Das Haushaltsjahr 2011 schloss mit Gesamtausgaben in Höhe 683.000 Euro. Hinzu kommen IT-Ausgaben in Höhe von 22.000 Euro, die jedoch aufgrund der geringen Größe der BSU durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) verwaltet werden.



Ausgaben BSU 2011

Größter Ausgabeposten waren 2011 die Personalausgaben mit 612.000 Euro und hatten somit einen Anteil von 89 % gemessen an den Gesamtausgaben.

Im Vergleich zu 2010, in dem die Gesamtausgaben 694.000 Euro betragen, sind die Ausgaben (ohne IT Ausgaben) in 2011 leicht zurückgegangen. Die Höhe der Ausgaben ist jedoch vom notwendigen Umfang der Seeunfalluntersuchungen abhängig und variiert deshalb von Jahr zu Jahr.

Untersuchungsteams

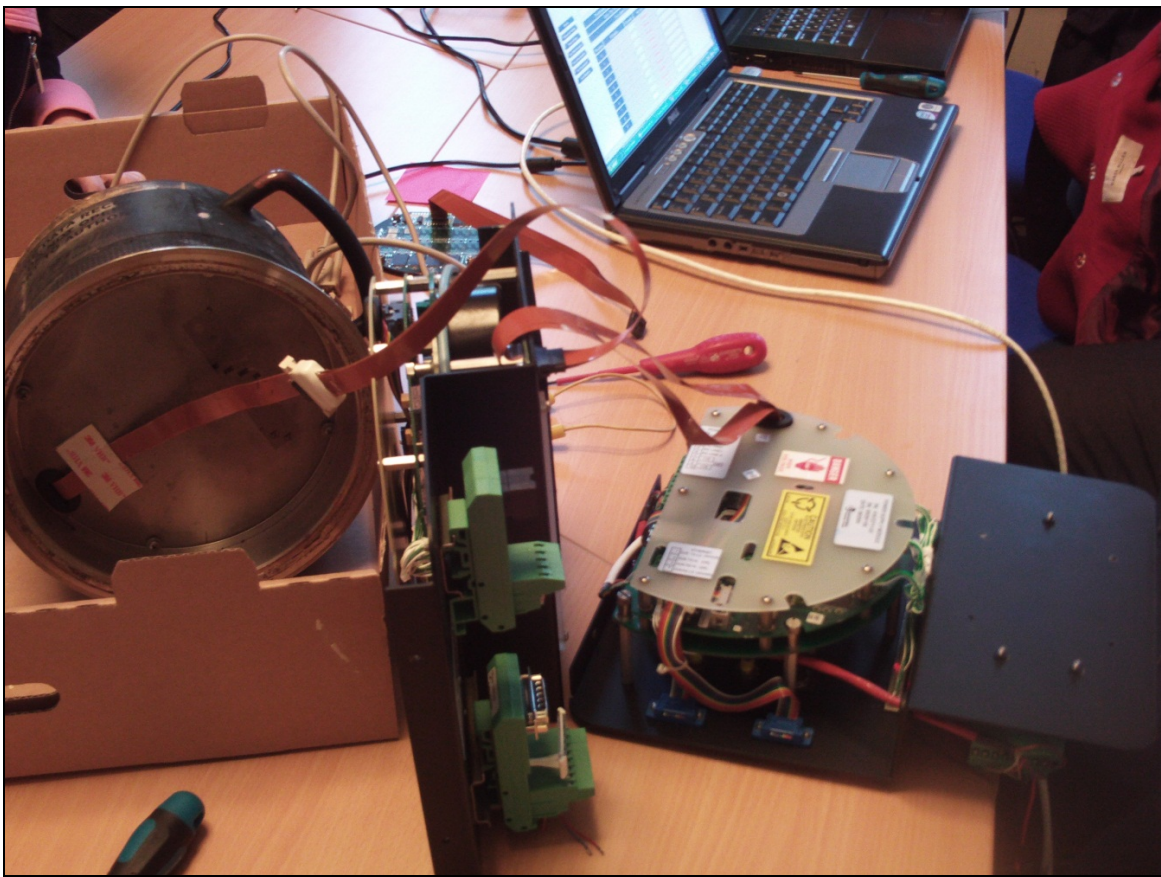
Die BSU ist im Rahmen ihrer Rufbereitschaft 24 Stunden täglich an 7 Tagen in der Woche erreichbar.

RUFBEREITSCHAFTSNUMMER: (+49) 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.



Auslesen der Kapsel des Schiffsdatschreibers nach Feuer an Bord RoRo-Fähre LISCO GLORIA,
BSU Untersuchung Az. 445/10, veröffentlicht am 01.02.2012
Quelle: BSU

Grundlagen der Arbeit

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

Es regelt die Zuständigkeit der 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 auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen und von, nach und in den an diesen gelegenen Häfen;
- auf oder unter Beteiligung von Seeschiffen unter deutscher Flagge weltweit;
- im Ausland, an deren Untersuchung die Bundesrepublik Deutschland ein erhebliches Interesse hat.

Aufgrund der Umsetzung der „Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr“ in deutsches Recht, war eine Änderung des SUG notwendig geworden. Mit dieser Änderung, die zum 1. Dezember 2011 in Kraft getreten ist, wurde einerseits die Lesbarkeit des SUG dadurch verbessert, dass die bislang enthaltenen Querverweise auf Paragraphen aus dem Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz (FIUUG) entfallen sind.

Zum anderen wurden die notwendigen Anpassungen vorgenommen, die sich aus der EU-Richtlinie ergeben. Hier verkürzt sich insbesondere die Frist zur Stellungnahme zu den Berichtsentwürfen der BSU von vorher 60 Tagen auf jetzt 30 Tage. Die Adressaten einer Sicherheitsempfehlung der BSU sind nunmehr verpflichtet, der BSU über geplante oder bereits getroffene Maßnahmen zur Umsetzung der Sicherheitsempfehlung zu berichten. Durch die grundsätzliche Verpflichtung, jeden sehr schweren Seeunfall auf oder unter Beteiligung von Seeschiffen zu untersuchen sowie zu jedem schweren Seeunfall mindestens eine Voruntersuchung durchzuführen, sind die Kapazitäten der BSU stärker als bisher gebunden. Die Untersuchung von Seeunfällen auf oder unter Beteiligung von seegehenden Sportbooten kann zukünftig nur noch nachrangig und ausschließlich innerhalb der deutschen Gewässer erfolgen.



Bergung der gekenterte Segelyacht PINGI vor St. Peter-Ording,
BSU Untersuchungsbericht Az. 533/09, veröffentlicht am 17.01.2011
Quelle: WSP Husum

Begriffsbestimmungen

Der Begriff „Seeunfall“ ist durch das SUG definiert als

1. jedes Ereignis, das wenigstens eine der nachstehenden Folgen hat
 - den Tod oder die schwere Verletzung eines Menschen, verursacht durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes
 - das Verschwinden eines Menschen von Bord eines Schiffes, verursacht durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes
 - den Verlust, vermutlichen Verlust oder die Aufgabe eines Schiffes
 - einen Sachschaden an einem Schiff
 - das Aufgrundlaufen oder den Schiffbruch eines Schiffes oder die Beteiligung eines Schiffes an einer Kollision
 - einen durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes verursachten Sachschaden
 - einen Umweltschaden als Folge einer durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes oder mehrerer Schiffe verursachten Beschädigung eines Schiffes oder mehrerer Schiffe
2. sowie jedes durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes verursachte Ereignis, durch das ein Schiff oder ein Mensch in Gefahr gerät oder als dessen Folge ein schwerer Schaden an einem Schiff, einem meerestechnischen Bauwerk oder der Umwelt verursacht werden könnte.

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

Sehr Schwerer Seeunfall (SSU):

Todesfolge, Totalverlust eines Schiffes oder Unfall mit erheblicher Umweltverschmutzung

Schwerer Seeunfall (SU):

Seeunfall, der nicht als SSU einzuordnen ist, bei dem es jedoch

- zum Ausfall der Hauptmaschine;
- zu einer erheblichen Beschädigung der Unterkunftsräume;
- zu einer schweren Beschädigung der schiffbaulichen Verbände;
- zu einem Leck im Unterwasserbereich der Außenhaut mit Fahruntüchtigkeit des Schiffes;
- zu einer Verschmutzung unabhängig von der Menge freigesetzter Schadstoffe; und/oder
- zu einer Havarie, die ein Abschleppen oder eine Hilfeleistung von Land erforderlich macht, kommt

(Weniger schwerer) Seeunfall (WSU):

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

Vorkommnis (U):

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 2011

- 2011 wurden 17 Seeunfalluntersuchungen mit einem Hauptbericht abgeschlossen.
- 2011 wurden der BSU 552 neue Vorfälle gemeldet, davon 127 Seeunfälle.
- 13 dieser Seeunfälle wurden 2011 nach ersten Voruntersuchungen nicht vertiefend untersucht und mit einem internen Bericht abgeschlossen.
- 25 Seeunfälle wurden im Rahmen einer Hauptuntersuchung eingehend untersucht.
- 4 dieser Hauptuntersuchungen wurden gemeinsam mit einem anderen Staat durchgeführt.
- 23 Hauptuntersuchungen führte die BSU alleine durch.
- 33 Untersuchungen konnten 2011 nicht abgeschlossen werden und werden in 2012 weiterhin bearbeitet.

Durch das Inkrafttreten der EU-Richtlinie zur Seeunfalluntersuchung und deren Umsetzung in nationales Recht durch Änderung des SUG ist der Entscheidungsspielraum der BSU zur Untersuchung bzw. Nichtuntersuchung von Seeunfällen stärker als bisher eingeschränkt. So müssen alle im Zuständigkeitsbereich der BSU gemeldeten SSU untersucht und alle SU zumindest im Rahmen einer Voruntersuchung ausgewertet werden. Abweichungen von diesem Grundsatz müssen gegenüber der durch die Europäische Kommission hierzu beauftragten Europäischen Seesicherheitsagentur (EMSA) begründet werden. Bei der Entscheidung, einen SU nur im Rahmen einer Voruntersuchung zu untersuchen, ist insbesondere die Schwere des Unfalls, die Art der beteiligten Schiffe und deren Ladung und die Frage zu berücksichtigen, ob aus einer vollen Sicherheitsuntersuchung neue Erkenntnisse zur Verhütung künftiger Seeunfälle gewonnen werden können. Fälle, die nach einer Voruntersuchung eingestellt werden, werden in der Regel mit einem internen Bericht abgeschlossen. Hauptuntersuchungen, die keine neuen 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 Berichte und Empfehlungen der BSU oder ausländischer Seeunfalluntersuchungsbehörden.

Sicherheitsempfehlungen

In Anlehnung an den neuen IMO-Code zur Seeunfalluntersuchung ist in der neuen EU-Richtlinie und entsprechend im geänderten SUG die Tätigkeit der Seeunfalluntersuchungsbehörden als „Sicherheitsuntersuchung“ beschrieben. Hierdurch wird unterstrichen, dass die Untersuchungen nach Seeunfällen nicht der Klärung von Schuld- und Haftungsfragen dienen, sondern ausschließlich dem Zweck der Verbesserung der Sicherheit in der Seefahrt. Diesem Zweck dient auch die Herausgabe einer Sicherheitsempfehlung. Eine Sicherheitsempfehlung weist auf eine erkannte Sicherheitslücke hin und soll dem Adressaten helfen, 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 Schiffsverkehrsverwaltung, der Gesetzgeber oder Andere Adressaten von Sicherheitsempfehlungen sein.

Sicherheitsempfehlungen können vor der Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes als Frühwarnung durch die BSU herausgegeben werden (Vorabsicherheitsempfehlungen). Diese die-

nen 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 2011 in sechs 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 2011 abgeschlossenen Sicherheitsuntersuchungen stellten der Unfall mit dem Bordkran des Wind-Energieanlagen-Errichterschiffes WIND LIFT 1, veröffentlicht am 1. Juni 2011, sowie der Maschinenraumbrand auf dem Kreuzfahrtschiff DEUTSCHLAND, veröffentlicht am 15. Juli 2011, besondere Schwerpunkte dar. Daneben war die gemeinsam mit dem Flaggenstaat Litauen durchgeführte Untersuchung des Brandes auf dem Ro-Ro-Fahrgastschiff LISCO GLROIA eine weitere Hauptuntersuchung der BSU. Die Veröffentlichung des Abschlussberichtes zu diesem Fall erfolgte am 1. Februar 2012. Die bereits eingangs erwähnte Kollision zwischen dem Containerschiff OOCL FINLAND und dem Stückgutfrachter TYUMEN-2 Mitte April 2011 auf dem Nord-Ostsee-Kanal ist einer der Schwerpunkte der in 2011 neu hinzugekommenen Unfalluntersuchungen. Ein weiterer Schwerpunkt waren Kollisionen bei verminderter Sicht, von denen sich im November 2011 innerhalb von nur zweieinhalb Wochen vier Fälle in deutschen Gewässern ereigneten. Diese Sicherheitsuntersuchungen waren am 31. Dezember 2011 noch nicht abgeschlossen.

Weniger schwerer Seeunfall durch Unfall mit dem Bordkran des Wind-Energieanlagen-Errichterschiffes WIND LIFT 1:

Das Errichterschiff für Offshore-Windenergieanlagen WIND LIFT 1 hatte sich im Offshore-Windpark "BARD 1" ca. 50 sm nordwestlich von Borkum durch das Ausfahren von vier Stelzen aus dem Wasser gehoben und war dadurch zu einer mit dem Meeresboden verbundenen Arbeitsplattform geworden (so genannte self elevating unit). Mit Hilfe des bordeigenen Großkrans sollte ein ca. 85 Meter langes, 425 Tonnen schweres Eisenrohr (so gen. "Pile"/"Pfeiler") mit einem Durchmesser von ca. 3,5 Metern in senkrechter Position zu Wasser gelassen werden. Es dient dort, etwa zur Hälfte in den Boden gerammt, zusammen mit zwei weiteren Rohren gleicher Dimension als Fundament einer Windenergieanlage. Mittels eines hydraulischen Greifers wurde hierzu das in Schiffslängsrichtung an Deck liegende Rohr an dessen oberem Ende vom Großkran erfasst und einseitig angehoben. Bei einem Aufrichtwinkel von ca. 35 Grad rutschte das Rohr plötzlich in ca. 40 Metern Höhe aus dem Greifer heraus und fiel mit großer Wucht auf das Deck des Schiffes zurück. Drei Personen an Deck wurden beim Versuch sich in Sicherheit zu bringen und/oder durch erschütterungsbedingte Stürze leicht verletzt. Es entstand erheblicher Sachschaden an den Decksaufbauten. Die Fallrichtung des Piles und die Tatsache, dass sich um die Mittagszeit nur wenige Personen an Deck aufhielten, verhinderten schwerwiegendere Unfallfolgen.



Unfall mit Bordkran des Wind-Energieanlagen-Errichterschiffes WIND LIFT 1,
BSU Untersuchung Az. 215/10, veröffentlicht am 01.06.2011
Quelle: BSU

Schwerer Seeunfall durch Brand im Maschinenraum des Kreuzfahrtschiffs DEUTSCHLAND:

Die DEUTSCHLAND befand sich auf einer Rundreise durch die norwegischen Schären und hatte an der Pier in Eidfjord festgemacht. Während die meisten Personen an Bord beim Mittagessen saßen, wurden im Maschinenraum Wartungsarbeiten fortgesetzt. Dabei bemerkten die Ingenieure einen Feuerschein und meldeten „Feuer im Hilfsdieselraum“ an die Brücke. Die Schiffsführung ergriff alle erforderlichen Maßnahmen um sowohl das Feuer zu löschen als auch alle Passagiere von Bord zu bringen. Das Feuer wurde schließlich durch den Einsatz der CO₂-Anlage gelöscht. Zu Hilfe gerufene norwegische Feuerwehrspezialisten unterstützten die Besatzung anschließend, um das Verlöschen des Brandes mittels Wärmebildkamera festzustellen.

Die Passagiere und alle Besatzungsmitglieder, die nicht mit der Brandbekämpfung zu tun hatten, waren von Bord gebracht und in ein nahe gelegenes Hotel evakuiert worden. Später durften Passagiere und Besatzung in kleinen Gruppen wieder an Bord, um persönliche Dinge ins Hotel zu holen. In den darauf folgenden Tagen wurden die Passagiere nach Deutschland zurück geflogen und das Schiff nach Hamburg in eine Reparatur-Werft geschleppt.



Brand im Maschinenraum des Kreuzfahrtschiffs DEUTSCHLAND,
BSU Untersuchungsbericht Az. 216/10, veröffentlicht am 15.07.2011
Quelle: BSU

Sehr schwerer Seeunfall durch Brand auf dem Ro-Ro-Fahrgastschiff LISCO GLORIA:

Das litauische Ro-Ro-(Roll-on/Roll-off) Fahrgastschiff LISCO GLORIA hatte den Kieler Hafen mit Ziel Klaipeda in Litauen verlassen. An Bord befanden sich 32 litauische Besatzungsmitglieder und 203 Passagiere. Ungefähr zwei Stunden später brach nordwestlich von Fehmarn auf dem obersten Fahrzeugdecks ein Feuer aus.

Die BSU wurde im Rahmen ihrer Rufbereitschaft von der Havarie informiert und übernahm in Absprache mit dem Flaggenstaat Litauen die Federführung in der Untersuchung.

Auf dem größtenteils offenen Oberdeck der LISCO GLORIA standen Lkw, Trailer und Pkw. In einigen Trailern wurden Kühlwaren transportiert. Die Kühlaggregate der Trailer wurden regelmäßig durch Besatzungsmitglieder kontrolliert. Eine Stunde nach Fahrtbeginn begab sich der zuständige Rondengänger zur Kontrolle auf das Oberdeck. Er begann im vorderen, überdachten Bereich unterhalb der Aufbauten und arbeitete sich dann nach achtern in den offenen Bereich des Decks vor. Auf seinem Rückweg zu den Aufbauten nahm er einen Brandgeruch wahr. Etwa zur gleichen Zeit wurde beim wachhabenden Offizier auf der Brücke ein Feueralarm für den überdachten Bereich des Oberdecks ausgelöst. Noch während der Offizier dabei war, die Brandquelle auf einem der Überwachungsmonitore auszumachen, erreichte ihn ein Funkruf des Rondengängers, der den Brand an einem der Lkw entdeckt hatte.

Der auf die Brücke gerufene Kapitän startete kurz darauf die Sprühflutanlage im überdachten Bereich des Oberdecks, es kam jedoch kein Wasser. Der Brand breitete sich rapide aus. Wegen der starken Rauchentwicklung konnte auch das Brandbekämpfungsteam nichts mehr ausrichten. Der Kapitän entschied sich daher für die Evakuierung der Fähre.

Über Bremen Rescue Radio wurden alle verfügbaren Fahrzeuge zum Unfallort gerufen, um bei der Aufnahme der zu evakuierenden Personen sowie bei der Brandbekämpfung zu helfen. Passagiere und Besatzung verließen mittels Rettungsbooten und -flößen die inzwischen auf dem Oberdeck in gesamter Ausdehnung brennende Fähre. Sie wurden durch herangeeilte Schiffe aufgenommen und schließlich zurück nach Kiel gebracht. Einige von ihnen hatten Verletzungen erlitten und wurden im Krankenhaus behandelt, jedoch wurde niemand schwer verletzt.

Die Fähre driftete in der Folgezeit in dänische Gewässer. Es gelang nicht, den Brand zu löschen. Die LISCO GLORIA wurde daher für die weitere Brandbekämpfung in den Hafen von Munkebo in Dänemark geschleppt, wo sie zwei Wochen nach dem Unfall festmachte. Die Fähre wurde später zum Totalverlust deklariert.

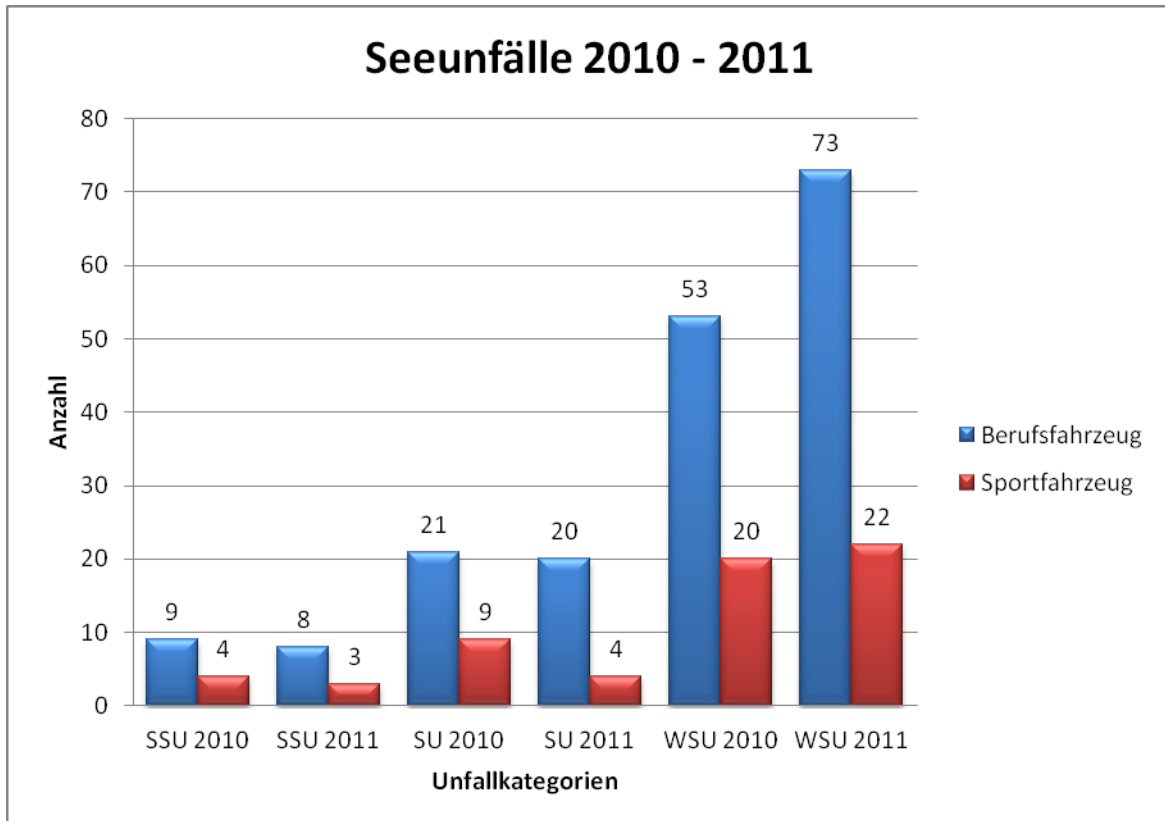


Brand auf dem Ro-Ro-Fahrgastschiff LISCO GLORIA,
BSU Untersuchung Az. 445/10, veröffentlicht am 01.02.2012
Quelle: BSU

Seeunfälle insgesamt

In 2011 wurden insgesamt 557 Vorfälle von der BSU erfasst, von denen 130 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).

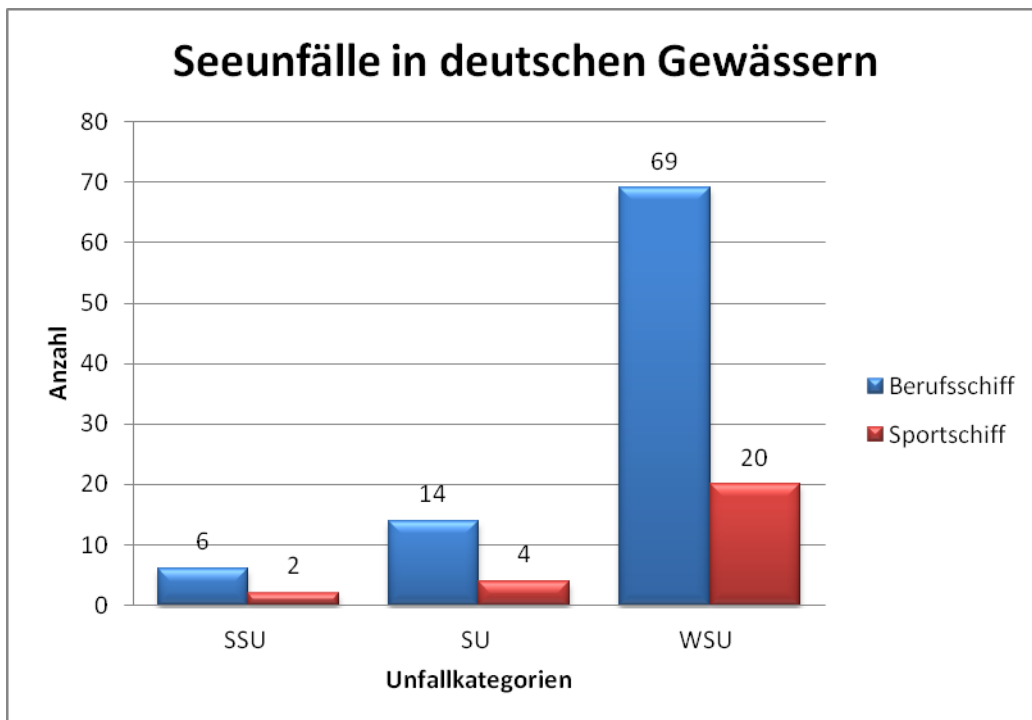


Seeunfälle in deutschen Gewässern

2011 ereigneten sich innerhalb der deutschen Gewässer 115 Seeunfälle, unterteilt in 89 WSU, 18 SU und 8 SSU. 89 der 115 gemeldeten Seeunfälle betrafen dabei Berufsschiffe einschließlich Fischereifahrzeuge.

Die Schiffsbewegungen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik sind 2011 gegenüber 2010 insgesamt leicht angestiegen (+2%), bleiben aber hinter den Verkehrszahlen von 2009 leicht zurück (-5,5%)¹. Dabei ereigneten sich 60 Seeunfälle auf Berufsschiffen in 2010 und 89 in 2011. Die Unfallquote ist 2011 damit gestiegen; liegt aber 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 41 Seeunfälle, unterteilt in 30 (16) WSU, 8 (7) SU und 3 (5) SSU sowie 7 (10) Seeunfälle an Bord von Fischereifahrzeugen mit 7 WSU keine SU und SSU (3 SU, 1 SSU). Am 31. Dezember 2011 waren 530 Berufsschiffe und 74 Seefischereifahrzeuge unter deutscher Flagge registriert².

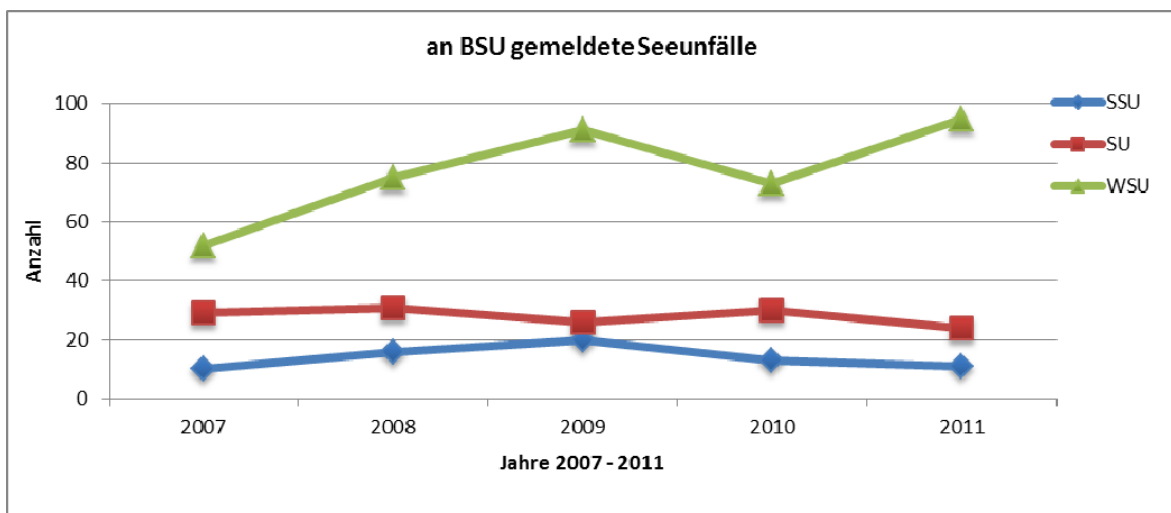
Vorjahreszahlen in Klammern

² Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie



Zerstörte Brücke des Stückgutschiffs MALAGA nach Kollision mit dem Containerschiff NATIONAL GLORY,
 BSU Untersuchungsbericht Az.523/10, veröffentlicht am 12.12.2011
 Quelle: BSU

Seeunfälle 2007 bis 2011



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 2011 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 2011 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

	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 (ein Bericht)	286/10	12.07.2010	CMS Navi Baltic/ J.R.Tolkien	Containerschiff/ Segelfahrzeug	Zypern/ Niederlande	NOK	Kollision
		286/10	18.08.2010	Albert Johannes	Segelfahrzeug	Niederlande	Hafen Wismar	Festkommen
		286/10	22.08.2010	Skylge/ Sputnik 2	Segelfahrzeug/ Motoryacht	Niederlande/ Deutschland	Hafen Stral-sund	Kollision
6	01.06.2011	215/10	23.05.2010	Wind Lift 1	Wind- Energieanlagen- Errichterschiff	Deutschland	Windpark „Bard Off-shore 1“	Unfall mit Bordkran
7	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)
8	15.06.2011	286/09	20.07.2009	Cross-Match	Segelyacht	Deutschland	vor Bornholm	Personenun-fall
9	01.07.2011	127/10	04.04.2010	Cranz/ Endeavor	Frachtschiff/ Containerschiff	Antigua & Barbuda/ Niederlande	NOK	Kollision
10	15.07.2011	126/10	02.04.2010	YM Tianjin/ Lam Chor Hung	Containerschiff/ Fischereifahrzeug	Deutschland/ VR China	S-lich Hong-kong	Kollision
11	15.07.2011	216/10	23.05.2010	Deutschland	Fahrgastschiff	Deutschland	Eidfjord/ Norwegen	Brand Maschinen- raum
12	01.08.2011	264/10	29.06.2010	Steinbock/ Minerva	Schlepper/ Containerschiff	Deutschland/ Norwegen	Bremerhaven	Kollision
13	01.08.2011	174/10	30.04.2010	Beluga Revolution	Containerschiff	Deutschland	Enus/Südsee	Strandung
14	17.10.2011	304/10	24.07.2010	Jula S/ Zenith Winner	Containerschiff/ Stückgutfrachter	Deutschland/ Republik Korea	25 sm östlich von Tianjin	Kollision
15	01.11.2011	510/10	02.12.2009	Spring Panda// Liquid Gold	Motorschiff/ Tankschiff Öl	Niederlande/ Liberia	Elbe	Kollision
16	15.11.2011	551/10	13.12.2010	Frisia Rotterdam/ Cleantec	Containerschiff/ Schüttgutfrachter	Deutschland/ VR China	W-lich Skagen	Kollision
17	12.12.2011	523/10	28.11.2010	National Glory/ Malaga	Stückgutfrachter/ Containerschiff	U.S.A./ St. Vincent & Grenadines	Ausweiche Kiel-Holtenau	Kollision

*Untersuchung durch den Flaggenstaat in Zusammenarbeit mit der BSU

Untersuchte Seeunfälle, die in 2011 mit einem internen Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

	Datum	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	Eingestellt 11.01.2011	268/10	27.06.2010	Albatros	Segelyacht	Deutschland	Kieler Bucht	Grundberührung
2	Eingestellt 11.01.2011	575/10	24.06.2010	Ocean Preface	Massengutschiff	VR China	Rügen	Grundberührung
3	Eingestellt 17.01.2011	324/10	27.07.2010	Weser	Rettungsboot	Deutschland	Weser	Material gebrochen (Bootsläufer)
4	Eingestellt 17.01.2011	349/10	20.08.2010	Alexander von Humbolt/ Andrea	Traditionsschiff/ Fischereifahrzeug	Deutschland/ Großbritannien	Insel Vlieland/NL	Kollision
5	Eingestellt 17.01.2011	354/10	16.08.2010	Roald Amundsen	Traditionsschiff	Deutschland	Sturgeon Bay/U.S.A.	Grundberührung
6	Eingestellt 01.03.2011	303/10	13.07.2010	Northern Faith	Containerschiff	Deutschland	Küste Mauritius	Personenunfall
7	Eingestellt 17.03.2011	102/10	12.03.2010	Sven Johannsen/ Lisa D.	Fahrgastschiff/ Massengutschiff	Deutschland/ Antigua & Barbuda	Hafen Travemünde	Kollision
8	Eingestellt 17.06.2011	11/11	11.01.2011	Bertina/ Berend Cornelius	Chemikalien-tanker/ Fischereifahrzeug	Bahamas/ Niederlande	7 sm vor Helgoland	Kollision
9	Eingestellt 06.09.2011	142/11	28.04.2011	Santa Elena	Containerschiff	Singapur	Hafen Hamburg	Personenunfall
10	Eingestellt 07.09.2011	173/10	06.05.2010	Rip Hudner	Massengutschiff	Bahamas	Hafen Hamburg/ Kraftwerk Wedel	Explosion
11	Eingestellt 14.12.2011	442/11	07.10.2011	Sebring Express/ Delta Hamburg	RoRo-Cargo/ Containerschiff	Philippinen/ Zypern	Hafen Hamburg	Kollision
12	Eingestellt 14.12.2011	448/11	14.10.2011	Andromeda J./ Drogdenbank	Containerschiff/ Stückgutfrachter	Deutschland/ Niederlande	NOK, km 80	Böschungberührung
13	Eingestellt 15.12.2011	400/11	19.09.2011	Charlotta/ Hanse Confidence	Containerschiff/ Containerschiff	Luxemburg/ Antigua & Barbuda	Hafen Hamburg	Kollision

Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2011

	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	230/09	27.06.2009	Renate Schulte/* Marti Princess	Containerschiff/ Stückgutfrachter	Deutschland/ Malta	Türkische Gewässer	Kollision
2	301/09	04.08.2009	Ece Nur K.	Chemikalien-tanker	Türkei	Bützfleth	Personenunfall
3	457/09	19.10.2009	Noormann/ Ponton HH2016	Schlepper/ Arbeitsponton	Deutschland/ Deutschland	Boddengewässer vor Rügen	Kentern
4	140/10	18.04.2010	Sonoro/ Süllberg	Minibulker/ Tanker	Gibraltar/ Gibraltar	NOK	Böschungsbe- rührung
5	146/10	29.01.2010	Sophie Scholl/	Kutter	Deutschland	Glowe Ostsee	Untergang
6	413/10	21.09.2010	Waterway	Saugbagger	Zypern	Hafen Emden	Personenunfall
7	415/10	22.09.2010	Thule	Stückgutfrachter	Deutschland	Hafen Naantali, Finn- land	Personenunfall
8	445/10	09.10.2010	Lisco Gloria	RoRo-Fahrgastschiff	Litauen	NW-lich Fehmarn	Brand
9	515/10	19.11.2010	Mecklenburg- Vorpommern	RoRo-Fahrgastschiff	Deutschland	Hafen Rostock	Brand
10	523/10	28.11.2010	National Glory/ Malaga	Containerschiff/ Stückgutfrachter	U.S.A./ St. Vincent & the Grenadi- nes	NOK, km 95,5	Kollision
11	550/10	11.12.2010	Christopher/ Clipper Miki	Containerschiff/ Chemikalien-tanker	Antigua & Barbuda/ Bahamas	NOK, km 70	Kollision
12	555/10	16.12.2010	Grande Nigeria/ Victoria	Autortransporter/ Fahrgastschiff	Italien/ Deutschland	Hafen Hamburg	Kollision
13	570/10	22.12.2010	La Spezia	Containerschiff	Deutschland	Hafen Gioia Tou- ro/Italien	Personenunfall
14	010/11	07.01.2011	Frisia II	Fähre	Deutschland	Norddeich	Personenunfall
15	102/11	05.04.2011	Zapadnyy/ Rhonestern	Tankschiff/ Chemikalien-tanker	Belize/ Isle of Man	Weser	Kollision
16	117/11	14.04.2011	Tyumen-2/ OOCL Finland	Stückgutfrachter/ Containerschiff	Russland/ Deutschland	NOK, km 32	Kollision
17	143/11	30.04.2011	Special One	Segelyacht	Deutschland	Burg/Fehmarn	Personenunfall
18	250/11	21.06.2011	CSAV Petorce/ CCNI Rimac	Containerschiff/ Containerschiff	Liberia/ Deutschland	Gelbes Meer – Yanhan	Kollision
19	301/11	28.07.2011	Seute Deern	Segelboot	Deutschland	Vor Bornholm	Personenunfall
20	325/11	29.06.2011	Amphritrite	Traditionsschiff	Deutschland	Ostsee, Kleiner Belt	Grundberührung
21	326/11	07.08.2011	Seewind/ Surfer	Motorboot/ Surfer	Deutschland/ ---	Lübecker Bucht	Personenunfall
22	365/11	11.08.2011	Carola/ Galan	Traditionsschiff/ Stückgutfrachter	Deutschland/ St. Kitts & Nevis	Dahmeshöved	Kollision
23	442/11	28.09.2011	Taucher O. Wulf 5	Schlepper	Deutschland	Cuxhaven	Personenunfall
24	450/11	16.09.2011	Fiducia	Containerschiff	Deutschland	Cebu/Philippinen	Grundberührung
25	453/11	19.10.2011	Hafina Seaways	RoRo-Cargo	Großbritan- nien	N-lich Spiekeroog	Brand
26	460/11	23.10.2011	Hecht VI/ Saparua	Sportfahrzeug/ Sportfahrzeug	Deutschland/ Deutschland	Elbe, T. 115	Grundberührung
27	478/11	02.11.2011	Carat/ Max + Anhang	Containerschiff/ Schlepper mit Anhang	Antigua & Barbuda/ Deutschland	Hafen Hamburg	Kollision
28	485/11	09.11.2011	Kovera/ Ida	Stückgutfrachter/ Stückgutfrachter	Panama/ Zypern	Reeder Kiel-Holtenua	Kollision
29	487/11	06.11.2011	Kösterberg/ CMA CGM Jamaica	Tankschiff/ Containerschiff	Gibraltar/ Zypern	Hafen Hamburg	Kollision

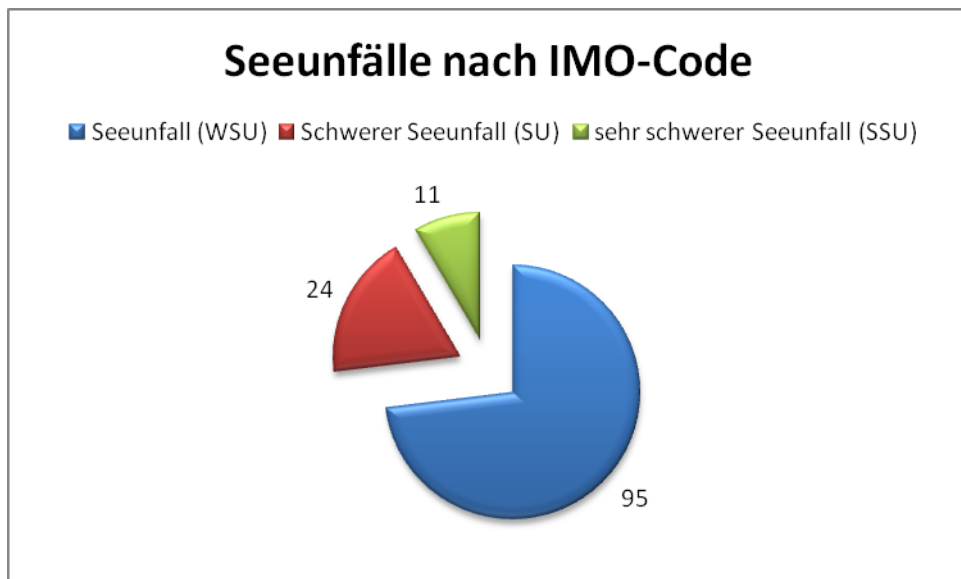
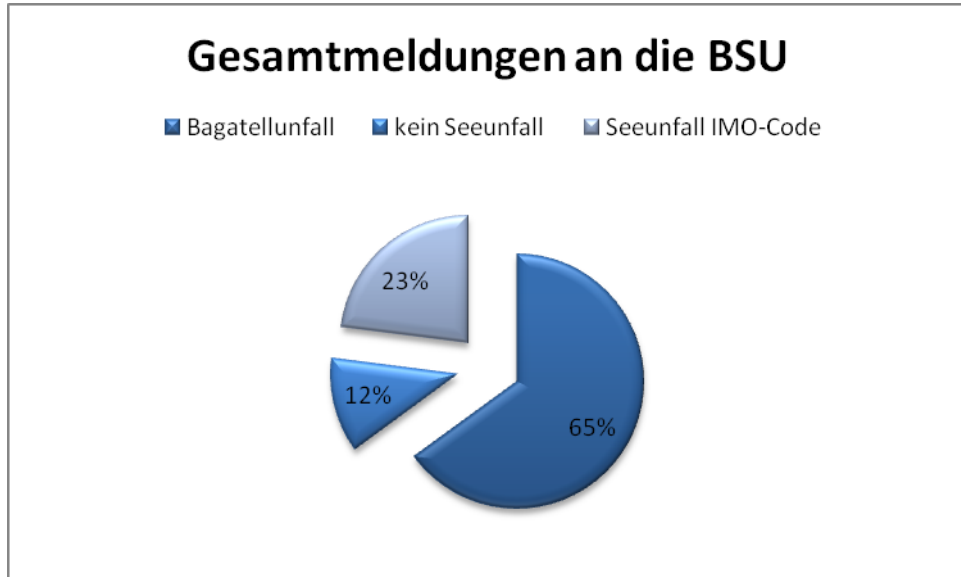
30	497/11	14.11.2011	Elbtank Italy	Chemikalientanker	Liberia	NOK	Kollision
31	503/11	19.11.2011	Cosco Harmony/ Altenwerder	Containerschiff/ Binnenfahrgastschiff	Hongkong/ Deutschland	Hafen Hamburg	Kollision
32	507/11	22.11.2011	MOL Efficiency/ Splittnes	Containerschiff/ Massengutschiff	Panama/ Antigua & Barbuda	Weser Boje 53	Kollision
33	537/11	18.12.2011	Johanna/ Westund	Containerschiff/ Schlepper	Großbritan- nien/ Dänemark	Ostsee (AWZ) Ka- detrinne	Kollision

*Untersuchung durch den Flaggenstaat in Zusammenarbeit mit der BSU

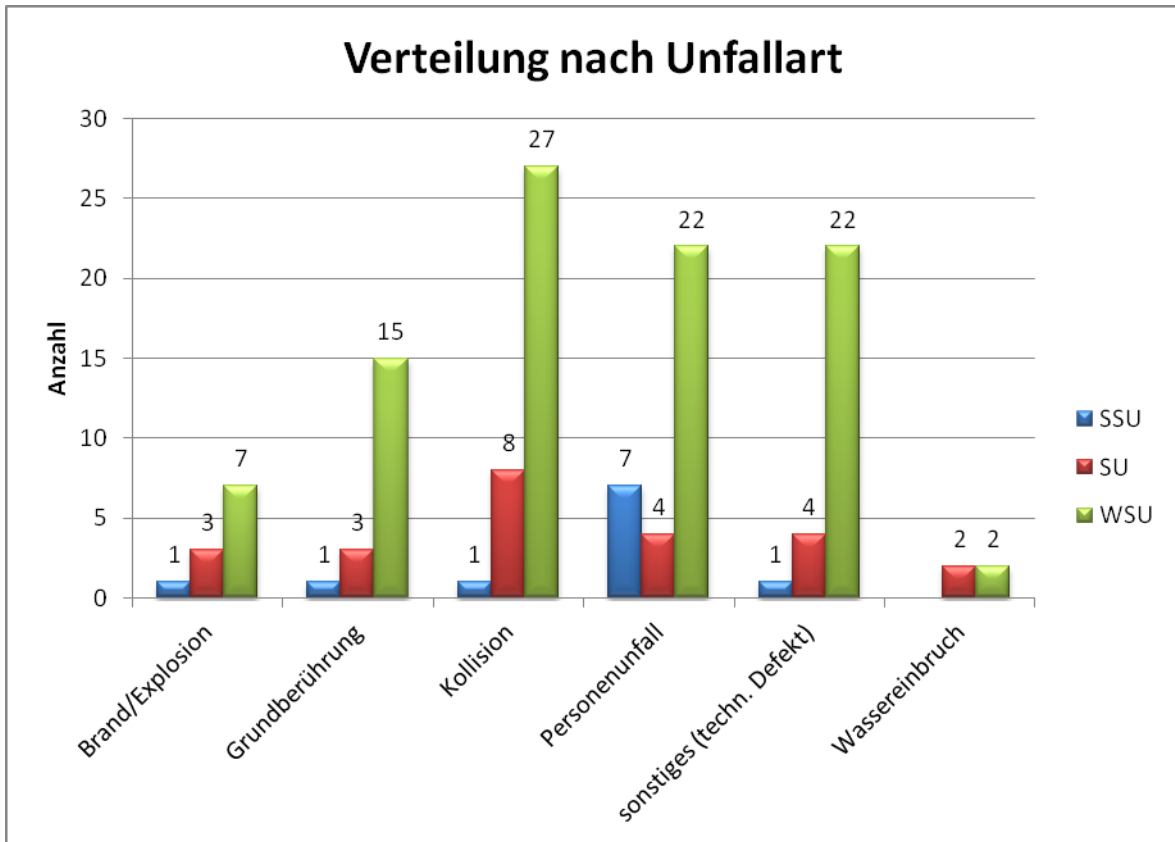
**Laufende Untersuchungen am 31. Dezember 2011, von Januar bis einschließlich April 2012
 veröffentlicht**

	Veröffent- licht	Be- richt Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
1	16.01.2011	140/10	18.04.2010	Sonoro/ Süllberg	Minibulker/ Tanker	Gibraltar/ Gibraltar	NOK	Böschungsbe- rührung
2	01.02.2012	445/10	09.10.2010	Lisco Gloria	RoRo- Fahrgastschiff	Litauen	NW-lich Fehmarn	Brand
3	15.02.2012	550/10	11.12.2010	Christopher/ Clipper Miki	Containerschiff/ Chemikalientanker	Antigua & Barbuda/ Bahamas	NOK, km 70	Kollision
4	01.03.2012	301/09	04.08.2009	Ece Nur K.	Chemikalientanker	Türkei	Bützfleth	Personenun- fall
5	15.03.2012	413/10	21.09.2010	Waterway	Saugbagger	Zypern	Hafen Emden	Personenun- fall
6	01.04.2012	415/10	22.09.2010	Thule	Stückgutfrachter	Deutschland	Hafen Naanta- li, Finnland	Personenun- fall
7	15.04.2012	325/11	29.06.2011	Amphitrite	Dreimastgaffel- schoner	Deutschland	Kleiner Belt	Grundberüh- rung

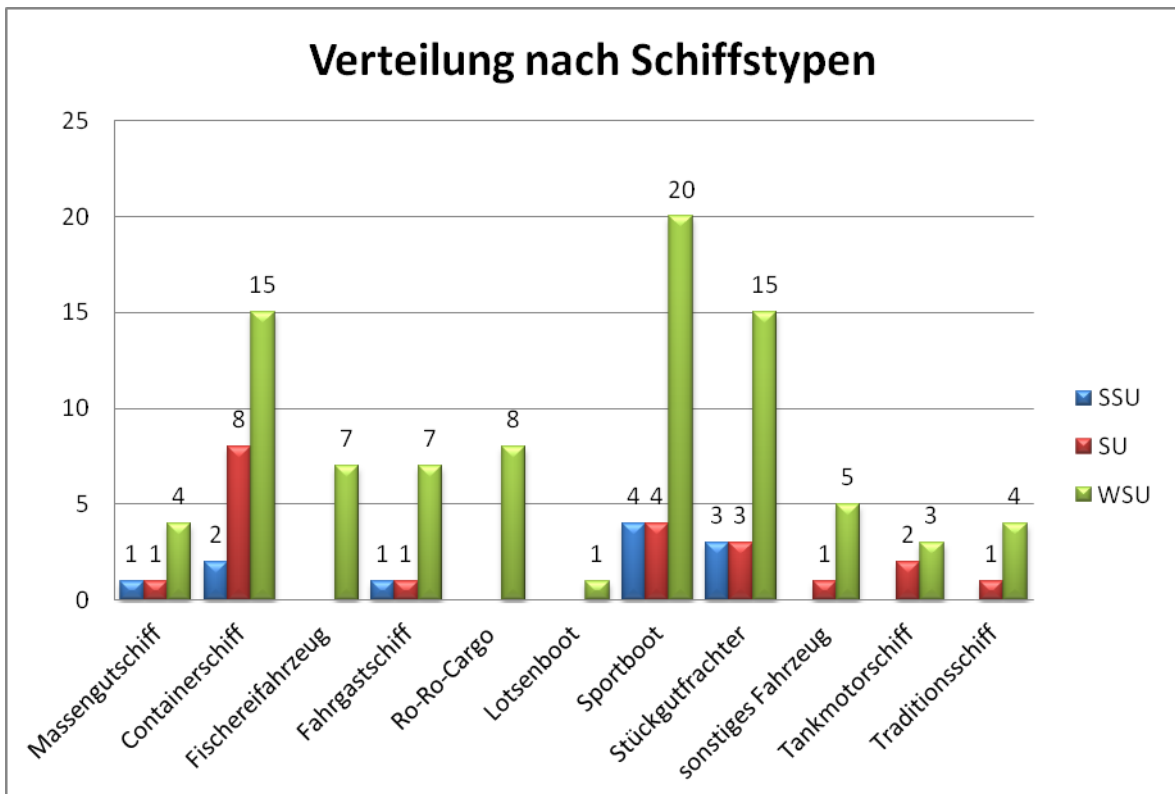
Gesamtmeldungen und gemeldete Seeunfälle 2011



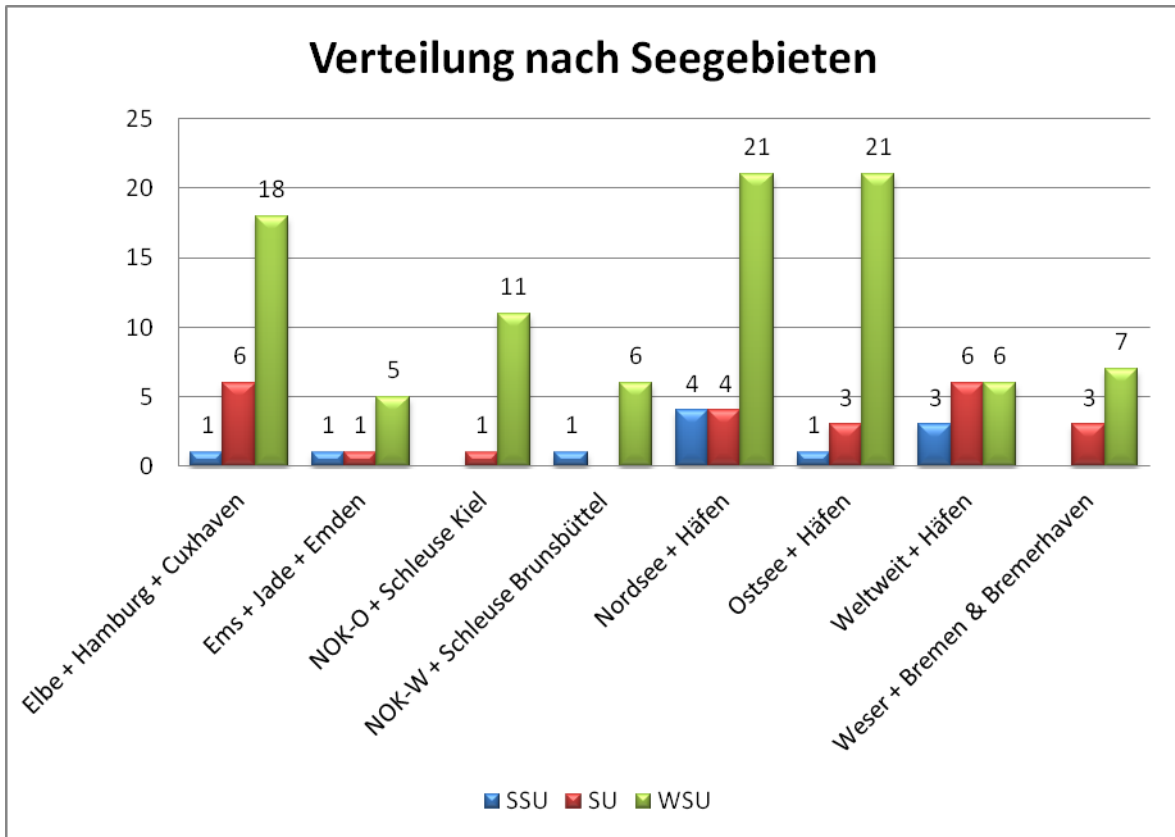
Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen



Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen



Verteilung der Seeunfälle nach Seegebieten



Verteilung der Seeunfälle nach Todesursachen und Verletzungen

