

## Untersuchungsbericht 19/12

Datum 21. März 2014

Weniger schwerer Seeunfall

Grundberührung des Passagierschiffs DEUTSCHLAND in Chile nahe des Gletschers Ventisquero Italia am 15. Januar 2012

### 1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Das Fahrgastschiff DEUTSCHLAND war auf einer Rundreise durch die südchilenische Inselwelt und erreichte am Sonntag, den 15. Januar 2012 gegen 23:00 Uhr<sup>1</sup> den Gletscher Ventisquero Italia im nördlichen Arm des Beagle Kanals. Auf der Brücke befanden sich der Kapitän, ein Wachoffizier, ein Rudergänger und ein Lotse. Wenige Minuten bevor der Gletscher erreicht wurde fragte die Schiffsführung den Lotsen, ob es möglich sei, dichter als geplant an den Gletscher heranzufahren, um den Passagieren den bestmöglichen Eindruck von dieser Gegend verschaffen zu können. Der Lotse entschied daraufhin, mit verringerter Geschwindigkeit deutlich näher an den Gletscher heran zu manövrieren.

Zwei Kabellängen von der Küste entfernt drehte die Deutschland wieder auf die Fjordmitte zu, als sie mit ihrer Steuerbordseite eine Grundberührung erfuhr. Sofort wurde die Maschine gestoppt und veranlasst, die Schäden am Schiff festzustellen.

Mit Hilfe verschiedener Maschinen- und Rudermanöver gelang es kurze Zeit später, das Schiff wieder in Richtung Fjordmitte zu bekommen und die Fahrt zum nächsten Hafen fortzusetzen. Schäden am Schiff und an der Umwelt wurden nicht festgestellt.

### 2 Sicherheitsempfehlungen

Die folgenden Sicherheitsempfehlungen stellen weder nach Art, Anzahl noch Reihenfolge eine Vermutung hinsichtlich Schuld oder Haftung dar.

#### 2.1 Reederei Deilmann

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Reederei Deilmann, die Schiffsführung anzuhalten, in Übereinstimmung mit den von der Reederei vorgegebenen Verfahren und dem ISM-Code, keine unnötigen Risiken einzugehen.

#### 2.2 Schiffsführung des MS DEUTSCHLAND

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Schiffsführung des MS DEUTSCHLAND, keine unnötigen Risiken einzugehen und die Sicherheit der Passagiere ggf. über deren Wünsche zu stellen.

#### 2.3 Schiffsführungen, die chilenische Gewässer befahren

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt allen Schiffsführungen, die chilenische Gewässer befahren, genau die auf den Seekarten angegebenen Informationen zu beachten und entsprechend zu navigieren und Seegebiete, in denen nicht genügend Lotungen durchgeführt wurden, zu meiden.

---

<sup>1</sup> Alle Uhrzeiten im Bericht sind, soweit nicht anders angegeben, Ortszeiten = UTC -3 h (chilenische Sommerzeit).

## **2.4 Hydrographischer und ozeanographischer Dienst der chilenischen Marine (Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile)**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem SHOA, ihre Seekarten so aktuell wie möglich zu halten. Insbesondere die Seekarte SHOA 12700 sollte schnellstmöglich berichtigt werden. Hilfreich wäre schon der Hinweis (auf Englisch), dass die Karte auf einem lokalen Datum basiert und somit nicht mit anderen WGS kompatibel ist. Weiterhin sollte vor Untiefen gewarnt werden, besonders an den Küstenlinien von Gletschern.

Es könnte hilfreich sein, aufgrund der konstanten geomorphologischen Wechsel infolge der globalen Erwärmung, vor der Ansteuerung der Küstenlinie von Gletschern zu warnen.

## **2.5 Chilenische Lotsen**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Lotsen, während der Beratung von Kapitänen, welche die chilenischen Kanäle befahren, diesen davon abzuraten, unnötige navigatorische Risiken einzugehen, und wo immer möglich, der Sicherheit der Passagiere, Besatzungen, Ladung und der Umwelt oberste Priorität einzuräumen