



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

## **Jahresstatistik 2002 / 2003**



**Mai 2004**

## Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort.....	3
2	Personalentwicklung.....	3
3	Internetdarstellung.....	4
4	Öffentlichkeitsarbeit und Fortbildung .....	7
5	Seeunfalluntersuchung.....	8
5.1	Nationale und Internationale Vorschriften .....	8
5.2	Vorgehensweise der BSU nach einem Seeunfall .....	10
5.3	Unfallberichte .....	11
5.4	Untersuchte Seeunfälle 2002/2003, die im Jahr 2003 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden.....	12
5.5	Schiffsuntergänge die 2003 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden: .....	12
5.6	Untersuchungsberichte in Bearbeitung aus 2002/2003 .....	14
5.7	Beispiele für 2003 untersuchte sehr schwere Seeunfälle .....	15
5.8	Sicherheitsempfehlungen .....	16
5.9	Zusammenarbeit mit ausländischen Untersuchungsbehörden .....	16
6	Jahresstatistik 20. Juni bis 31. Dezember 2002 .....	17
7	Jahresstatistik 1. Januar bis 31. Dezember 2003.....	22

## 1 Vorwort

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) ist nach § 15 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) in Verbindung mit § 28 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz (FIUUG) verpflichtet, Arbeit zur Sicherheit auf See zu leisten mit dem Ziel der Verhütung von Vorkommnissen im Sinne des § 1 Abs. 2 SUG. In diesem Zusammenhang führt die BSU Statistiken über Unfälle und schwere Vorkommnisse auf See, die in einer jährlichen Zusammenfassung zu veröffentlichen sind.

Entsprechend der Geschäftsordnung der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (GOBSU) § 10 erstellt die BSU einen Bericht über ihre Tätigkeit im abgelaufenen Geschäftsjahr und bereitet die Ergebnisse Ihrer Untersuchungen in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) statistisch auf.

Diese Statistik wird im ersten Quartal für das abgelaufene Jahr erstellt.

Die Gründung der BSU war am 22. Juni 2002 und in Abstimmung mit dem BMVBW werden das zweite Halbjahr 2002 und das Jahr 2003 getrennt betrachtet veröffentlicht, um spätere Jahresvergleiche zu ermöglichen.

## 2 Personalentwicklung

Mit dem Aufbau der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) wurde im Juni 2002 der damalige Vorsitzende der Seeämter Bremerhaven/Emden, Herr RD Dieter Graf, beauftragt. Für Untersuchungstätigkeiten im Rahmen des Aufbaus und laufende Seeunfalluntersuchungen standen bis zum 1. Dezember 2002 der bisherige Ständige Beisitzer des Seeamtes Hamburg sowie bis zum 31. Dezember 2002 der bisherige Ständige Beisitzer des Seeamtes Emden zur Verfügung.

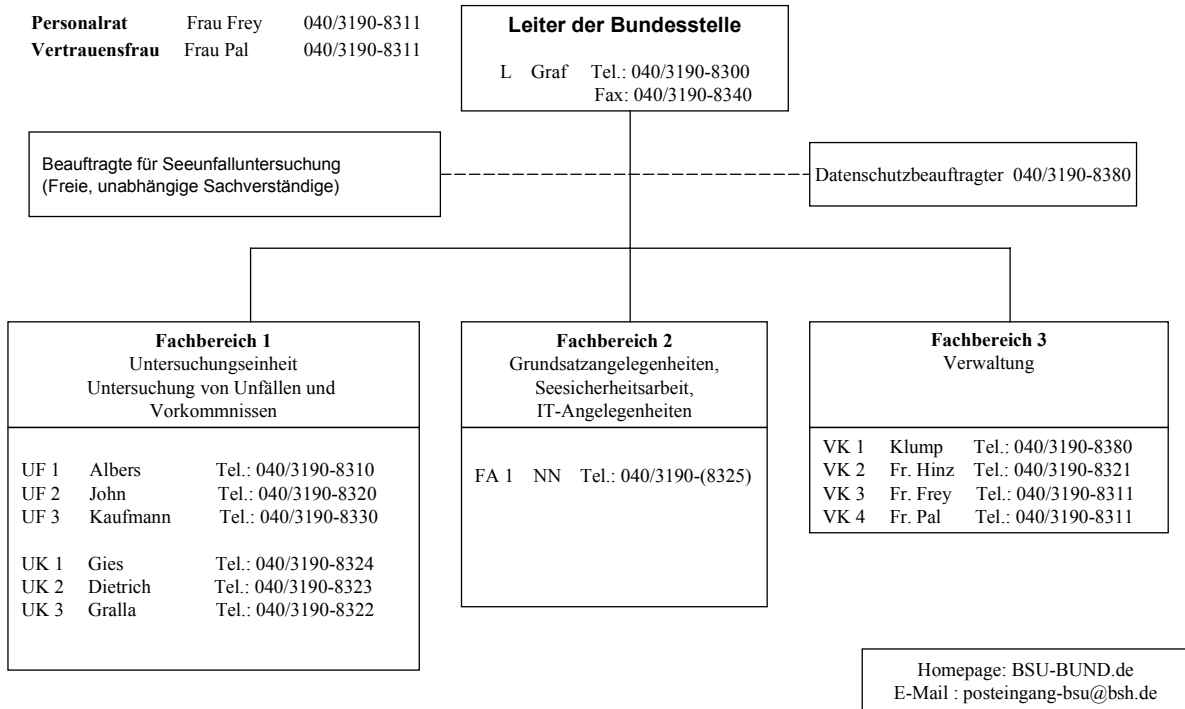
Ab dem 15. November 2002 konnten ein Untersuchungsführer und am 1. Dezember 2002 ein zusätzlicher Untersuchungsführer und eine Untersuchungsfachkraft sowie am 1. April 2003 zwei weitere Untersuchungsfachkräfte eingestellt werden.

Ein Untersuchungsführer ist zwischenzeitlich wieder ausgeschieden. Am 1. August und am 1. November 2003 wurden zwei weitere Untersuchungsführer eingestellt, so dass der Fachbereich 1 - Untersuchungseinheit - vollständig besetzt ist.

Unterstützt bei der Untersuchungstätigkeit wird der Fachbereich 1 durch insgesamt ca. 65 freie, unabhängige Sachverständige als Beauftragte für die Seeunfalluntersuchung nach § 12 Abs. 4 Satz 3 SUG. Dieser Personenkreis wurde überwiegend aus den bisherigen Ehrenamtlichen Beisitzern der Seeämter ausgewählt. Analog zur Flugunfalluntersuchung wurden Dienstverträge sowie Untersuchungs- und Abrechnungsformulare entwickelt, und nach der Art der Fälle werden die Sachverständigen zusätzlich unterstützend gesondert beauftragt.

Der Dienstposten im Fachbereich 2 – Grundsatzangelegenheiten, Seesicherheitsarbeit und IT Angelegenheiten ist z.Zt. noch nicht besetzt. Für die Umsetzung und Überwachung der Sicherheitsempfehlungen und der Erkenntnisse aus den Untersuchungsberichten ist die zukünftige Besetzung dieser Stelle erforderlich.

Der Fachbereich 3 - Verwaltung - ist mit drei Sachbearbeiterinnen für die Erfassung und Bearbeitung der Seeunfälle sowie Statistik und IMO Unfallkarten und einer zusätzlichen Verwaltungsfachkraft für Haushalt, Organisation und Personalwesen komplett besetzt.



UF = Untersuchungsführer      FA = Fachaufgaben  
 UK = Untersuchungsfachkraft    VK = Verwaltungsfachkraft  
 Stand: 12.11.2003

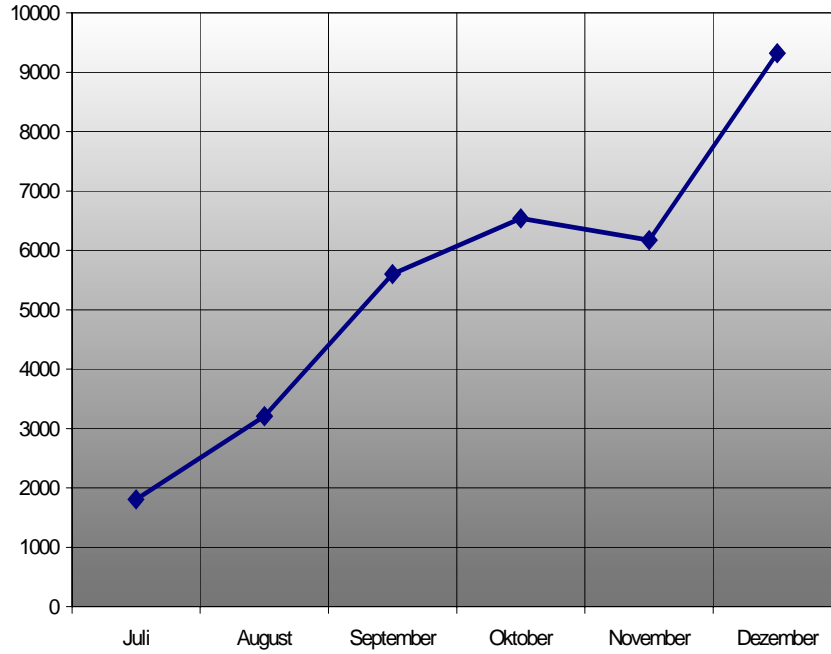
Handy I: 0170-1884732  
 Handy II: 0170-5865675  
 Handy III: 0170-5865688

### 3 Internetdarstellung

Seit 1. Juni 2003 ist die BSU-Internetseite [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) für jeden zugänglich. Unter der Beachtung des Corporate Design des BMVBW wurden die Internetseiten der BSU in Anlehnung an die Internetseiten der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung ([bfu-web.de](http://bfu-web.de)) und der Englischen Marine Accident Investigation Branch ([maib.dft.gov.uk](http://maib.dft.gov.uk)) erstellt.

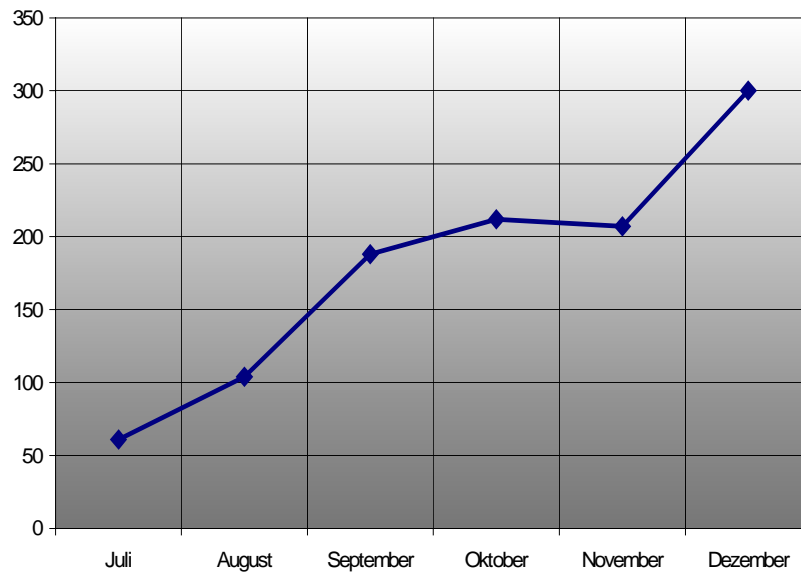
Nach einer beschränkten Ausschreibung wurden diese Seiten sehr kostengünstig von der Firma elbe network gmbh nach den Vorgaben der BSU erstellt. Die graphische und inhaltliche Pflege der Webseiten wird per Webhosting-Vertrag durchgeführt. Als Internet-Provider ist der Deutsche Wetterdienst (DWD) tätig, der einen öffentlichen FTP-Zugriff ermöglicht hat, so dass die Pflege der Internetseiten durch eine externe Firma möglich ist. Die Änderung der Struktur der Internetseiten und die vierzehntägige Veröffentlichung der Untersuchungsberichte sind somit durch externen Zugriff von außerhalb sichergestellt.

### Erfolgreich bearbeitete Anfragen in 2003



Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
1809	3208	5605	6544	6176	9321

### Durchschnittlich bearbeitete Internetseiten Anfragen pro Tag

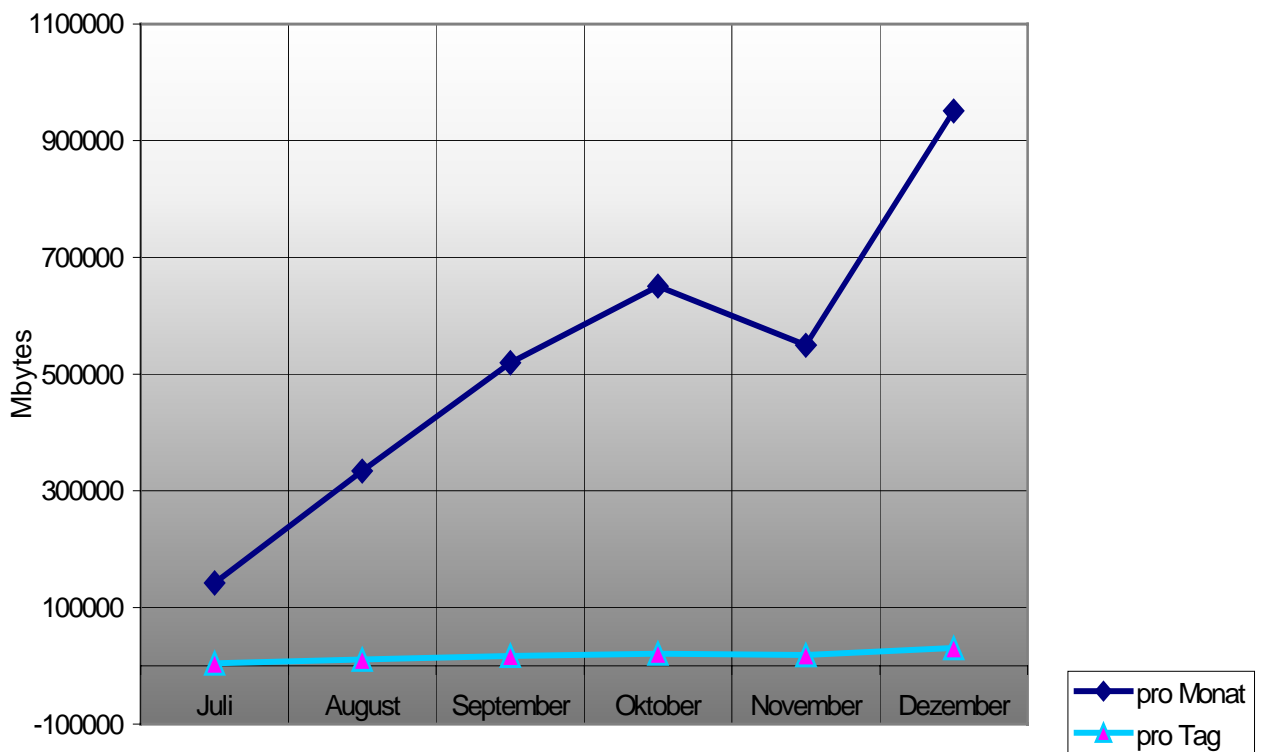


Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
61	104	188	212	207	300

Die Internetseiten über allgemeine Informationen und Untersuchungsberichte sind in deutscher und englischer Sprache verfasst. Die Veröffentlichung der Untersuchungsberichte nach FIUUG § 18 Abs. 3 in Verbindung mit § 15 Abs. 9 SUG ist damit neben der Versendung der gedruckten Berichte an die Unfallbeteiligten sowie einem Presseverteiler sichergestellt.

Die Internetseiten werden mit zunehmender Tendenz genutzt, um die Formulare für Seeunfallmeldungen herunterzuladen. Die Menge der heruntergeladenen Daten sind der nachfolgenden Graphik zu entnehmen.

### Menge verschickter Daten in Mbytes



	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
pro Monat	142453	333866	519218	650945	549244	950679
pro Tag	4817	10942	17424	21137	18462	30688

Außerhalb Deutschlands werden die Seiten im Durchschnitt 8 - 9 % von der Gesamtzahl der Abfragen aufgerufen.

Die Verteilung der Anfragen über 24 Stunden zeigt, dass die Nutzung der Internetseiten überwiegend in der Tageszeit von 6:00 Uhr bis 18:00 Uhr erfolgt und die Nutzer damit mehr im Fachpublikum vertreten sein dürften. Die Nutzung in den Zeiten um Mitternacht ist anhand der Einzelaufstellung der Domänen und Server-Verweisberichte im Überseebereich durch Zeitverschiebung ebenfalls im Fachbereich der Seefahrt zu sehen.

## **4 Öffentlichkeitsarbeit und Fortbildung**

Da das neue Untersuchungsverfahren noch Ende 2002 weitgehend unbekannt war, wurde und wird weiterhin seitens der BSU eine forcierte Öffentlichkeitsarbeit in Form von Vorträgen, Teilnahme als Dozenten an Seminaren und über die Medien betrieben.

Länderübergreifend wurde im Mai 2003 eine Schulung im Rahmen des EU-Projekts „Maritime Safety“ für die lettischen Unfallermittler in den Räumlichkeiten der BSU durchgeführt.

Auf Einladung der Bundesrepublik Deutschland fand die 11. Tagung der Internationalen Seeunfalluntersuchungsorganisation (Marine Accident Investigators International Forum - MAIIF) Ende August 2002 in Bonn statt, wo Vertreter der Bundesrepublik das neue SUG vorstellten und mit anderen Nationen eine enge Zusammenarbeit vereinbarten. Auf der 12. Tagung, die im November 2003 in Chile stattfand, wurden Fachbeiträge der BSU zu Untersuchungstätigkeiten vorgestellt.

Im Dezember 2003 wurde eine 27-köpfige Chinesische Delegation, bestehend aus Vertretern der Maritime Safety Administration of Peoples`s Republic of China (MSA) über die Arbeitsweise der BSU und Thematik der Maritimen Verkehrssicherheit informiert.

Die Mitarbeiter der BSU besuchen laufend Fortbildungsveranstaltungen der SAF und der BaköV sowie auf dem freien Markt angebotene Seminare, beispielsweise der Klassifikationsgesellschaften.

Der ehemalige Leiter der britischen Seeunfalluntersuchungsbehörde (MAIB), Admiral Lang, übernahm eine einwöchige Ersts Schulung der Untersuchungsführer und Untersuchungsfachkräfte der BSU Ende Februar 2003. Mit der MAIB hat zusätzlich ein enger Erfahrungsaustausch anlässlich eines Besuches des Leiters der BSU in Southampton im Mai 2002 stattgefunden. Es hat sich ergeben, dass im Bereich der Datenerfassung und Datenverarbeitung von Schiffsunfällen Ähnliches von der BSU übernommen werden konnte.

## 5 Seeunfalluntersuchung

### 5.1 Nationale und Internationale Vorschriften

Geprägt war das erste Halbjahr 2002 und das Jahr 2003 von der Umsetzung der Internationalen Richtlinien, IMO Code A 849 (20) – Code for the investigation of marine casualties and incidents – in deutsche Standards der Seeunfalluntersuchung.

„Dieser Code beruht auf der Verpflichtung jedes Flaggenstaates aufgrund verschiedener IMO-Übereinkünfte, eine Untersuchung jedes Unfalls durchzuführen, der einem seiner Schiffe zugestoßen ist, wenn dieser Staat der Auffassung ist, dass eine solche Untersuchung bei der Feststellung hilfreich sein kann, welche Änderungen bestehender Vorschriften wünschenswert sein können oder ob ein solcher Unfall nachhaltig schädliche Auswirkungen auf die Umwelt gehabt hat.“

Der IMO Code A 849 (20) teilt die Seeunfälle in die folgenden Klassen ein :

#### Sehr schwerer Seeunfall

- Totalverlust des Schiffes
- Verlust an Menschenleben
- Schwerwiegende Verschmutzung des Meeres  
( Freisetzen von Schadstoffen von 50 Tonnen oder mehr)



Sehr schwerer Seeunfall mit einem Toten  
Untergang MS UNO am 11. Juli 2002 im Nord-Ostsee-Kanal



## Schwerer Seeunfall

- Brand,
- Explosion
- Kollision
- Auflaufen
- Berührung
- Schaden durch schweres Wetter
- Eisschaden
- Rissbildung im Schiffskörper
- vermutete Beschädigung des Schiffskörpers

### Wenn das obige Ereignis folgendes nach sich zieht:

- Stillstand der Hauptmaschinen
- umfassende Schäden an Unterkünften
- schwere Schäden an tragenden Teilen, wie z.B.
- Außenhautbeschädigungen unterhalb der Wasserlinie, die eine Weiterfahrt des Schiffes nicht zulassen oder eine
- Umweltverschmutzung (unabhängig von ihrem Ausmaß) und/oder
- Betriebsstörungen, die Schlepperhilfe oder Hilfe von Land erforderlich machen



Schwerer Seeunfall mit Schäden an Unterkünften und tragenden Teilen  
Kollision MS HENNY / OOCL CANADA am 25.November2002 auf der Elbe

## Weniger schwere Unfälle (Vorkommnisse auf See, Beinaheunfälle)

- 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 an der Umwelt verursacht wurde oder werden könnte.



Weniger schwerer Unfall  
Schleusen- und Schiffsbeschädigung in Brunsbüttel am 9. Oktober 2003

Nach § 12 Abs. 3 SUG dürfen der BSU keinerlei Weisungen hinsichtlich der Einleitung oder Nichteinleitung sowie des Inhalts und des Umfangs einer Untersuchung sowie des Untersuchungsberichts oder der Sicherheitsempfehlung erteilt werden, und die Bundesstelle darf gleichwohl erteilte Weisungen nicht befolgen. Bedingt durch die Personalsituation musste eine starke Selektion, entsprechend § 11 SUG, nach dringlicher bzw. weniger dringlicher Bearbeitung statt finden.

## 5.2 Vorgehensweise der BSU nach einem Seeunfall

- Eingang einer telefonischen Erstmeldung bei der 24-stündigen Rufbereitschaft.

Die Handy- Telefonnummer ist : **0170 – 58 65 675**

- Klassifizierung nach IMO Code A 849 (20) des Unfalls nach Eingang einer Fax-Meldung mit verbindlichen Daten.
- Sehr schwere Schiffsunfälle werden auf jeden Fall inklusive aller erforderlichen IMO-Reports untersucht.

- Bei allen anderen Unfällen wird entsprechend § 12 SUG verfahren. Der Direktor, bzw. bei Abwesenheit sein Vertreter, bestimmt nach Rücksprache mit den Untersuchungsführern und –fachkräften, ob untersucht wird und wie umfangreich die Untersuchung sein soll.
- Alle Unfallmeldungen werden grundsätzlich erfasst und mindestens statistisch ausgewertet.

### **5.3 Unfallberichte**

Grundsätzlich finden in den Fällen, in denen ein Untersuchungsbericht gefertigt wird, Ermittlungen vor Ort sowie Gespräche in einer „no blame atmosphere“ mit den Unfallbeteiligten statt. Eine schriftliche Aussage, die in der Regel mit anwaltlicher Beratung gemacht wird, ist meistens zusätzlich erforderlich. Treten bei der Erstellung der Unfallberichte Unklarheiten auf, so findet eine mündliche Aussprache, die auch mit anwaltlicher Unterstützung möglich ist, statt. Bevor die Berichte in anonymisierter Form veröffentlicht werden, haben die Unfallbeteiligten nach § 17 FIUUG i.V.m. § 15 Abs. 1 SUG insgesamt 60 Tage Zeit, dazu Stellung zu nehmen. Begründete wesentliche Stellungnahmen sind in dem endgültigen Untersuchungsbericht zu berücksichtigen.

Werden innerhalb von 10 Jahren nach Fertigstellung des Untersuchungsberichts wesentliche neue Tatsachen bekannt, so kann nach § 22 FIUUG das Verfahren frühestens nach Ablauf von einem halben Jahr nach der Fertigstellung des Berichtes wieder aufgenommen werden.

Seeunfälle und sonstige Vorkommnisse, deren Untersuchungsergebnisse nicht von besonderer Bedeutung für die Sicherheit auf See sind, werden mit einem summarischen Untersuchungsbericht abgeschlossen. Diese summarischen Berichte geben lediglich Auskunft über die an dem Unfall oder dem sonstigen Vorkommnis beteiligten Schiffe und den Unfallhergang.

## 5.4 Untersuchte Seeunfälle 2002/2003, die im Jahr 2003 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden

Veröff.	Bericht Nr.	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
30.04.03	179/02	25.11.02	Henny/OOCL Canada	Containerschiffe	Deutschland China	Elbe	Kollision
19.05.03	118/02	10.10.02	Stadt Arnis	Schlepper	Deutschland	Ostsee bei Dahmeshöved	Untergang
02.06.03	183/02	28.11.02	Irka	Fischkutter Kleinfischerei Fahrzeug	Deutschland	Ostsee/ vor Fehmarn	Untergang
13.06.03	31/02	11.07.02	Uno/Dettmer Tank	Trockenfrachter/ Schubleichter	Dänemark/ Deutschland	NOK	Kollision
04.07.03	40/03	14.02.03	Gina R/ Liebe	Frachtschiff/ Fischkutter	Antigua und Barbuda/ Deutschland	Ostsee/ vor Fehmarn	Kollision
18.07.03	19/03	23.01.03	Ville d´ Orion/ Top Glory	Containerschiffe	Deutschland China	Nord- Pazifik	Kollision
01.08.03	75/02	07.09.02	Taucher	Motoryacht	Deutschland	Ostsee	Untergang
01.09.03	63/03	07.03.03	Spiekerooog II	Fahrgastschiff	Deutschland	Ems	Kollision mit Ems- sperrwerk Gander- sum
15.09.03	49/02	15.06.02	Gotland	Segelschiff mit Motor	Deutschland	Ostsee/ bei Damp	Untergang
01.12.03	166/03	11.06.03	Finnrunner	Eisenbahnfähre	Deutschland	Skandia- vienkai Trave- münde	Kollision
15.12.03	198/02	10.12.02	Hongkong Express/ Sarah Glory	Containerschiff/ Tanker	Deutschland/ Panama	Zufahrt z. Suez- Kanal	Kollision

## 5.5 Schiffsuntergänge die 2003 mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen wurden:



Untergang Schlepper STADT ARNIS am 10.Okt.ober 2002 mit 2 Verletzten



Untergang Fischkutter IRKA am 28.November 2002 mit einem Toten



Untergang Motoryacht TAUCHER am 7.September 2002 ohne Verletzte



Untergang Segelschiff GOTLAND am 15.Juni 2002 ohne Verletzte

## 5.6 Untersuchungsberichte in Bearbeitung aus 2002/2003

Gepl. Veröff.	Bericht	Unfalltag	Schiffsname	Schiffstyp	Nationalität	Unfallort	Unfallart
05.01.04	88/03	11.03.03	Petuja	Containerschiff	Deutschland	Hafen Hamburg	tödlicher Unfall 1 Toter
15.02.04	54/03	04.03.03	Falcon Bay	Kühlschiff	Niederländische Antillen	Elbe	Kollision mit Kai und Köhlbrandhöft
10.05.04	213/02	19.12.02	P & O Nedlloyd Genoa/Ebro	Containerschiff/Chemikalien-tanker	England/Deutschland	Elbe	Kollision
01.04.04	262/03	01.09.03	VOC Frontier/Axel	Frachtschiff/Schlepper	Bahamas/Deutschland	Lübeck Hafen	Bruch der Schleppleine 3 Verletzte
15.04.04	156/03	03.06.03	Ivory Star 1	Containerschiff	Deutschland	Golf von Guinea	Kollision mit Ponton
05.03.04	226/03	30.07.03	Neptun	Fischkutter	Deutschland	Hafeneinfahrt Norddeich	Untergang
20.03.04	234/03	03.08.03	Deern	Segelyacht	Deutschland	Ostsee/östlich von Rügen	Untergang/ 1 Toter
01.05.04	314/03	11.10.03	Halunder Jet	HSC Katamaran	Deutschland	Nordsee/vor Helgoland	Personenunfall
15.06.04	315/03	13.10.03	Germa/Estecclipper	Kümo (MS) Containerschiff	Zypern/Luxemburg	NOK/Weiche Schwarzenbek	Kollision
	319/03	26.10.03	London Express	Containerschiff	Deutschland	Atlantik	tödlicher Unfall/ 1 Toter
	330/03	26.10.03	Dresden Express	Containerschiff	Deutschland	Pazifik	tödlicher Unfall/ 1 Toter
01.07.04	338/03	08.11.03	Lisa	Segelyacht	Deutschland	Ostsee/SO-lich von Fehmarn	über Bord gehen 1 Person mit Todesfolge
15.07.04	350/03	11.11.03	Auto Atlas	Autotransporter	Korea	Nord-Schleuse Bremerhaven	tödlicher Unfall/ 1 Toter
	382-03	19.12.03	Bounder/BBC Sweden	Frachtschiff/ Frachtschiff	A&B / Gibraltar	NOK, Km 43	Kollision, Schaden



## 5.7 Beispiele für 2003 untersuchte sehr schwere Seeunfälle



Tödlicher Unfall an Bord MS PETUJA am 11.März 2003



Kenterung Fischkutter NEPTUN am 30.Juli 2003 ohne Verletzte



Kollision Segelyacht DEERN am 3.August 2003 mit einer Toten

## 5.8 Sicherheitsempfehlungen

Eine Sicherheitsempfehlung nach § 15 Abs. 1 und Abs. 10 SUG in Verbindung mit § 19 Flug-Unfall-Untersuchungs-Gesetz (FIUUG) kann vom Leiter der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung unabhängig vom Stadium des Untersuchungsverfahrens herausgegeben werden, wenn dies wegen Gefahr im Verzug zur Verhütung künftiger Unfälle oder sonstiger Vorkommnisse aus gleichem oder ähnlichem Anlass ohne weiteren Aufschub geboten ist.

Am 11. April 2003 hat die BSU an die Eigner, Betreiber und Schiffsführer von Traditionsschiffen eine Sicherheitsempfehlung zur Überprüfung der Stabilität dieser Schiffe herausgegeben.

## 5.9 Zusammenarbeit mit ausländischen Untersuchungsbehörden

Mit den Untersuchungsbehörden ausländischer Staaten besteht eine sehr gute Zusammenarbeit. Gemeinsam mit den dänischen Untersuchungsbehörden, der Danish Maritime Authority (DMA), wurde ein Untersuchungsbericht 31/02, Kollision MS „UNO“ – BMS „DETTMER TANK 46“, veröffentlicht. Federführender Staat nach § 16 SUG war Dänemark.

Die amerikanische United States Coast Guard (USCG) konnte durch Ermittlungen an Bord von zwei deutschen Seeschiffen der BSU sachdienliche Hinweise liefern für die Aufklärung der Unfallursachen.

Die Koreanische Seeunfalluntersuchungsstelle, Korean Maritime Safety Tribunal (KMST), unterstützt die BSU bei der Untersuchung eines Todesfalls an Bord eines Schiffes unter koreanischer Flagge.

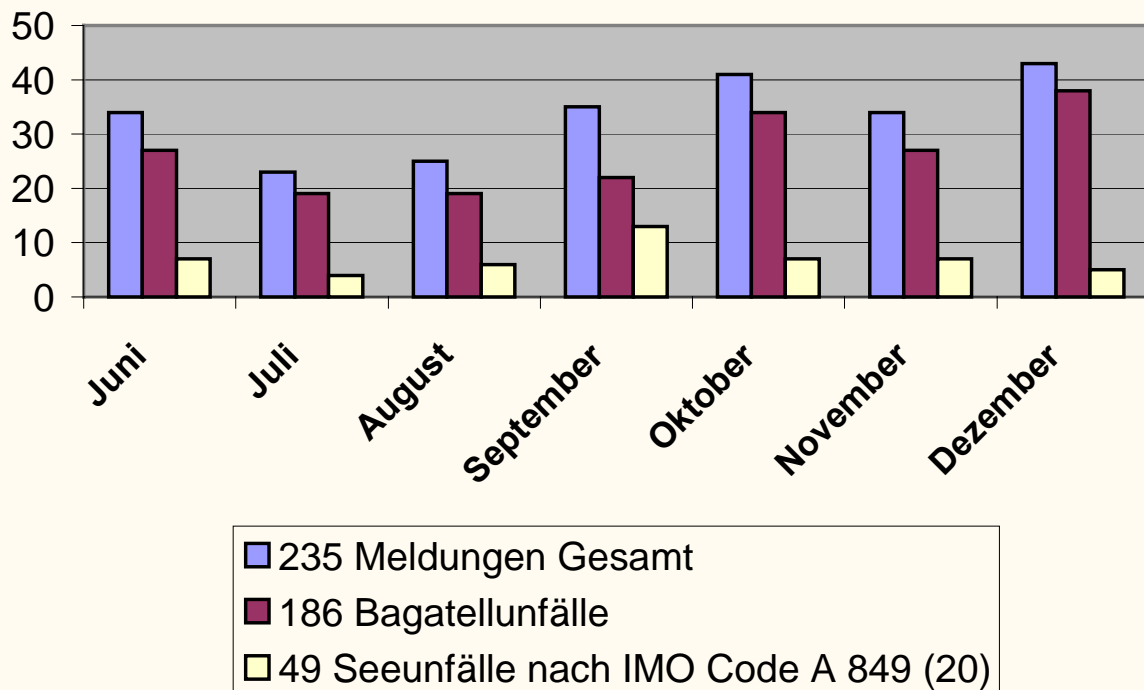


## 6 Jahresstatistik 20. Juni bis 31. Dezember 2002

In der Zeit vom 20. Juni 2002 bis 31. Dezember 2002 wurden 235 Seeunfälle gemeldet, erfasst und bearbeitet. In diesen Meldungen sind 186 Bagatellunfälle enthalten. Sehr schwere, schwere und weniger schwere Seeunfälle nach IMO Code A 849 (20) sind von der BSU in 49 Seeunfällen bearbeitet worden. Insgesamt wurden im 2. Halbjahr 12 Todesfälle, 2 Vermisste und 51 verletzte Personen gemeldet.

Von diesen Seeunfällen wurden 8 Unfälle eingehender untersucht und davon sind 7 Untersuchungsberichte 2003 veröffentlicht worden. Ein Bericht ist zur Zeit bei den Unfallbeteiligten zur Stellungnahme und in Vorbereitung zur Veröffentlichung.

### Monatliche Verteilung der Seeunfallmeldungen 2002



**Gemeldete Seeunfälle vom 20. Juni bis 31. Dezember 2002 : 235**

	Absolut	Prozent
<b>1) Verteilung der Seeunfälle auf die Schiffstypen, gesamt</b>	<b>311</b>	
<b>1 Trockenfrachter</b>	<b>117</b>	<b>37,62%</b>
.1 Trockenfrachter von weniger als 100 BRT/BRZ	0	
.2 Trockenfrachter von 100 bis 499,99 BRT-BRZ	1	0,32%
.3 Trockenfrachter von 500 bis 1.599,99 BRT/BRZ	14	4,50%
.4 Trockenfrachter von 1.600 bis 4.999,99 BRT/BRZ	61	19,61%
.5 Trockenfrachter von 5.000 BRT/BRZ und mehr	40	12,86%
.6 Binnen-Trockenfrachter	1	0,32%
<b>2 Tankschiffe</b>	<b>22</b>	<b>7,07%</b>
.1 Tankschiffe von weniger als 100 BRT/BRZ	0	
.2 Tankschiffe von 100 bis 499,99 BRT/BRZ	1	0,32%
.3 Tankschiffe von 500 bis 1.599,99 BRT/BRZ	2	0,64%
.4 Tankschiffe von 1.600 bis 4.999,99 BRT/BRZ	10	3,22%
.5 Tankschiffe von 5.000 BRT/BRZ und mehr	1	0,32%
.6 Binnen-Tankschiffe	8	2,57%
<b>3</b>		
.1 Schlepper	6	1,93%
.2 Lotsenversetzboote	4	1,29%
<b>4 Fahrgastschiffe/Fähren</b>	<b>16</b>	<b>5,14%</b>
.1 Fahrgastschiffe in der nationalen Fahrt	14	4,50%
.2 Fahrgastschiffe in der Auslandsfahrt	1	0,32%
.3 Binnen-Fahrgastschiffe	1	0,32%
<b>5 Fischereifahrzeuge</b>	<b>25</b>	<b>8,04%</b>
.1 Fischereifahrzeuge in der Küstenfischerei	25	
.2 Fischereifahrzeuge in der Hochseefischerei	0	
<b>6 Ro-Ro-Schiffe</b>	<b>16</b>	<b>5,14%</b>
<b>7 Sportanglerfahrzeuge</b>	<b>0</b>	<b>0,00%</b>
<b>8 Wasserfahrzeuge ohne eigenen Antrieb</b>	<b>3</b>	<b>0,96%</b>
<b>9 Schwimmendes Arbeitsgerät (Ponton)</b>	<b>9</b>	<b>2,89%</b>
<b>10 Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes</b>	<b>4</b>	<b>1,29%</b>
<b>11 Schiffe der Bundeswehr</b>		
.1 Kriegsschiffe (einschl. U-Boote)	1	0,32%
.2 Hilfsschiffe der Bundeswehr	1	0,32%
<b>12 Gewerblich genutzte Kleinfahrzeuge</b>		
.1 Gewerblich genutzte Kleinfahrzeuge bis zu 50 BRT	2	0,64%
.2 Gewerblich genutzte Kleinfahrzeuge von mehr als 50 BRT/BRZ	1	0,32%

Az.: 2002/2003

<b>13 Sportboote</b>	<b>66</b>	<b>21,22%</b>
.1 Vom Eigner genutzte Segelboote	40	12,86%
.2 Vom Eigner genutzte Motorboote	26	8,36%
.3 Vermietete Segelboote (m. Motor)	0	
.4 Vermietete Motorboote	0	
<b>14 Traditionsschiffe</b>	<b>12</b>	<b>3,86%</b>
<b>15 HSC (Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge)</b>	<b>1</b>	<b>0,32%</b>
<b>16 Sonstige Seeschiffe</b> (ausl. Kriegsschiff)	<b>5</b>	<b>1,61%</b>

## 2) Verteilung auf Seegebiete:

	<b>235</b>	
<b>1-1 Nordsee</b>	<b>20</b>	<b>8,51%</b>
1-1-1 Innerhalb des Hoheitsbereiches	20	8,51%
1-1-2 Hohe See im Bereich des deutschen Festlandssockels	0	
1-1-3 Verkehrstrennungsgebiete im Bereich des deutschen Festlandssockels	0	
<b>1-2 Ostsee</b>	<b>72</b>	<b>30,64%</b>
1-2-1 Flensburger Förde	3	1,28%
1-2-2 Kieler Förde	4	1,70%
1-2-3 Trave	3	1,28%
1-2-4 Innerhalb des Hoheitsbereiches	62	26,38%
1-2-5 Hohe See im Bereich des deutschen Festlandssockels	0	
1-2-6 Verkehrstrennungsgebiete im Bereich des deutschen Festlandssockels	0	
<b>1-3 Ems</b>	<b>1</b>	<b>0,43%</b>
<b>1-4 Weser</b>	<b>9</b>	<b>3,83%</b>
1-4-1 Hunte	0	
<b>1-5 Jade</b>	<b>4</b>	<b>1,70%</b>
<b>1-6 Elbe</b>	<b>59</b>	<b>25,11%</b>
1-6-1 Nebengewässer der Elbe	0	
<b>1-7 NOK</b>	<b>55</b>	<b>23,40%</b>
1-7-1 Kiel-Holtenau	12	5,11%
1-7-2 Brunsbüttel	30	12,77%
1-7-3 Rendsburg	2	0,85%
1-7-4 Strecke	11	4,68%
<b>1-8 Weltweit</b>	<b>15</b>	<b>6,38%</b>

**Gesamt 235**

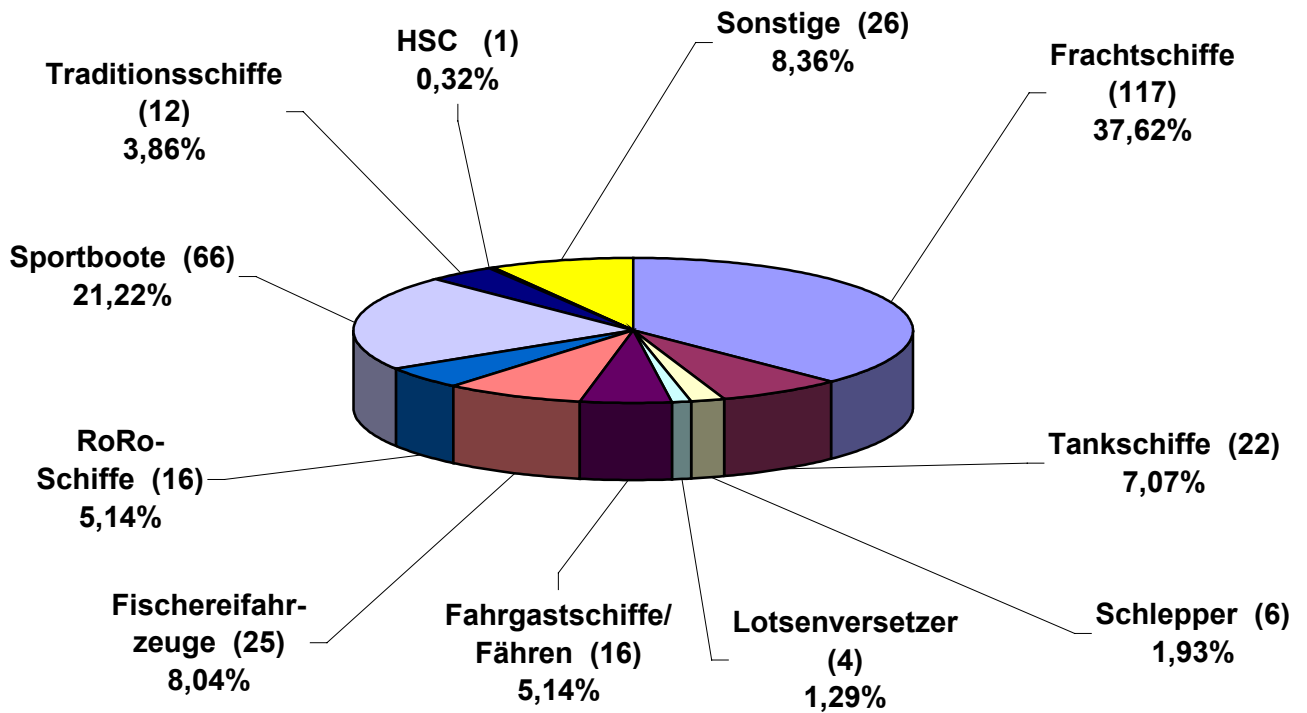
**3) Alter der Schiffe****311**

1	0 bis 4 Jahre	27	8,68%
2	5 bis 9 Jahre	32	10,29%
3	10 bis 14 Jahre	27	8,68%
4	15 bis 19 Jahre	27	8,68%
5	20 bis 24 Jahre	27	8,68%
6	25 bis 29 Jahre	20	6,43%
7	30 und mehr Jahre	32	10,29%
8	Keine Angaben	119	38,26%

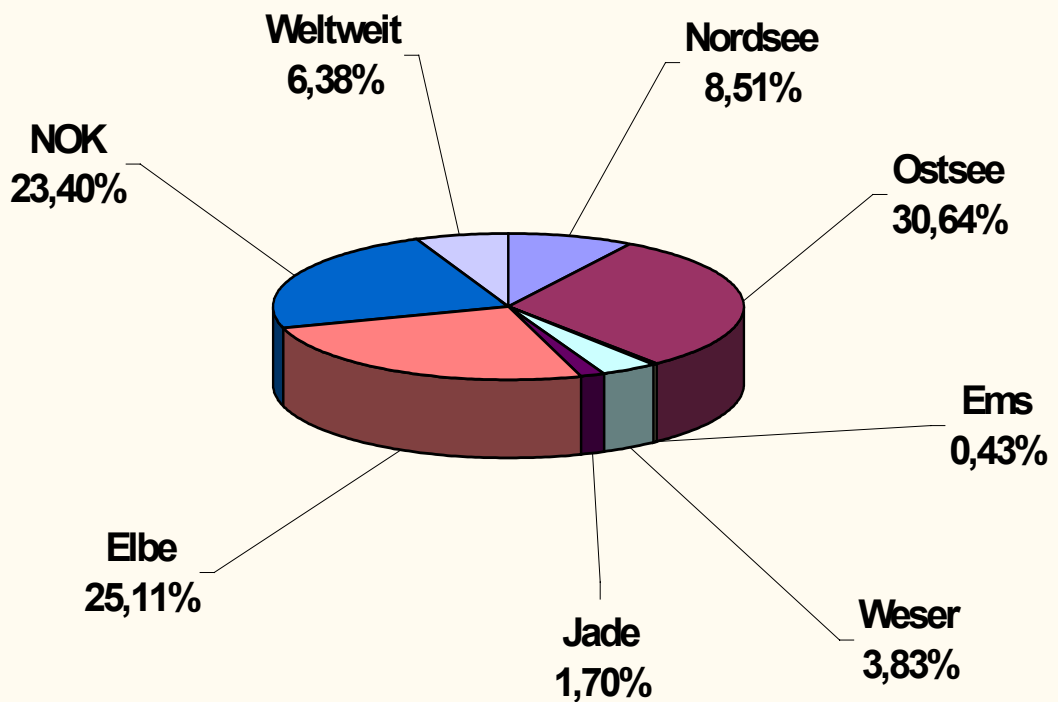
**4) Unfallzeiten****235**

1	00:00 - 01:59	14	5,96%
2	02:00 - 03:59	12	5,11%
3	04:00 - 05:59	16	6,81%
4	06:00 - 07:59	19	8,09%
5	08:00 - 09:59	16	6,81%
6	10:00 - 11:59	24	10,21%
7	12:00 - 13:59	20	8,51%
8	14:00 - 15:59	32	13,62%
9	16:00 - 17:59	24	10,21%
10	18:00 - 19:59	13	5,53%
11	20:00 - 21:59	25	10,64%
12	22:00 - 23:59	11	4,68%
13	keine Angaben	9	3,83%

### Unfall Verteilung 2002 auf Schiffstypen



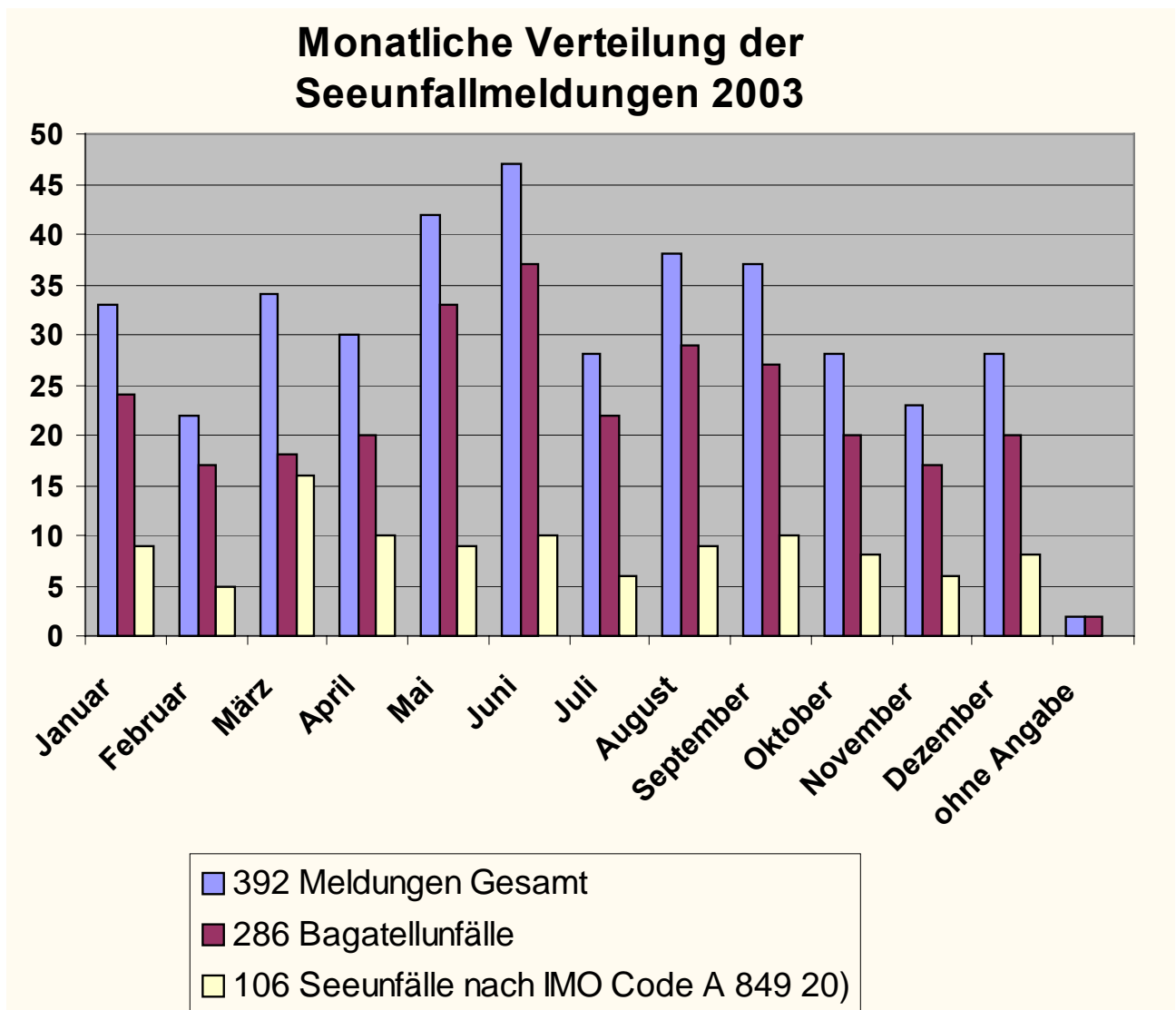
### Unfall Verteilung 2002 auf Seegebiete



## 7 Jahresstatistik 1. Januar bis 31. Dezember 2003

In der Zeit vom 1. Januar 2003 bis 31. Dezember 2003 wurden 392 Seeunfälle gemeldet, erfasst und bearbeitet. Diese Meldungen teilen sich auf in 286 Bagatellunfälle sowie insgesamt 106 sehr schwere, schwere und weniger schwere Unfälle (Beinah-Unfälle). Es wurden 12 Todesfälle sowie 53 Verletzte Personen der BSU im Rahmen der Seeunfalluntersuchung gemeldet.

Von diesen Seeunfällen wurden 17 Unfälle eingehender untersucht. Vier Untersuchungsberichte wurden im Jahr 2003 und einer im Januar 2004 veröffentlicht. Fünf Untersuchungsberichte sind nach § 15 SUG den Unfallbeteiligten zur Stellungnahme übersandt worden und sind in der Vorbereitung zur Veröffentlichung. Sieben Seeunfälle werden zur Zeit noch ausführlich untersucht und ebenfalls mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen werden.



**Gemeldete Seeunfälle vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003 : 392**

	<b>Absolut</b>	<b>Prozent</b>
	<b>482</b>	
<b>1) Verteilung der Seeunfälle auf die Schiffstypen</b>		
<b>1 Trockenfrachter</b>	<b>225</b>	<b>46,68%</b>
.1 Trockenfrachter von weniger als 100 BRT/BRZ	1	0,21%
.2 Trockenfrachter von 100 bis 499,99 BRT-BRZ	9	1,87%
.3 Trockenfrachter von 500 bis 1.599,99 BRT/BRZ	41	8,51%
.4 Trockenfrachter von 1.600 bis 4.999,99 BRT/BRZ	81	16,80%
.5 Trockenfrachter von 5.000 BRT/BRZ und mehr	90	18,67%
.6 Binnen-Trockenfrachter	3	0,62%
<b>2 Tankschiffe</b>	<b>24</b>	<b>4,98%</b>
.1 Tankschiffe von weniger als 100 BRT/BRZ	0	
.2 Tankschiffe von 100 bis 499,99 BRT/BRZ	0	
.3 Tankschiffe von 500 bis 1.599,99 BRT/BRZ	2	0,41%
.4 Tankschiffe von 1.600 bis 4.999,99 BRT/BRZ	8	1,66%
.5 Tankschiffe von 5.000 BRT/BRZ und mehr	11	2,28%
.6 Binnen-Tankschiffe	3	0,62%
<b>3</b>		
.1 Schlepper	23	4,77%
.2 Lotsenversetzboote	10	2,07%
<b>4 Fahrgastschiffe/Fähren</b>	<b>19</b>	<b>3,94%</b>
.1 Fahrgastschiffe in der nationalen Fahrt	15	3,11%
.2 Fahrgastschiffe in der Auslandsfahrt	4	0,83%
.3 Binnen-Fahrgastschiffe	0	
<b>5 Fischereifahrzeuge</b>	<b>32</b>	<b>6,64%</b>
.1 Fischereifahrzeuge in der Küstenfischerei	32	6,64%
.2 Fischereifahrzeuge in der Hochseefischerei	0	
<b>6 Ro-Ro-Schiffe</b>	26	5,39%
<b>7 Sportanglerfahrzeuge</b>	3	0,62%
<b>8 Wasserfahrzeuge ohne eigenen Antrieb</b>	3	0,62%
<b>9 Schwimmendes Arbeitsgerät (Ponton)</b>	4	0,83%
<b>10 Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes</b>	5	1,04%
<b>11 Schiffe der Bundeswehr</b>		
.1 Kriegsschiffe (einschl. U-Boote)	1	0,21%
.2 Hilfsschiffe der Bundeswehr	0	
<b>12 Gewerblich genutzte Kleinfahrzeuge</b>		
.1 Gewerblich genutzte Kleinfahrzeuge bis zu 50 BRT	0	
.2 Gewerblich genutzte Kleinfahrzeuge von mehr als 50 BRT/BRZ	1	0,21%

<b>13 Sportboote</b>	<b>90</b>	<b>18,67%</b>
.1 Vom Eigner genutzte Segelboote	65	13,49%
.2 Vom Eigner genutzte Motorboote	23	4,77%
.3 Vermietete Segelboote (m. Motor)	1	0,21%
.4 Vermietete Motorboote	1	0,21%
<b>14 Traditionsschiffe</b>	<b>9</b>	<b>1,87%</b>
<b>15 HSC (Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge)</b>	<b>1</b>	<b>0,21%</b>
<b>16 Sonstige Seeschiffe</b> (ausl. Kriegsschiff)	<b>6</b>	<b>1,24%</b>
	482	

## 2) Verteilung auf Seegebiete:

392

<b>1-1 Nordsee</b>	<b>44</b>	<b>11,22%</b>
1-1-1 Innerhalb des Hoheitsbereiches	39	9,95%
1-1-2 Hohe See im Bereich des deutschen Festlandssockels	0	
1-1-3 Verkehrstrennungsgebiete im Bereich des deutschen Festlandssockels	5	1,28%
<b>1-2 Ostsee</b>	<b>93</b>	<b>23,72%</b>
1-2-1 Flensburger Förde	2	0,51%
1-2-2 Kieler Förde	2	0,51%
1-2-3 Trave	10	2,55%
1-2-4 Innerhalb des Hoheitsbereiches	73	18,62%
1-2-5 Hohe See im Bereich des deutschen Festlandssockels	0	
1-2-6 Verkehrstrennungsgebiete im Bereich des deutschen Festlandssockels	6	1,53%
<b>1-3 Ems</b>	<b>17</b>	<b>4,34%</b>
<b>1-4 Weser</b>	<b>21</b>	<b>5,36%</b>
1-4-1 Hunte	2	0,51%
<b>1-5 Jade</b>	<b>4</b>	<b>1,02%</b>
<b>1-6 Elbe</b>	<b>104</b>	<b>26,53%</b>
1-6-1 Nebengewässer der Elbe	1	0,26%
<b>1-7 NOK</b>	<b>89</b>	<b>22,70%</b>
1-7-1 Kiel-Holtenau	21	5,36%
1-7-2 Brunsbüttel	43	10,97%
1-7-3 Rendsburg	3	0,77%
1-7-4 Strecke	22	5,61%
<b>1-8 Weltweit</b>	<b>17</b>	<b>4,34%</b>



### 3) Alter der Schiffe

1	0 bis 4 Jahre	482	42	8,71%
2	5 bis 9 Jahre		55	11,41%
3	10 bis 14 Jahre		38	7,88%
4	15 bis 19 Jahre		43	8,92%
5	20 bis 24 Jahre		54	11,20%
6	25 bis 29 Jahre		31	6,43%
7	30 und mehr Jahre		58	12,03%
8	Keine Angaben		161	33,40%

### 4) Unfallzeiten

1	00:00 - 01:59	392	23	5,87%
2	02:00 - 03:59		26	6,63%
3	04:00 - 05:59		23	5,87%
4	06:00 - 07:59		24	6,12%
5	08:00 - 09:59		31	7,91%
6	10:00 - 11:59		26	6,63%
7	12:00 - 13:59		43	10,97%
8	14:00 - 15:59		46	11,73%
9	16:00 - 17:59		43	10,97%
10	18:00 - 19:59		30	7,65%
11	20:00 - 21:59		29	7,40%
12	22:00 - 23:59		19	4,85%
13	keine Angaben		29	7,40%

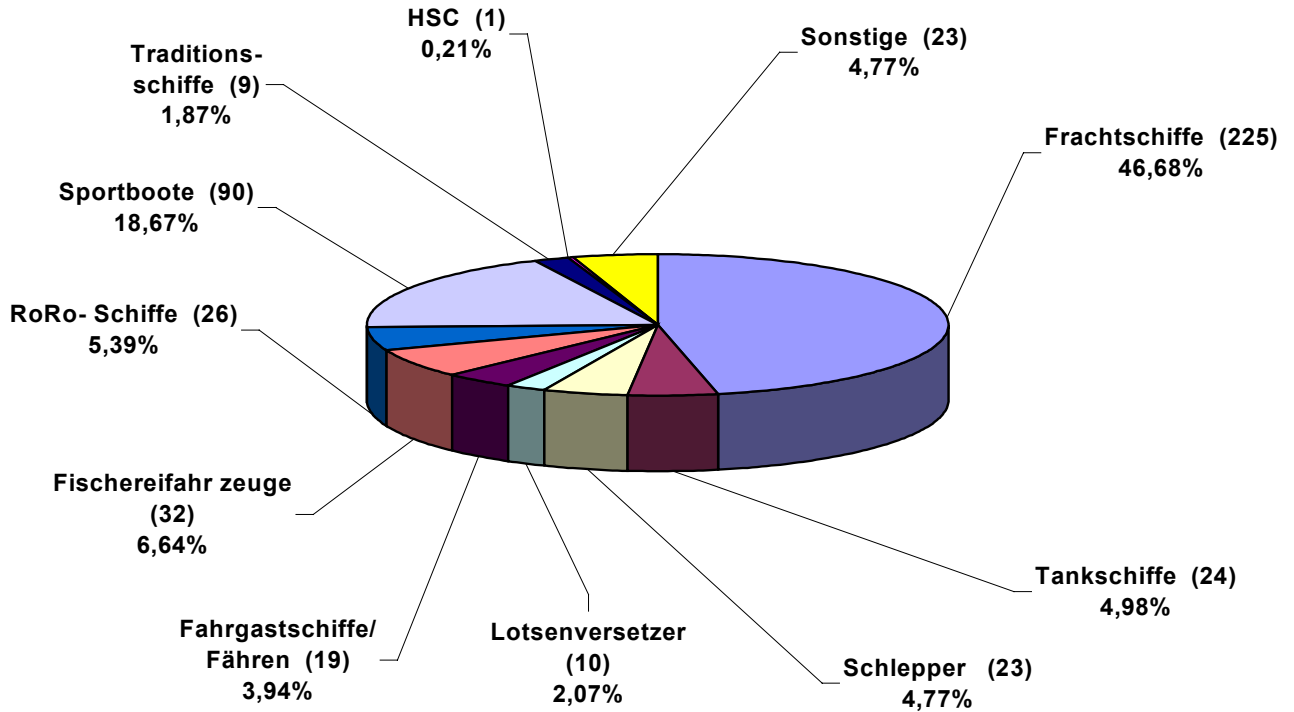
### 5) Unfälle direkt vor Wachwechsel

1	23:45 - 23:59	392	2	0,51%
2	03:45 - 03:59		2	0,51%
3	07:45 - 03:59		1	0,26%
4	11:45 - 11:59		3	0,77%
5	15:45 - 15:59		4	1,02%
6	19:45 - 19:59		4	1,02%

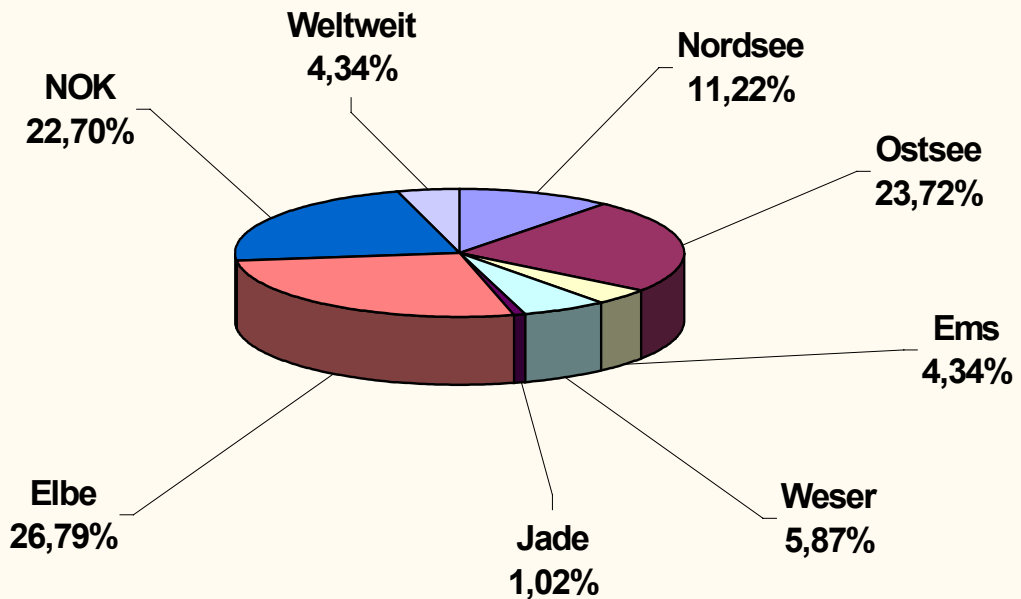
### 6) Unfälle direkt nach Wachwechsel

1	00:00 - 00:15	392	4	1,02%
2	04:00 - 04:15		2	0,51%
3	08:00 - 08:15		5	1,28%
4	12:00 - 12:15		8	2,04%
5	16:00 - 16:15		9	2,30%
6	20:00 - 20:15		6	1,53%

### Unfall Verteilung 2003 auf Schiffstypen



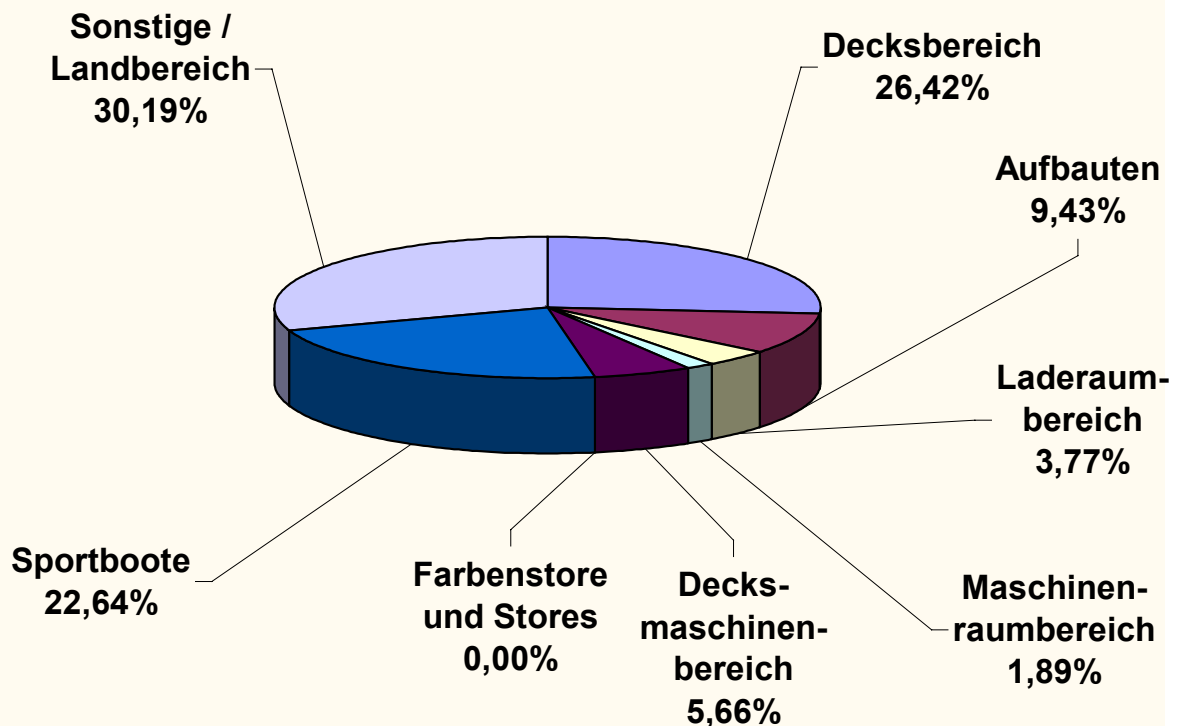
### Unfall Verteilung 2003 auf Seegebiete



## Verletzte Personen 2003 aufgeteilt nach der Örtlichkeit

<b>Gesamt</b>			<b>53 Personen</b>
<b>1</b>	<b>Decksbereich</b>	<b>26,42%</b>	<b>14 Personen</b>
<b>2</b>	<b>Aufbauten</b>	<b>9,43%</b>	<b>5 Personen</b>
<b>3</b>	<b>Laderaumbereich</b>	<b>3,77%</b>	<b>2 Personen</b>
<b>4</b>	<b>Maschinenraumbereich</b>	<b>1,89%</b>	<b>1 Personen</b>
<b>5</b>	<b>Decksmaschinenbereich</b>	<b>5,66%</b>	<b>3 Personen</b>
<b>6</b>	<b>Farbenstore und Stores</b>	<b>0,00%</b>	<b>0 Personen</b>
<b>7</b>	<b>Sportboote</b>	<b>22,64%</b>	<b>12 Personen</b>
<b>8</b>	<b>Sonstige / Landbereich</b> ( hier sind 16 Personen durch Sog verletzt worden)	<b>30,19%</b>	<b>16 Personen</b>

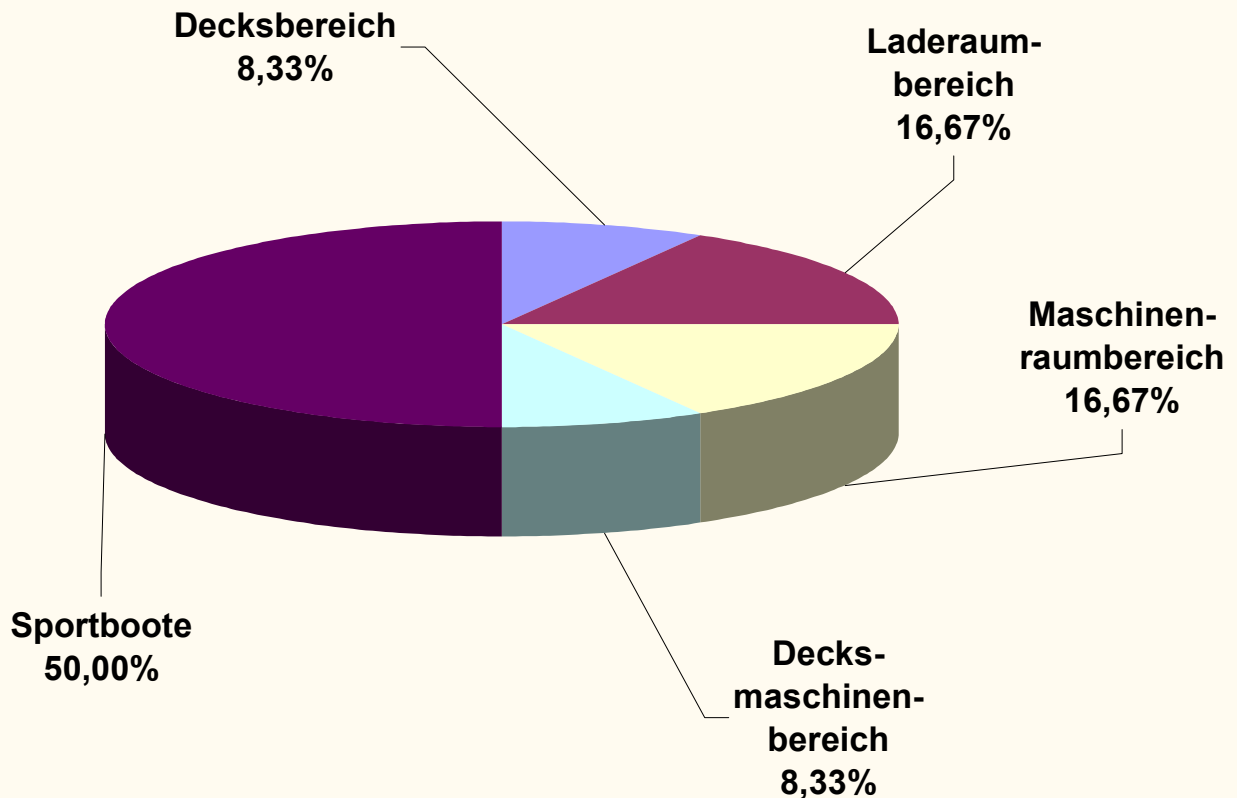
### Verletzte Personen 2003 aufgeteilt nach Örtlichkeit



## Todesfälle 2003 aufgeteilt nach der Örtlichkeit

<b>Gesamt</b>			<b>12 Personen</b>
<b>1</b>	<b>Decksbereich</b>	<b>8,33%</b>	<b>1 Personen</b>
<b>2</b>	<b>Laderaumbereich</b>	<b>16,67%</b>	<b>2 Personen</b>
<b>3</b>	<b>Maschinenraumbereich</b>	<b>16,67%</b>	<b>2 Personen</b>
<b>4</b>	<b>Decksmaschinenbereich</b>	<b>8,33%</b>	<b>1 Personen</b>
<b>5</b>	<b>Sportboote</b>	<b>50,00%</b>	<b>6 Personen</b>

### Getötete Personen 2003 aufgeteilt an Bord nach Örtlichkeit



# Unfallarten für 2003

Untergang	Wassereinbruch	Kenterung	Grundberührung/ Böschungsb- rührung	Kollision		Brand/ Explosion			Maschinen- ausfall/ Ruderanlagen- probleme	Sonstiges
				Schiff/Schiff	Schiff/Objekt	Maschinenraum	Laderäume	Unterkünfte		

## 1 Trockenfrachter

- .1 Trockenfrachter von weniger als 100 BRT/BRZ
- .2 Trockenfrachter von 100 bis 499,99 BRT/BRZ
- .3 Trockenfrachter von 500 bis 1.599,99 BRT/BRZ
- .4 Trockenfrachter von 1.600 bis 4.999,99 BRT/BRZ
- .5 Trockenfrachter von 5.000 BRT/BRZ und mehr
- .6 Binnen-Trockenfrachter

						1					
			3	2	3						
			12	7	16				2	2	
			11	7	29				8	4	
			12	11	27	2	1		6	10	
			1								

## 2 Tankschiffe

- .1 Tankschiffe von weniger als 100 BRT/BRZ
- .2 Tankschiffe von 100 bis 499,99 BRT/BRZ
- .3 Tankschiffe von 500 bis 1.599,99 BRT/BRZ
- .4 Tankschiffe von 1.600 bis 4.999,99 BRT/BRZ
- .5 Tankschiffe von 5.000 BRT/BRZ und mehr
- .6 Binnen-Tankschiffe

						2					
				2	4				1	1	
			4	1	4					1	
				1							
1	2			6	7					4	
				2						2	

## 3 .1 Schlepper

- .2 Lotsenversetzfahrzeuge

## 4 Fahrgastschiffe/Fähren

- .1 Fahrgastschiffe in der nationalen Fahrt
- .2 Fahrgastschiffe in der Auslandsfahrt
- .3 Binnen-Fahrgastschiffe

	1		1	1	4			1		1	2
			1		2						

## 5 Fischereifahrzeuge

- .1 Fischereifahrzeuge in der Küstenfischerei
- .2 Fischereifahrzeuge in der Hochseefischerei

1	1		3	2	5	5		1			2
				1							
				4	7	2	1				6
			1								
		1		1	1						
					1		1				2
				1							

## 6 Ro-Ro-Schiffe

## 7 Sportanglerfahrzeuge

## 8 Wasserfahrzeuge ohne eigenen Antrieb

## 9 Schwimmendes Arbeitsgerät (Ponton)

## 10 Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes

## 11 Schiffe der Bundeswehr

- .1 Kriegsschiffe (einschl. U-Boote)
- .2 Hilfsschiffe der Bundeswehr

											1
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---

## 12 Gewerblich genutzte Kleinfahrzeuge

- .1 Gewerblich genutzte Kleinfahrzeuge bis 50 BRT
- .2 Gewerblich genutzte Kleinfahrzeuge von mehr als 50 BRT/BRZ

1											
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

## 13 Sportboote

- .1 Vom Eigner genutzte Segelboote
- .2 Vom Eigner genutzte Motorboote
- .3 Vermietete Segelboote (m. Motor)
- .4 Vermietete Motorboote

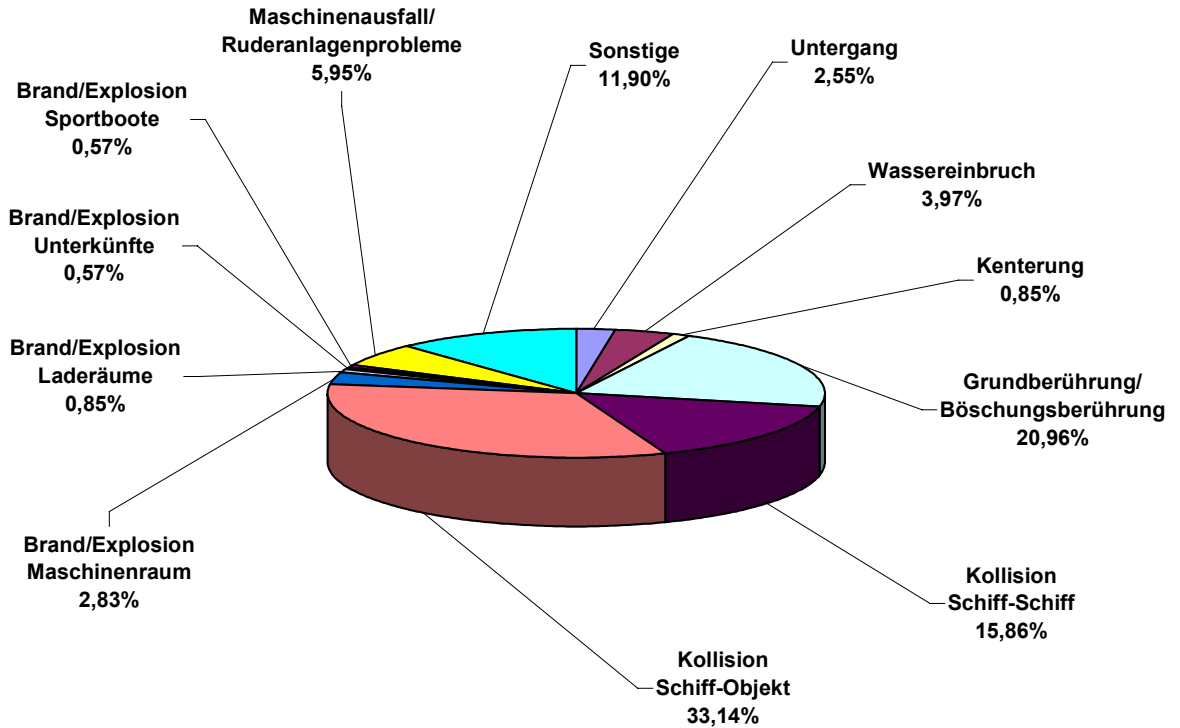
3	6	2	17	7	1			1		7	
2	3		3	1				1	1	2	
	1								1		
			1								
			2	1	3						
			1								
1					1				1		

## 14 Traditionsschiffe

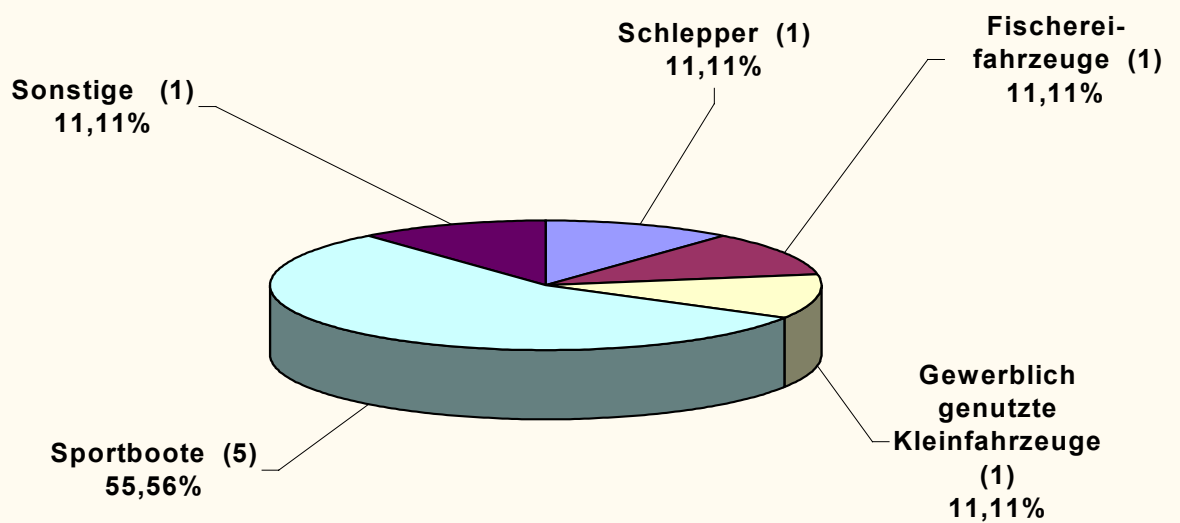
## 15 HSC (Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge)

## 16 Sonstige Seeschiffe

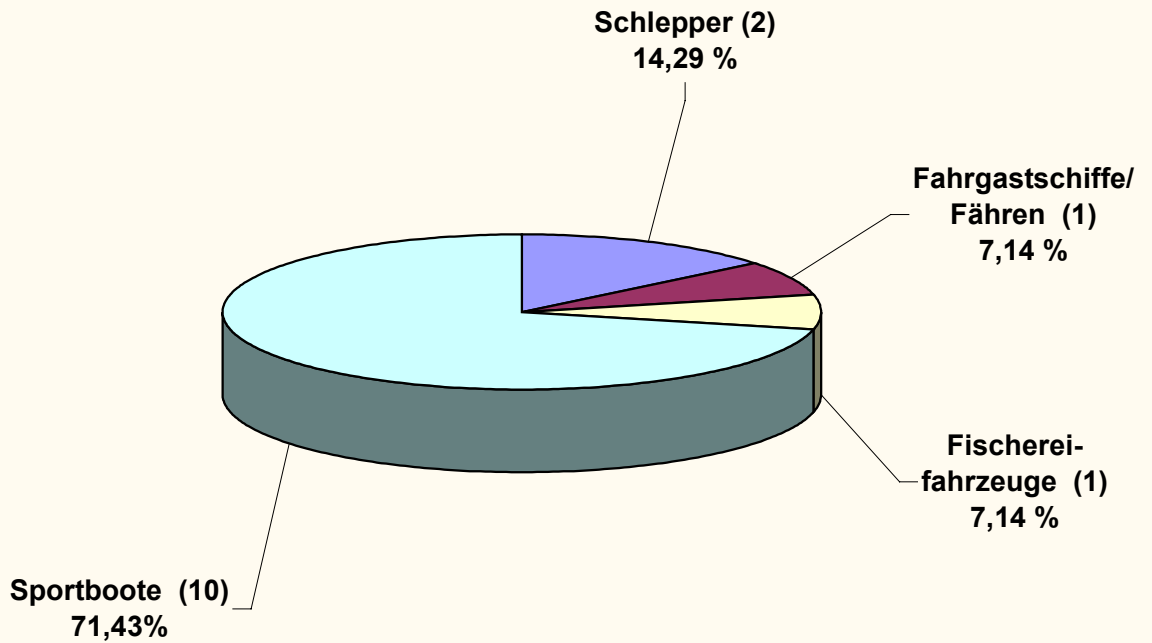
## Unfallarten 2003



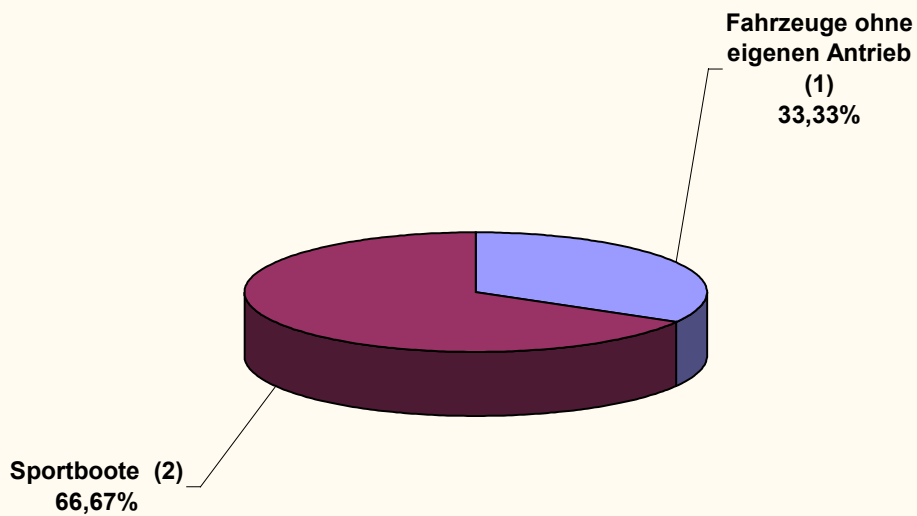
## Untergänge 2003 Verteilung auf Schiffstypen



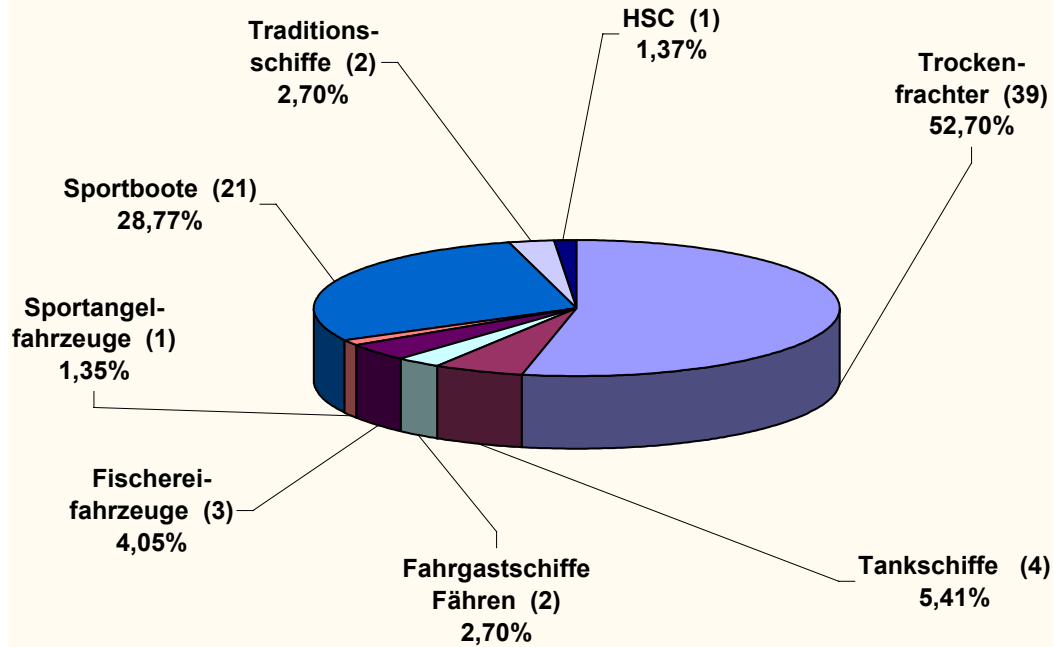
## Wassereinbruch 2003 Verteilung auf Schiffstypen



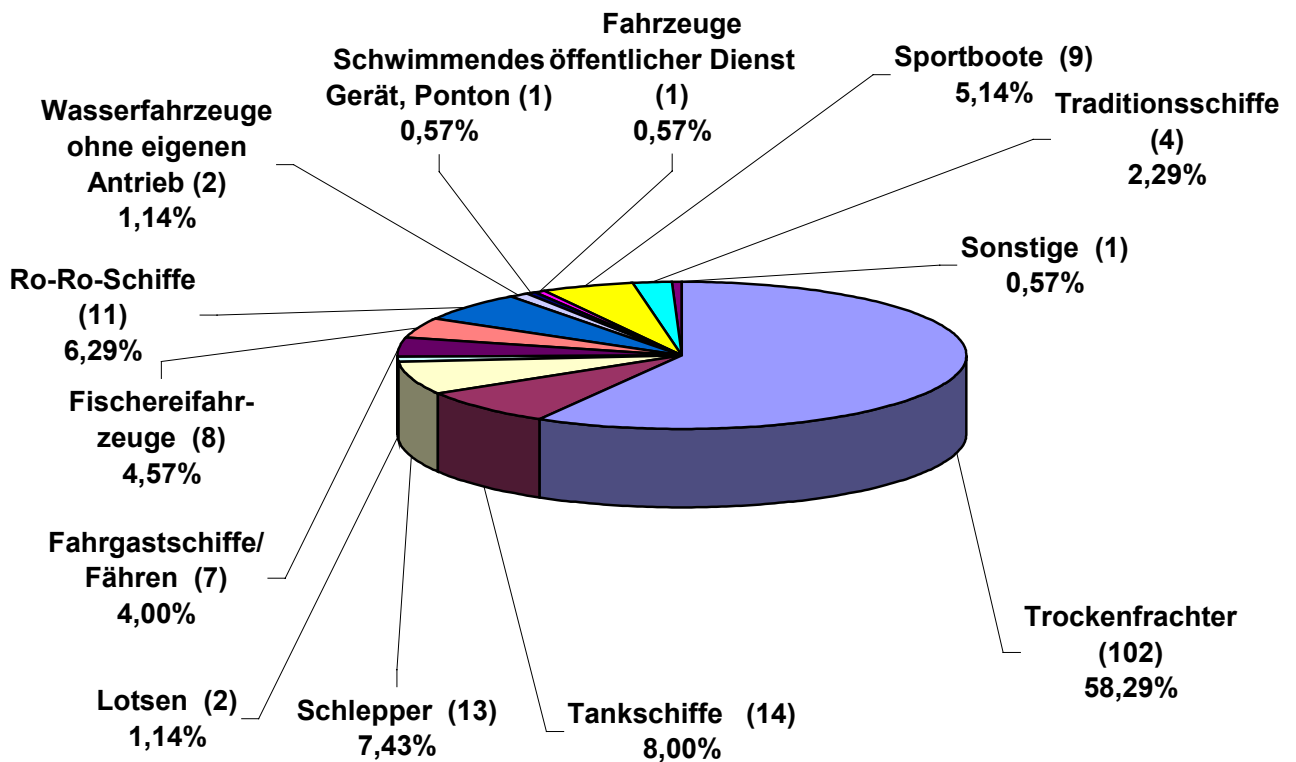
## Kenterungen 2003 Verteilung auf Schiffstypen



**Grundberührung / Böschungsberührung 2003**  
**Verteilung auf Schiffstypen**

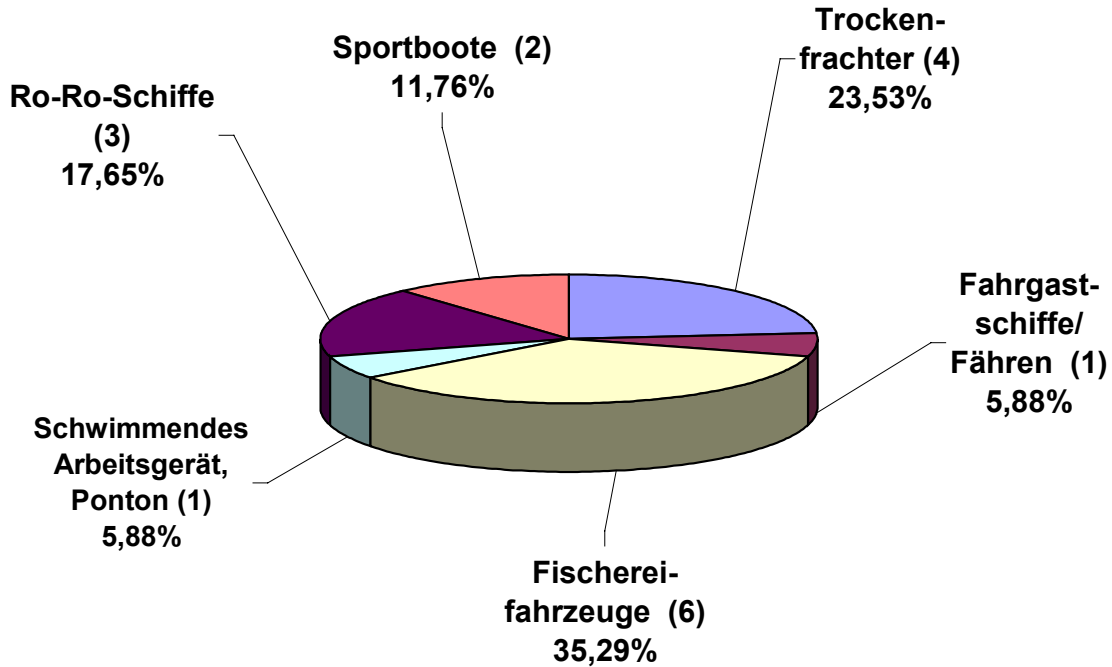


**Kollision 2003 Verteilung auf Schiffstypen**

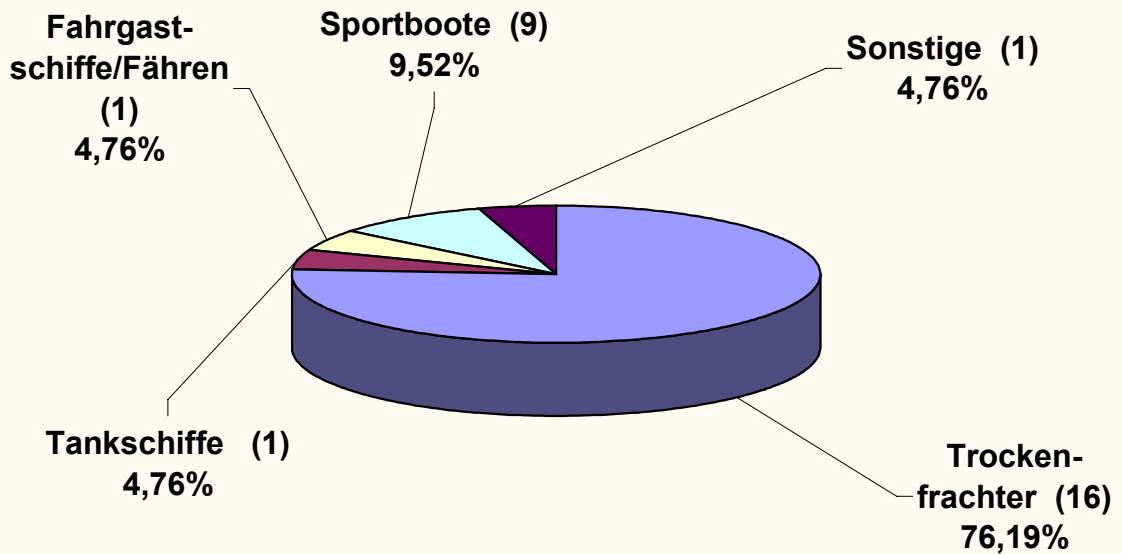




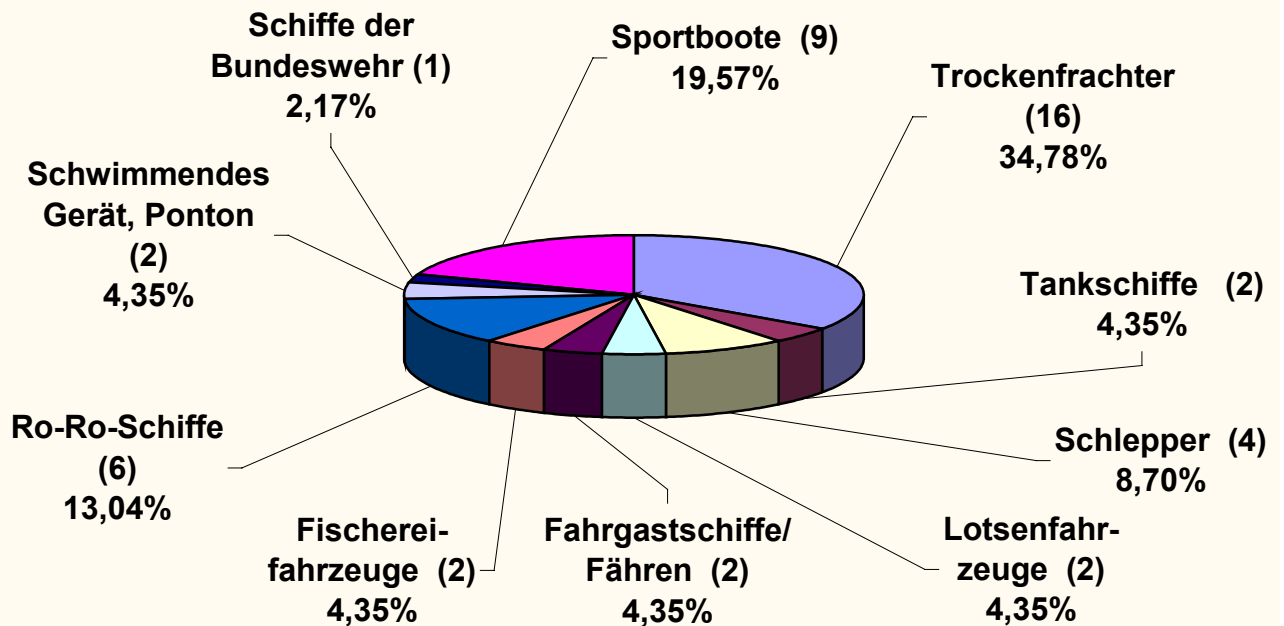
## Brand/Explosion 2003 Verteilung auf Schiffstypen



## Maschinenausfall / Ruderanlagenprobleme



## Sonstige Unfälle 2003 Verteilung auf Schiffstypen



Die Untersuchungen werden in Übereinstimmung mit dem Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz-SUG) vom 24. Juni 2002 durchgeführt. Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

Herausgeber:  
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung  
Bernhard-Nocht-Str. 78  
20359 Hamburg

Direktor: Dieter Graf,  
Tel.: +49 40 31908300,  
Fax.: +49 40 31908340  
posteingang-bsu@bsh.de  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)