



Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e. V.

Vorsitzer

An Bundesminister
für Verkehr, Bau und Wohnungswesen
Herr Reinhard Klimmt
Krausenstr. 17
10117 Berlin

Husum, 18. 10. 2000

Betr.: Neuordnung der Seeunfalluntersuchung gemäß Empfehlung Nr. 24 des Berichtes der Grobecker-Kommission

Bezug: Ihr Schreiben vom 01. September 2000 Az.: LS 20/00.03.06-

Sehr geehrter Herr Minister,

Zunächst dürfen wir uns für das von Ihrer Fachabteilung LS20 verfasste Antwortschreiben vom 1. September 2000 recht herzlich bedanken.

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V. teilt uneingeschränkt das in diesem Schreiben zum Ausdruck gebrachte Ziel, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Vorsorge für die Sicherheit und den Umweltschutz auf See sowie den Schutz der deutschen Küsten zu verbessern. Es steht außer Frage, dass sich Deutschland hier keine Defizite leisten darf.

Gegenwärtig hat es allerdings den Anschein, als wenn Anspruch und Realität dieser Forderung auseinander driften. Das erfüllt uns mit großer Sorge.

Sicherheitsrelevante Forderungen der SDN und anderer Fachkreise der deutschen Küste, wie z.B. nach der dringend notwendigen, dauerhaften Stationierung eines leistungsfähigen Sicherheitsschleppers oder Schaffung einer effizienteren Küstenwachstruktur wurden bislang nur halbherzig oder gar nicht umgesetzt. Daher ist es für uns unverständlich, wenn sich das Bundesverkehrsministerium als Konsequenz aus dem Pallas-Unfall vordringlich auf Themen konzentriert, die von den zentralen Sicherheitsbedürfnissen der deutschen Küste ablenken und im übrigen in der Öffentlichkeit von keiner Seite gefordert wurden.

Das Bemühen der Unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“ um geeignete Sicherheitsempfehlungen wird in vielen Punkten von uns anerkannt. Dies gilt jedoch nicht für die Empfehlung Nr.24 zur Seeunfalluntersuchung. Dort wurde ein komplexes Thema gezielt in die Expertenkommission hineingetragen, um die „Akzeptanz des Vorhabens“ in der Öffentlichkeit zu fördern. Wir verweisen auf die Kopie eines Vermerkes Ihrer Fachabteilung, dessen Art und Inhalt berechnete Zweifel aufwerfen, ob die Unabhängige Expertenkommission wirklich „unabhängig“ zu

ihrem Ergebnis gekommen ist.

Ein Vergleich der Empfehlung Nr.24 (einschließlich Begründung mit den Vermerken Ihrer Fachabteilung vom 20. und vom 24. Juni 1999) legt die Vermutung nahe, dass die „Unabhängigen Expertenkommission“ kritiklos den Wünschen der Fachabteilung des BMVB gefolgt sind. Die Grobecker-Studie als Beleg für die derzeitige Vorgehensweise heranzuziehen, erscheint uns daher nicht der richtige Weg.

Zu den Argumenten im einzelnen:

1. Die Aussage in Ihrem Schreiben vom 01.09.00, das Seeamt sei bei kaum einen Seeunfall am Unfallort, ist nicht richtig.

Wer - wie die SDN - die Unfälle an der deutschen Küste aufmerksam beobachtet, wird nicht übersehen, dass die Seeämter in wichtigen Seeunfällen fast immer mit eigenen Experten vor Ort ermittelt haben (z.B. MS Pallas, MS Lucky Fortune, MS Europa-Inchon Glory, BMS Hydra, MS Apollo, FSK Beluga, MS Flinterdam - Baltic Carrier, MS Merkur, MY Popeye usw.).

Dies können die Mitarbeiter Ihrer Fachabteilung bestätigen, soweit sie als Zuhörer in einer Seeamtsverhandlung teilnehmen oder die einschlägigen Presseberichte über die Seeunfallermittlungen lesen. Bei vertieftem Einstieg in die Seeamtsprüche wird der dahinterstehende Ermittlungsaufwand erkennbar. Die Seeamtsprüche sind Unfallanalysen, die sich auf die nüchternen Fakten konzentrieren und die Ergebnisse darstellen bzw. begründen.

2. U. E. ist es nicht richtig, wenn Sie Schreiben, dass die Seeämter keine Zuständigkeit im Ausland haben.

Auf Grund des § 5 Absatz 3 und des § 8 Absatz 3 des Seeunfalluntersuchungsgesetzes hat das Bundesministerium für Verkehr 1986 eine Durchführungsverordnung erlassen (DVSeeUG). In § 2 dieser Verordnung befinden sich detaillierte Regelungen über die Zuständigkeit der Seeämter außerhalb des Festlandsockelbereiches oder in fremden Hoheitsgewässern. (z.B. bei Schiffen unter fremder Flagge das Seeamt Emden, bei Toten oder Verschollenen das Seeamt Bremerhaven etc.). Wenn das Bundesverkehrsministerium die Auslandszuständigkeit der Seeämter auch vor dem Hintergrund des EU-Rechtes weiter ausdehnt, hat niemand etwas dagegen. Unseres Erachtens erfordert dies aber keine Gesetzesnovelle, die das ganze Gesetz in seinen Grundstrukturen umbaut. Wichtig erscheint uns in diesem Zusammenhang, dass das Budget der Seeämter entsprechend angepasst wird. Auch sollten bei allen Wünschen nach einer Intensivierung der internationalen Seeunfalluntersuchung nicht die Seeunfälle vor der „eigenen Haustür“ vergessen werden.

Es ist nicht die Aufgabe der deutschen Seeunfallbehörden bzw. des deutschen Steuerzahlers, den unterentwickelten Untersuchungsstandard zahlreicher Schifffahrtsnationen auszugleichen. Notwendiger ist es deshalb, auf internationaler Ebene (IMO, EU) dafür zu sorgen, dass andere Schifffahrtsnationen ihren nationalen und internationalen Rechtsverpflichtungen nachkommen

(z.B. gemäß Seerechtsübereinkommen und SOLAS-Abkommen). Was z.B. hat der Flaggenstaat Bahama getan, um die Aufklärung der Havarie „Pallas“ zu betreiben?

3. Die Feststellung fehlerhaften Verhaltens ist bei einer konsequenten Unfallanalyse in ca. 80% aller Seeunfälle unvermeidbar, eben weil über 90 % der Seeunfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind. Der Seeunfall „Lucky Fortune“ war dafür ein typisches Beispiel: Der anfängliche Verdacht eines technischen Mangels am Regler stellte sich in der

Seeamtsverhandlung als fehlerhafte Bedienung der Reglertechnik durch das technische Personal heraus.

Die SDN hat das öffentlich durchgeführte Verfahren durch fachkundige Beobachter aufmerksam verfolgt. Leider war kein fachkundiger Beobachter der Fachabteilung LS des Bundesverkehrsministeriums anwesend.

4. Unseres Erachtens ist es ein Fehler, wenn künftig nur noch Psychologen und Nautiker für die Untersuchung herangezogen werden. Es genügt ein Blick in den schwer verständlichen Gesetzentwurf, um zu erkennen, dass künftig Juristen mehr als zuvor notwendig sein werden, allein schon deshalb, um die Strafrelevanz zu erkennen.
5. Die Seeamtsprüche enthalten nach unserer Erkenntnis an zentraler Stelle sicherheitsrelevante Ergebnisse. Es ist aber nicht die gesetzliche Aufgabe der Seeämter, Sicherheitsempfehlungen zu geben. Leider ist nicht erkennbar wie das Bundesverkehrsministerium die Seeunfallsprüche der vergangenen 14 Jahre ausgewertet hat. Gibt es eine Stelle, in der Ingenieure, Nautiker u.a. die Seeamtsprüche systematisch ausgewertet haben? Wenn die Ergebnisse der Seeämter angeblich unbrauchbar waren, hätte die Aufsichtsbehörde längst etwas dagegen unternehmen müssen.

Wir empfinden die Behauptung der Fachabteilung Ihres Hauses - verehrter Herr Minister -, die neue Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung würde nur Aufgaben erfüllen, in denen die heutigen Seeämter bisher nicht tätig waren, als das Abschneiden einer sachlichen Diskussion.

6. Wir können nicht bestätigen, die Notwendigkeit einer Modernisierung der Seeunfalluntersuchung in Deutschland sei seit sieben Jahren bekannt. In diesem Zusammenhang auf die Veranstaltung des Deutschen Nautischen Vereins von 1996 zu verweisen, ist nicht richtig. Das eindeutige Fazit dieser Veranstaltung - an der Vertreter des Bundesverkehrsministeriums trotz Einladung nicht teilgenommen hatten - lautete: Die Seeämter haben sich bewährt.

Dies ist die Grundaussage der Veranstaltung, zu der es sicher einzelne Minderheitsmeinungen gibt, welche jedoch nicht als Nachweis einer längst fälligen Gesetzesnovellierung herangezogen werden können.

7. Patentzug oder Fahrverbot sind im Gegensatz zur Auffassung in Ihrem Schreiben keine Straf- sondern eine reine Sicherheitsentscheidung. Daher ist die Trennung von der Seeamtsverhandlung unter praktischen und sachlichen Erwägungen u.E. falsch.

Sehr geehrter Herr Minister Klimmt, die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste ist unverändert an einem fachlichen Dialog interessiert. Wir möchten daher dringend anregen, noch vor Beginn der Lesungen ein öffentliches Experten-Hearing zu veranstalten, bei dem alle fachlich involvierten Kreise eine faire Chance erhalten, ihren Sachverstand umfassend einzubringen. Die Ergebnisse einer solchen Experten-Diskussion könnten dann auch eine wichtige meinungsbildende Bewertungsgrundlage für die Abgeordneten des Deutschen Bundestages sein.

Das bisherige schriftliche Verfahren kann nicht ausreichen, das bereits entstandene Misstrauen in der Öffentlichkeit zu kompensieren. Daher unsere Empfehlung einer öffentlichen Anhörung. In einer so wichtigen Angelegenheit muss die Zeit dafür sein.

In einem weiteren Schreiben erlauben wir uns, Ihnen konkrete Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten.

Mit freundlichen Grüßen von der Nordseeküste

Priv. Doz. Dr. Volkert Dethlefsen

Vorsitzer SDN

Rudolf-Eugen Kelch

1. stellv. Vorsitzter SDN