

Pressemitteilung

Rückwirkend zum 01. November 2002 wurde Dieter Graf zum Leiter der in Hamburg neu eingerichteten Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) und gleichzeitig zum Leitenden Regierungsdirektor ernannt. Graf ist Kapitän und Volljurist und war seit 1986 bis zum Inkrafttreten des Seesicherheits-Untersuchungsgesetzes (SUG) am 20. Juni 2002 Vorsitzender der Seeämter Emden und Bremerhaven. Seither ist er mit dem Aufbau der BSU beauftragt, die in Kürze personell nahezu vollzählig mit insgesamt 6 Untersuchungsführern und – fachkräften, 4 Sachbearbeitern und Sachbearbeiterinnen im Verwaltungsbereich und einem Nautiker für den Bereich Fachaufgaben besetzt sein wird. Die BSU ist eine Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des BMVBW, dessen Dienst- und Fachaufsicht sie unterliegt. Nach § 12 Abs. 3 SUG dürfen der BSU jedoch keinerlei Weisungen hinsichtlich der Einleitung oder Nichteinleitung sowie des Inhalts und des Umfangs einer Untersuchung erteilt werden. Die BSU untersucht schwere Seeunfälle innerhalb des Hoheitsbereichs der Bundesrepublik Deutschland und außerhalb desselben, wenn Schiffe, welche die deutsche Flagge führen, beteiligt sind. Zweck der Untersuchung ist es, die Vorsorge für die Sicherheit der Seefahrt einschließlich des damit untrennbar im Zusammenhang stehenden Arbeitsschutzes von Beschäftigten auf Seeschiffen und des Umweltschutzes auf See durch die Untersuchung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse unter Einhaltung der darauf bezogenen geltenden internationalen Untersuchungsregelungen zu verbessern. Definiert werden schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse als im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes in der Seefahrt verursachte Ereignisse, durch die ein Mensch getötet, schwer verletzt worden oder verschollen ist, ein Schiffsverlust, Schiffbruch, Aufgrundlaufen, eine Aufgabe des Schiffes oder eine Kollision zu verzeichnen waren; ferner Ereignisse, durch die durch einen Seeunfall ein maritimer Umweltschaden eingetreten ist, Menschen oder ein Schiff gefährdet wurden oder die Gefahr eines schweren Schadens an einem Schiff, einem meeres technischen Bauwerk oder der Meeresumwelt verursacht worden ist.

Mitwirkungsrechte an internationalen Untersuchungen ergeben sich für die Bundesrepublik insbesondere dann, wenn ein „erhebliches Interesse“ daran geltend gemacht werden kann. Dies beinhaltet beispielsweise Seeunfälle auf Hoher See oder in fremden Küstenmeeren von fremdflaggigen Schiffen, deren zufolge ein oder mehrere Staatsbürger der Bundesrepublik das Leben verloren oder schwere Verletzungen erlitten hat bzw. haben. Auch umgekehrt haben fremde Staaten Mitwirkungsrechte bei einer Untersuchung der BSU, wenn diese ihrerseits ein „erhebliches Interesse“ daran für sich reklamieren können.

Eine gemeinsame deutsch/dänische Untersuchung findet beispielsweise statt anlässlich der Kollision des unter dänischer Flagge fahrenden MS „Uno“, das am 11. Juli 2002 auf dem Nord-Ostsee-Kanal bei Strom-Km 21,1 mit dem deutschen Schubverband „Dettmer Tank 46“ kollidierte.

Ein weiterer Fall, der eine internationale Zusammenarbeit der BSU mit dem Flaggenstaat des Kollisionsgegners und der US Coast Guard mit sich brachte, ist der Seeunfall des deutschen MS „Ville D’Orion“ am 23. Januar 2003, welches in internationalen Gewässern mit dem unter der Flagge Hongkongs fahrenden Bulkcarrier „Top Glory“ kollidierte und danach Honolulu anlief.

Erste Erfahrungen mit der Auswertung der Aufzeichnungen eines Voyage Data Recorders konnte die BSU sammeln anlässlich einer Kollision eines deutschen Schiffes am 10. Dezember 2002 in der Zufahrt zum Suez-Kanal vor Port Said mit dem quer in das betonnte Fahrwasser einlaufenden panamaischen TMS „Sarah Glory“.

Am 25. November 2002 kollidierte das Feederschiff „Henny“ elbaufwärts fahrend bei dichtem Nebel bei der Tonne „116“ mit dem auslaufenden CMS „OOCL Canada“. Die Ermittlungen der BSU, die wie in den folgenden Fällen auch vor Ort stattfanden, sind nahezu abgeschlossen, der Untersuchungsbericht wird in Kürze an den gesetzlich vorgesehenen Adressatenkreis versandt und dann veröffentlicht werden. Vorgesehen ist es, dass die Untersuchungsberichte noch in der ersten Hälfte des Jahres im Internet in anonymisierter Form veröffentlicht werden und dort abgerufen werden können.

Weitere sehr schwere Seeunfälle, die die BSU derzeit untersucht, sind die Untergänge des Schleppers „Stadt Arnis“ am 10. Oktober 2002 ca. 1,5 sm querab von Dahmeshöved in der Mecklenburger Bucht, des Traditionsseglers „Gotland“ am 15. Juni 2002 vor Damp, des FK „Irka“ am 27. November 2002 südlich von Orth/Fehmarn und der MY „Taucher“ am 07. September 2002 in der dänischen AWZ in der Ostsee südlich der Tonne „KO 9 T66“.