

Auszug

Unabhängige Expertenkommission »Havarie Pallas« Der Vorsitzende

Bericht

Dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
vorgelegt am 16. Februar 2000 in Berlin

-Seite 71- *Unterstrichene Textteile und
Buchstaben am Rand verweisen
auf die Aufzeichnung des BUVBW
Rht. LS vom 20.06.1999*

1.3 Umsetzung internationaler Regelungen in nationales Recht

Die Expertenkommission hat festgestellt, dass internationale Regelungen nicht in nationales Recht umgesetzt sind. Hier muss der Bund unverzüglich die erforderlichen Ratifizierungsverfahren einleiten:

Das Bergungsübereinkommen von 1989 sieht Regelungen vor, die dem Berger einen wirtschaftlichen Anreiz zur Bergung eines Havaristen auch dann geben, wenn die Bergung letztlich erfolglos bleibt. Das Bergungsübereinkommen soll insbesondere die Abwehr von Umweltgefahren unterstützen. In der Praxis würde neben der staatlichen Aufgabenstellung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes der wirtschaftliche Anreiz privater Berger erhöht. Im Seeaufgabengesetz ist bereits geregelt, dass sich der Reeder seiner Haftung nicht durch Aufgabe des Eigentums am Schiff entziehen kann; siehe **Empfehlung Nr. 23**.

Die Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen des sicheren Betriebs von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgasthochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr³⁶ muss fristgerecht zum 1. Dezember 2000 umgesetzt werden. Hierfür ist die Anpassung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes vom 6. Dezember 1985 erforderlich. Die Richtlinie

³⁵ Beckert, Erwin und Breuer, Gerhard, Öffentliches Seerecht, 1991, Rd.-Nr. 1674

³⁶ ABI. EG Nr. L 138 S. 1

T
A

der Europäischen Union verpflichtet die Mitgliedsstaaten, für die genannten Schiffe ein Unfalluntersuchungsverfahren von internationalem Zuschnitt vorzuhalten. Maßstab ist insbesondere der im November 1997 von der Versammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) verabschiedete weltweite Code für die Untersuchung von Seeunfällen. Die Internationalisierung des Seeunfalluntersuchungsverfahrens kann nicht auf die in der Richtlinie bezeichneten Fahrzeugkategorien beschränkt werden, weil an Unfällen Schiffe anderer Kategorien beteiligt sein können. Auch kann für den Unfall das Verhalten der Verantwortlichen an Land von Bedeutung sein. Bei Unfällen mit internationaler Beteiligung ist eine parallele Ausrichtung der Untersuchungsverfahren in den jeweiligen Ländern unter Eröffnung wechselseitiger Beteiligungsmöglichkeiten und vereinfachter Amtshilfe anzustreben. Bei der Änderung des deutschen Seeunfalluntersuchungsrechts kann auf bewährte Regelungen nach dem Flugunfalluntersuchungsgesetz vom 26. August 1998 zurückgegriffen werden. Die Anpassung des Seeunfalluntersuchungsrechts an den internationalen Standard entspricht der von allen Parteien im Deutschen Bundestag und von den Bundesländern mitgetragenen Zielsetzung des Seeschiffahrtsanpassungsgesetzes vom September 1998.

Das Seeunfalluntersuchungsgesetz ist unabhängig von den staatsanwaltlichen Eingriffsmöglichkeiten hinsichtlich aller Schiffsunfälle insbesondere in folgenden Punkten zu ändern:

Die Untersuchung des Seeunfalls ist von der zuständigen Behörde sofort vor Ort zu beginnen und weiterzuführen. Dabei kommen unmittelbarer Augenschein, Photographien, erste Vernehmungen, Absperrung der Räumlichkeiten gegenüber Dritten, Probeentnahmen usw. in Frage.

Das Verfahren der Vernehmung Beteiligten ist so auszurichten, dass es ausschließlich der objektiven Sicherheitsvorsorge dient, nicht jedoch der Klärung von Vorwürfen oder Zuweisung von Fehlern.

Bei den Anforderungen an den Untersuchungsführer ist ein stärkeres Gewicht auf die Beherrschung von Untersuchungstechniken zu legen.

- Das Untersuchungsverfahren ist durch einen in den Grundzügen vorgegebenen Bericht abzuschließen, der für die Zukunft Gesichtspunkte, Anregungen oder Vorschläge für mehr Sicherheit und Umweltschutz aufzeigen soll. Diesem internationalen Standard genügen die Seeamtssprüche nach bisherigem Recht nicht; siehe Empfehlung Nr. 24.

1.4 Freistellen von Regressansprüchen

In den Beratungen der Expertenkommission ist deutlich geworden, dass bei Havarien zögerliches Handeln der beteiligten Stellen auch darauf zurückgeführt werden kann, dass bei möglichen Fehlentscheidungen mit der Folge von Amtspflichtverletzungen der Rückgriff gegen einzelne Mitarbeiter unter bestimmten Voraussetzungen möglich

⁷ Entschließung A 849/20

Empfehlung Nr. 24

Die Expertenkommission empfiehlt, unverzüglich den Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes vom 6. Dezember 1985 an den internationalen Standard (nach dem Vorbild des Flugunfall-Untersuchungsgesetzes) vorzulegen.

Begründung:

Das geltende Seeunfalluntersuchungsgesetz berücksichtigt nicht die internationale Fortentwicklung in diesem Rechtsbereich. Aktuell muss die Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgasthochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr ⁴¹ fristgerecht zum 1. Dezember 2000 umgesetzt werden. Die Internationalisierung des Seeunfalluntersuchungsverfahrens kann jedoch nicht auf die in der Richtlinie bezeichneten Fahrzeugkategorien beschränkt werden, weil an Unfällen Schiffe anderer Kategorien beteiligt sein können.