

**Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

(redigiertes)  
**Wortprotokoll**

**71. Sitzung**

Berlin, den 14. November 2001, 11.00 Uhr  
Paul-Löbe-Haus  
Sitzungssaal E 600

**Vorsitz:** Abg. Eduard Oswald  
Abg. Klaus Hasenfratz

**TAGESORDNUNG:**

**Öffentliche Anhörung**

zu dem

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Anpassung bestimmter Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard  
(Zweites Seeschifffahrtsanpassungsgesetz - SchAnpG2 -)

**BT-Drucksache 14/6455**

zu dem

II Gesetzentwurf der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Rainer Funke, Hildebrecht Braun  
(Augsburg), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

Entwurf eines Seeunfalluntersuchungsgesetzes (SeeUG)

**BT-Drucksache 14/6892**

## Anwesenheitsliste<sup>1</sup> und Sprechregister

### Mitglieder des Ausschusses

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses

Stellv. Mitglieder des Ausschusses

#### PD

Bruckmann, Hans-Günter  
Danckert Dr., Peter  
Faße, Annette  
Formanski, Norbert  
Hasenfratz, Klaus  
Hiller (Lübeck), Reinhold  
Iwersen, Gabriele  
Lucyga Dr., Christine  
Rehbock-Zureich, Karin  
Sorge, Wieland  
Streb-Hesse, Rita  
Weis (Stendal), Reinhard  
Wetzel Dr., Margrit

Strobl (Amberg), Reinhold

#### CDU/CSU

Brunnhuber, Georg  
Deittert, Hubert  
Fischer (Hamburg), Dirk  
Heise, Manfred  
Königshofen, Norbert  
Kues Dr., Hermann  
Letzgus, Peter  
Meister Dr., Michael  
Oswald, Eduard  
Otto (Erfurt), Norbert

Börnßen (Bönstrup), Wolfgang

#### BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Eichstädt-Bohlig, Franziska  
Schmidt (Hitzhofen), Abert  
Wilhelm (Amberg), Helmut

#### .D.P.

Friedrich (Bayreuth), Horst  
Goldmann, Hans-Michael  
Gutmacher Dr., Karlheinz

#### DS

Wolf Dr., Winfried

<sup>1</sup> ) Der Urschrift des Protokolls ist die Liste der Unterschriften beigelegt.

## Bundesregierung

PSts'in Mertens (BMVBW)  
ORR Schultz (BMWl)  
Ref. Meyer (BMVBW)  
MR Dr. Steinicke (BMVBW)  
MDirig. Stamm (BMVBW)  
PersRefn.PStVAI Weißen (BMU)  
RD Zumkley (BMWl)

## Bundesrat

RD'in Frisch (LV By)  
RD Pardow (MWTv Nds)

## Fraktionen und Gruppen

Stehr (SPD)  
Gerhard (SPD)  
Meyberg (SPD)  
Worringen (CDU/CSU)  
Düring (FDP)  
Ziemann (PDS)

## Sachverständige

	Schriftliche Stellungnahme
	Anlage / Seite
Prof. Dr. jur. LL.M. Rainer Lagoni, Universität Hamburg, Institut für Seerecht und Seehandelsrecht	Anlage 1 / S. 45
Peter Schlegel, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU)	Anlage 2 / S. 65
Kapitän Prof. Werner Huth, Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e. V. - VDKS –	Anlage 3 / S. 69
Dieter Benze, Ver.di Vorstandssekretariat	Anlage 4 / S. 88
Jochen Hinz, Vorsitzender des Personalrats der WSD Nord und Beauftragter des Hauptpersonalrats beim BMVBW	Anlage 5 / S. 94
Dr. Fritz Frantziöch, Bundesoberseeamt	Anlage 6 / S. 152
Dr. Bernd Kröger, Verband Deutscher Reeder	Anlage 7 / S. 171
Prof. Dr. Werner von Unruh	Anlage 8 / S. 189
Rechtsanwalt Kapitän Jens Paulsen	Anlage 9 / S. 213
Rechtsanwalt Dr. Julius Drumm	Anlage 10 / S. 262
Kapitän Hans Werner Schleiter	Anlage 11 / S. 284

**Redebeiträge:**

**A**

Abg. Börnsen (Bönstrup), Wolfgang	5, 18, 42
Abg. Faße, Annette	16, 23
Abg. Fischer (Hamburg), Dirk	22, 23
Abg. Friedrich (Bayreuth), Horst	42
Abg. Goldmann, Hans-Michael	19
Abg. Weis (Stendal), Reinhard	24
Abg. Wetzel, Dr. Margrit	21
Abg. Wilhelm, Helmut	19
Abg. Wolf, Dr. Winfried	21

**B**

Benze, Dieter	8, 29
---------------	-------

**D**

Drumm, RA Dr. Julius	14, 38
----------------------	--------

**F**

Frantziach, Dr. Fritz	10, 32
-----------------------	--------

**H**

Hinz, Jochen	9, 29, 42
Huth, Kapitän Prof. Werner	7, 27

**K**

Kröger, Dr. Bernd	11, 33
-------------------	--------

**L**

Lagoni, Prof. Dr. Rainer	6, 24
--------------------------	-------

**P**

Paulsen, RA Kapitän Jens	13, 37
PSts'in Mertens, Angelika	43

**S**

Schlegel, Peter	7, 26
Schleiter, Kapitän Hans-Werner	15, 41

**V**

von Unruh, Prof. Dr. Werner	12, 35
<b>Vorsitzender</b>	5, 43

**Vorsitzender:** Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich begrüße Sie recht herzlich zu der 71. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, zu der öffentlichen Anhörung zu dem Regierungsentwurf eines Zweiten Gesetzes zur Anpassung bestimmter Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard und dem von der FDP-Fraktion eingebrachten Entwurf eines Seeunfalluntersuchungsgesetzes. Ich bedanke mich, dass Sie trotz der Widrigkeiten im Umfeld dieses Hauses den Weg hierher gefunden haben und bitte gleichzeitig um Verständnis für die Situation. Aber an so einem Beispiel sieht man wieder, dass wir ja ein Teil unserer Geschichte sind. Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich darf besonders herzlich die Sachverständigen begrüßen, die Sachverständigen, die uns die notwendigen Informationen geben für die weiteren Beratungen. Ich darf Sie auch namentlich willkommen heißen, zunächst Herrn Prof. Dr. Rainer Lagoni von der Universität Hamburg, Institut für Seerecht und Seehandelsrecht, Herrn Peter Schlegel von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU), Herrn Kapitän Prof. Werner Huth vom Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e. V., Herrn Dieter Benze, Ver.di - Vorstandssekretariat, Herrn Jochen Hinz, Vorsitzender des Personalrats bei der WSD Nord und Beauftragter des Hauptpersonalrats beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Herrn Richter am Oberlandesgericht Dr. Fritz Frantziach vom Bundesoberseeamt, Herrn Dr. Bernd Kröger vom Verband Deutscher Reeder, Herrn Prof. Dr. von Unruh, Herrn Rechtsanwalt Kapitän Jens Paulsen, Herrn Rechtsanwalt Dr. Julius Drumm sowie Herrn Kapitän Hans-Werner Schleiter. Weiterhin darf ich die Mitglieder des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen willkommen heißen. Sie wissen, dass wir heute ja schon von den Morgenstunden an eine Sitzung hier in diesem Raum hatten. Ich begrüße auch herzlich die Vertreter der Bundesregierung. Neben mir sitzt der stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses, Klaus Hasenfratz, und von Seiten der Bundesregierung ist vertreten die Parlamentarische Staatssekretärin Angelika Mertens. Ich begrüße gleichzeitig auch die Vertreter des Bundesrates und die Vertreter der Presse, ich würde mich freuen, wenn jemand den Weg hierher gefunden hätte, und die Zuhörerinnen und Zuhörer, die Sie hier sehen und von denen man jeden einzelnen mit Handschlag begrüßen kann und das werden wir dann auch nachholen. Gegenstand beider Gesetzesentwürfe sind Änderungen im Seesicherheitsrecht, vor allem sollen verbindliche Vorschriften des internationalen Seesicherheitsystems in Bundesrecht

umgesetzt werden. Und Ziel dieser heutigen Anhörung ist es, dass die Sachverständigen den Abgeordneten bei der Bewertung der Gesetzentwürfe helfen und gegebenenfalls Verbesserungsvorschläge machen und zu diesem Zweck haben die Fraktionen einen Fragenkatalog erarbeitet, der Ihnen vorliegt. Er soll bei der heutigen Anhörung als Leitfaden dienen, ohne dass wir natürlich aus zeitlichen Gründen jede Frage einzeln behandeln können. Ich möchte mich bei allen Sachverständigen für die Übermittlung der schriftlichen Stellungnahmen bedanken und ich wäre sehr dankbar, wenn Sie mich bei dem Bemühen unterstützen, die Anhörung in einem annehmbaren Zeitrahmen zu bewältigen, durch knappe Fragestellungen, aber auch präzise Antworten. Ich glaube, es ist auch eine Frage der Fairness, dass wir den Sachverständigen zunächst die Möglichkeit eines Eingangsstatements geben, das 5 Minuten nicht übersteigen soll. Ich weiß, dass jeder über ein Wissen verfügt, das in mehrstündigen Referaten ausgebreitet werden könnte. Aber es ist die große Kunst, auch parlamentarischen und wissenschaftlichen Wirkens, das Wissen auch in einem zeitlich engen Korsett darzustellen. Ich bitte Sie daher, Ihr Statement in der Reihenfolge abzugeben, in der ich Sie auch begrüßt habe. Sollten Sie die 5 Minuten dann überschritten haben, werde ich Sie vorsichtig und dezent, wie dies meiner bayerischen Art entspricht, darauf aufmerksam machen. Als erstes würde ich Herrn Prof. Dr. Rainer Lagoni ..... Zur Geschäftsordnung wollte sich der Kollege Börnsen melden, deshalb werde ich ihm auch das Wort erteilen.

**Abg. Wolfgang Börnsen (Bönstrup):** Herr Vorsitzender, es wäre vielleicht für alle Kollegen doch besonders wichtig, wenn die Sachverständigen zuerst einmal auch bei dem Statement auf den Handlungsbedarf abstellen. Denn das ist ja für uns eine der Voraussetzungen für die Verabschiedung eines solchen Gesetzes, dass der Handlungsbedarf noch einmal herausgestellt wird, denn es hat ja noch nie eine Anhörung gegeben in dieser Legislaturperiode, die so einhellig von den Fachleuten abgelehnt worden ist. Deswegen ist der Handlungsbedarf besonders wichtig.

**Vorsitzender:** Kollege Börnsen, ich bin dankbar für den Hinweis. Ich gehe davon aus, dass jeder Sachverständige dies auch in der Tat einbezieht, darum habe ich von mir aus diesen Hinweis nicht mehr gegeben, aber da dies dann auch der Kollege Berichterstatter der CDU/CSU ausdrücklich darstellt, möchte ich dies auch aufgreifen. Jetzt habe ich noch eine Bitte zur Technik. Wie Sie merken sind wir ja hier in einem wunderschönen Haus und hier ist vieles der Optik wegen gemacht worden und nicht der

Funktionalität wegen, wie Sie unschwer bei vielen Dingen erkennen. Das sehen Sie bei den sanitären Anlagen, das können Sie überall sehen. Lassen Sie mich das auch als ehemaliger Bauminister sagen; so sind Architekten nun mal und Funktionalität ist nicht immer eine Stärke mancher Architekten. Auch dies sage ich selbstkritisch und das beginnt schon bei der Technik. Legen Sie also keine Unterlagen auf Ihr Mikrofon, sonst kann es passieren - wie in der Bundesrepublik schon einmal -, dass eine ganze Mikrofonanlage ausfällt und drücken Sie bitte diesen Knopf dann, wenn Sie das Wort haben. Jetzt also beginnen wir, nachdem ich keine weiteren Wortmeldungen habe, mit Herrn Prof. Dr. Rainer Lagoni von der Universität Hamburg, Institut für Seerecht und Seehandelsrecht. Ich habe es noch einmal erwähnt, so dass Sie auf diesen Punkt nicht noch einmal eingehen müssen. Herr Professor. Sie haben das Wort.

**Prof. Dr. jur. LL.M. Rainer Lagoni:** Vielen Dank Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte in meinem Eingangsstatement zu den beiden in den Drucksachen 6455 und 6892 enthaltenen Gesetzentwürfen nur kurz und thesenhaft auf einige besonders umstrittene Aspekte dieser Entwürfe eingehen, darunter unter anderem natürlich zum Handlungsbedarf. Dieses kurze Eingehen schließt gelegentlich einen Vergleich der Entwürfe ein und die ich lediglich der Einfachheit halber als Regierungsentwurf und FDP-Entwurf bezeichnen möchte. Des Weiteren möchte ich aber auch vorausschicken, dass ich ebenfalls aus Gründen sprachlicher Kürze den Begriff Seeunfall bzw. Unfall verwende, dabei aber immer sonstige Vorkommnisse auf See wie z. B. eine erhebliche Meeresverschmutzung durch ein Schiff einbeziehe, an deren Untersuchung der Staat ein öffentliches Interesse hat. Zu meinem ersten Punkt, zur Verfassungsmäßigkeit der beiden Gesetzentwürfe: Zunächst die formelle Verfassungswidrigkeit. Der Regierungsentwurf ist als Einspruchsgesetz formell verfassungsmäßig, wenn, aber auch nur wenn der vorgesehene § 3 e des Seeaufgabengesetzes gestrichen wird, wie es die Bundesregierung vorgeschlagen hat. Der Regierungsentwurf ist aber nicht etwa deswegen zustimmungsbedürftig, weil er angeblich den Wasserschutzpolizeien der Länder Verwaltungsaufgaben entzieht. Zum einen tut er dies tatsächlich nicht, zum anderen wäre eine solche Entziehung, wenn sie denn gegeben wäre, nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts seit dem Kreditwesenfall keine zustimmungsbedürftige Regelung im Sinne des Grundgesetzes. Zweifel bestehen aber von meiner Seite an der materiellen Verfassungsmäßigkeit, und zwar

wiederum auf Grund der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts im Mitbestimmungsurteil von 1995, wenn bei Anwendung des § 25 Absatz 1 SUG, der dem jetzigen § 6 Absatz 1 SeeUG entspricht, die ehrenamtlichen Beisitzer gemeinsam den Vorsitzenden und den ständigen Beisitzer in Bezug auf eine Regelung mit Außenwirkung überstimmen können. Diese Gefahr kann z. B. vermieden werden, indem die Zahl der ehrenamtlichen Beisitzer bei den Seeämtern auf 2 verringert wird und der Vorsitzende bei Stimmengleichheit die ausschlaggebende Stimme erhält. Bei dem FDP-Entwurf stellt sich dieses verfassungsrechtliche Problem gleich in mehreren Vorschriften. Ich erwähne die §§ 9 Absatz 1 und Absatz 3, den § 20 Absatz 2, § 21d Nr. 3. Mein zweiter Punkt ist der Handlungsbedarf der Legislative, der hier ja besonders angefragt worden ist. Der Handlungsbedarf der Legislative erwächst zum einen aus einer völkerrechtlichen Regelungspflicht der Bundesrepublik auf der Grundlage des UN-Seerechtsübereinkommens von 1982. Nach Artikel 211 Absatz 2 des Seerechtsübereinkommens sollen die Vertragsstaaten - die Bundesrepublik hat bekanntlich ratifiziert - Vorschriften und Regelungen zur Vermeidung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in Folge von Seeunfällen erlassen. Der Umfang und Zweck dieser Regelungspflicht ergeben sich verbindlich daraus, dass diese Regelungen - und ich darf zitieren -: „nicht weniger wirksam sein dürfen.“, Ende des Zitats, als - und wiederum Zitat -: „allgemein anerkannte internationale Regeln und Normen“; so steht es in Artikel 211 Absatz 2 Satz 2 drin. Diese allgemein anerkannten internationalen Regeln und Normen hat die IMO in ihrer EntschlieÙung 848 von 1997 mit dem IMO-Code festgelegt. Die EntschlieÙung und der Code, die selbst nur die Rechtsnatur von Empfehlungen haben, bestimmen also den Inhalt und Umfang der sich aus Artikel 211 Absatz 2 Seerechtsübereinkommen ergebenden völkerrechtlichen Regelungspflicht. Der Code und die IMO-EntschlieÙung in Verbindung mit Artikel 211 Absatz 2 werden rechtsverbindlich. Entsprechendes ergibt sich aus der Richtlinie 1999/35 der Europäischen Gemeinschaft des Rates von 1999 für Seeunfälle von RoRo-Fahrgastsschiffen und Fahrgasthochgeschwindigkeitsfahrzeugen. Diese Richtlinie hätte bis zum 1. Dezember 2000 umgesetzt werden müssen. Dies ist bisher nicht geschehen. Der FDP-Entwurf entspricht wegen der Verbindung der Unfalluntersuchung mit dem Normenvollzug - die sogenannte blame culture - nicht den Zielen und Vorgaben des IMO-Codes, kurz: der Entwurf widerspricht damit dem Völkerrecht und entsprechend auch dem europäischen Gemeinschaftsrecht. Alle

weiteren Einwändungen gegen den Gesetzentwurf der Regierung sind - glaube ich - dann nur noch Marginalien und Folgerungen. Vielen Dank.

**Vorsitzender:** Vielen herzlichen Dank Herr Prof. Lagoni! Als nächstes darf ich Herrn Peter Schlegel von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung das Wort geben. Bitte Herr Schlegel, Sie haben das Wort!

**Peter Schlegel:** Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete, sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte in meinem Eingangsstatement stichpunktartig Sie darüber informieren, wie im Bereich der Luftfahrt die dort eingerichtete Untersuchungsstelle arbeitet. Das Flugunfalluntersuchungsgesetz, nach dem wir seit 1998 Unfälle und schwere Störungen von Luftfahrzeugen untersuchen, beruht materiell auf den Richtlinien und Empfehlungen des Anhangs 13 zum Abkommen über die internationale zivile Luftfahrt, dem ICAO-Abkommen. Die erste Ausgabe dieses Anhangs stammt schon aus den 50er Jahren. Und seit dieser Zeit besteht schon in der Luftfahrt der Grundsatz, dass es eine fachlich-technische Untersuchung geben soll, die das einzige Ziel hat, die Flugsicherheit zu erhalten und zu verbessern. Es wurde schon damals erkannt, dass nur durch eine klare Trennung dieser Untersuchung von anderen Untersuchungen, z. B. Untersuchungen zur Strafverfolgung, der Klärung von Haftungsfragen oder der Überprüfung von Lizenzen, schnell und wirkungsvoll der Hergang eines Unfalls rekonstruiert werden kann und erforderlichenfalls Sicherheitsmaßnahmen eingeleitet werden können. Da nach einem Flugunfall in aller Regel mehrere Staaten und deren Einrichtungen betroffen sind, ist eine umfassende Zusammenarbeit dieser Staaten und Einrichtungen notwendig. Diese Zusammenarbeit ist in diesem Anhang 13 sehr klar geregelt, so dass es zum Beispiel keiner Diskussion bedarf, ob nach einem Unfall in Mailand/Italien, wo ein schwedisches Luftfahrzeug und ein deutsches Geschäftsreiseflugzeug zusammengestoßen sind, die deutschen Stellen von Anfang an bis zum Ende an der Untersuchung beteiligt sind. Die Untersuchung der Bundesstelle ist nicht öffentlich, aber sie ist auch nicht geheim. Die von einem Unfall betroffenen Staaten, Einrichtungen, Personen werden an der Untersuchung beteiligt. Diese können vor Abschluss der Untersuchungen eine Stellungnahme zum Bericht abgeben, die bei der Endabfassung des Berichts berücksichtigt wird. Erkenntnisse zu einem Unfallhergang werden der Öffentlichkeit schon sehr frühzeitig über das Internet oder auch in Papierform mitgeteilt. Auch der Abschlussbericht in

anonymisierter Form wird der Öffentlichkeit per Internet oder in Papierform zur Verfügung gestellt. Das Untersuchungsverfahren in der Luftfahrt ist kein förmliches Verfahren im Sinne des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Die Untersuchung durch die Bundesstelle ist rein fachlich-technisch. Die Mitarbeiter der Untersuchungseinheit sind ausschließlich Ingenieure und Luftfahrzeugführer, also Luftfahrtfachleute. Zum Richteramt befähigte Personen gibt es in der Bundesstelle nicht. Damit möglichst wenig oder keine Beweise zur Rekonstruktion eines Flugunfallherganges verloren gehen, ist eine sofortige Aufnahme der Untersuchungen eines Unfalls erforderlich. Bei Unfällen großen Ausmaßes gehört hierzu die sofortige Durchführung der Untersuchung am Ort des Geschehens. Diese Untersuchung wird in der Luftfahrt in enger Zusammenarbeit mit der Polizei durchgeführt. Diese Zusammenarbeit basiert auf Absprachen und Koordinierungen außerhalb jeder Rechtssetzung. Zur Vorbereitung auf die gemeinsame Arbeit stellt die Bundesstelle z. B. Referenten vor Speziallehrgängen der Polizei bereit. Die Polizei führt auch Lehrgänge teilweise in der Bundesstelle durch. So ist an der Unfallstelle jeder über die Kompetenzen, Befugnisse und Fachkenntnisse schon im Vorhinein informiert. Lassen Sie mich zum Schluss ein paar wenige Zahlen nennen, damit Sie einen Eindruck von dem Flugunfallgeschehen in Deutschland haben. Jedes Jahr ereignen sich in Deutschland insgesamt ca. 300 Flugunfälle - außer Unfällen mit Sportgeräten, das sind Fallschirme, Ultraleichtflugzeuge - und dazu kommen ungefähr 30 schwere Störungen, wobei der Schwerpunkt der Untersuchungen durch uns bei Beinaheunfällen mit Verkehrsflugzeugen liegt. Die Anzahl von Unfällen mit tödlich verletzten Personen beläuft sich auf ca. 30. Damit möchte ich mein Statement beenden; ich danke Ihnen.

**Vorsitzender:** Sehr geehrter Herr Schlegel, vielen herzlichen Dank für Ihren Bericht! Ich darf als nächstes den Kapitän Prof. Werner Huth vom Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere bitten. Bitte schön, Herr Prof. Werner Huth, Sie haben das Wort!

**Prof. Werner Huth:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich bin seit 25 Jahren in der Seeunfalluntersuchung tätig, bei Seeämtern und Oberseeamt. Ich habe häufig erlebt, dass bei Landgerichten und Oberlandgerichten etwas völlig anderes herauskam, als das Seeamt oder Oberseeamt vorher festgestellt hat. Das erst einmal als Eingangsbemerkung. Das Zweite ist: Ich bin ein glühender Anhänger des Gesetzes von 1986 gewesen und habe mich Anfang der 80er Jahre für den von mir vertretenen Berufsverband nach einigen schweren Unfällen sehr dafür eingesetzt, dass es zu einem neuen

Seeunfalluntersuchungsgesetz kam. Wenn der von mir vertretene Verband heute der Meinung ist, dass Handlungsbedarf besteht - und ich möchte damit auch auf die Frage des Abgeordneten Börsen eingehen -, dann sind es folgende Dinge, die dazu führen: Handlungsbedarf - 1. Die Seeämter haben den Spielraum, den ihnen das Gesetz gegeben hat, was den Kreis der Beteiligten angeht, meiner Meinung nach nicht so ausgenutzt, wie es sein sollte. Es ist in 99 % der untersuchten Unfälle der Berufsschiffahrt der Kapitän beteiligt, aber nur ganz selten der Reeder, auch bei ganz schweren Unfällen nicht. Das zweite ist, dass ich mich als Seeamtsbeisitzer ausgesprochen unwohl fühle, wenn ich eine Entscheidung alleine nach Aktenlage treffen muss bei schweren Unfällen, die sich im Ausland ereignet haben und über 50 % der Unfälle in der Berufsschiffahrt finden außerhalb der deutschen Küstengewässer statt. Es wäre mir lieb, wenn am nächsten Tag jemand vor Ort wäre, ein Experte, der zumindest für die Aktenlage den Augenschein nimmt und man nicht nur angewiesen ist auf Berichte der Reedereien und der Beteiligten. Das zweite, wo meines Erachtens Handlungsbedarf besteht, ist, dass die Trennung von Unfallursache und fehlerhaftem Verhalten möglichst schnell beseitigt werden muss. Wir haben das 1986 so herein nehmen müssen aus verschiedenen Gründen, es hat sich aber herausgestellt, dass international dieses nicht haltbar ist. International wird die Ursache erforscht und das fehlerhafte Verhalten ist dann noch ein zweites Verfahren. Ich höre hin und wieder auch von England und anderen Staaten, dass in Deutschland die Jagd nach dem Täter im Vordergrund steht. Der Regierungsentwurf führt aus Sicht des von mir vertretenden Berufsverbandes zu einer deutlichen Verringerung der Seeamtsverfahren. Mindestens 90 % der Seeamtsverfahren werden in Zukunft entfallen. Das hängt damit zusammen, dass bei Seeamtsverfahren kaum Patententziehungen, wenn nicht Alkohol und Drogen im Spiel sind, zur Debatte stehen. Den vielfach gehörten Vorwurf, es würde der anwaltliche Beistand fehlen, halte ich ein bisschen an den Haaren herbeigezogen. Selbstverständlich werden wir als Berufsverband, wenn der Regierungsentwurf durchkommt, unseren Mitgliedern empfehlen, vor der Vernehmung der Bundesstelle anwaltlichen Rat zu suchen und sich dort beraten zu lassen. Außerdem haben die Nautiker, wie alle anderen vor der Bundesstelle, ein Aussageverweigerungsrecht. Und ich möchte einen letzten Punkt ansprechen: Wir haben uns als Berufsverband massiv dafür eingesetzt, dass die Lotsen auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen weiterhin die Fachhochschulausbildung haben sollten. Ich

habe mit Interesse gestern nachmittag im Zug nach Berlin die Stellungnahme Deutscher Reeder von Herrn Dr. Kröger gelesen, dass er sagt, alle Patente führen dazu, ein Schiff von A nach B zu führen. Das hat er nicht geschrieben von A nach B, aber die Fachschulausbildung reicht zum Führen eines Schiffes. Das ist richtig. Das wird auch gar nicht bestritten. Wir sind aber der Meinung, dass die Lotsen auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen mehr zu tun haben, als nur ein Schiff sicher von A nach B zu führen. Sie haben insbesondere auch hoheitliche Aufgaben zu erfüllen und wir sind daher nach wie vor der Meinung, dass die Lotsen in diesem Bereich unbedingt die Fachhochschulausbildung haben sollten. Herr Vorsitzender, das genügt für mich erst einmal.

**Vorsitzender:** Vielen herzlichen Dank Herr Kapitän! Ich darf als nächstes dann bitten Herrn Dieter Benze von der Gewerkschaft Ver.di. Bitte schön!

**Dieter Benze:** Danke schön, Herr Vorsitzender! Ich bin auch schon seit 30 Jahren im Geschäft als hauptamtlicher Gewerkschaftssekretär. Davor bin ich 10 Jahre zur See gefahren und habe auch das Kapitänspatent auf großer Fahrt. Insofern ist die Materie mir nicht fremd. Ich habe die Stellungnahmen zum Teil gelesen, und egal ob die Leute dafür sind oder dagegen, die meisten sagen, es muss doch etwas verbessert werden. Und da ist natürlich die Frage, ob ich an dem Bestehenden etwas verändere oder ob ich versuche, auf Grund der internationalen Rechtslage etwas Neues zu machen. Und es wird eigentlich deutlich, wenn man den § 1 liest des vorgelegten Gesetzentwurfs: das gibt doch viel mehr her, das ist doch zukunftsfähig, wenn ich vergleiche, was bisher in den entsprechenden Paragraphen des SUG drin gestanden hat. Und ich bin ja hier Vertreter der Seeleute und unser Interesse ist es natürlich, dass die Feststellung der Ursachen absolute Priorität hat und daraus Konsequenzen zu ziehen in Bezug auf Verbesserung von bestimmten Dingen, dass solche Unfälle in Zukunft nicht mehr erfolgen können. Und wenn das unsere Intention ist, dann stört uns natürlich schon gewaltig diese Ausrichtung des SUG nach dem Handelsgesetzbuch Teil 4, und zwar die §§ 607, 608. Es ist ja ausdrücklich vorgeschrieben, dass in jedem Fall nach § 3 Absatz 2 SUG das Seeamt zu prüfen hat, ob ein fehlerhaftes Verhalten der Besatzungsmitglieder vorliegt. Wenn ein fehlerhaftes Verhalten vorliegt, ist der Reeder aus der Haftung raus. Und der andere Punkt ist der § 608. Wenn für den Unfall die Gefahren der See ursächlich sind, ist der Reeder auch aus der Haftung raus. Deshalb geistert in vielen Untersuchungen immer wieder die statistisch mögliche Jahrhundertwelle, die dann alles verschlungen

hat und dann auch die Schuldfrage eindeutig geklärt werde. Das heißt, die materiellen Interessen haben einen Vorrang bei dem bestehenden SUG. Und da sagen wir, ist das Neue eher geeignet, Ursachen festzustellen und für Abhilfe zu sorgen. Und da ist natürlich ein wichtiger Punkt: Wenn 80 % der Unfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind, muss man sich auch stärker als bisher darum kümmern um die Arbeitsbelastung der Menschen an Bord. Und es gab ja kürzlich einen Unfall von dem deutschen Motorschiff „Costal Bay“. Da ist der Kapitän, nein, der Schiffsoffizier eingeschlafen. Da gibt es ja diesen Ausspruch: „Nachts ohne Ausguck, tags hoch und trocken.“ Der ist also auf die Felsen gelaufen. Natürlich war es Verschulden des nautischen Offiziers, der die Wache hatte, weil man nicht einschläft auf Wache. Aber die Engländer haben sehr sorgfältig den Unfall untersucht und festgestellt, dass der Steuermann 84 Tage an Bord war und dann keinen Tag in der Lage war, die gesetzlich vorgeschriebene Mindestruhezeit zu nehmen. Das heißt, sie haben ganz klar festgestellt, dass er unter Erschöpfungszuständen litt. Nicht nur er, sondern auch der Kapitän. Das heißt, da wird doch vieles deutlicher. Zunächst einmal Verschulden des nautischen Offiziers. Aber wenn man dann die Umstände untersucht, kommen wir schnell zu dem Ergebnis, dass dieses Schiff, besetzt mit 2 Nautikern, unterbesetzt war. Und deshalb halten wir das für einen wesentlichen Fortschritt, dass die Untersuchung der Arbeitsbedingungen an Bord hier mit einbezogen wird. Ja, dann ist die große Frage: Öffentlichkeit oder nicht Öffentlichkeit. Ich meine, das ist ja auch klar. Da sind so horrende materielle Interessen im Spiel, fehlerhaftes Verhalten, Ursache Gefahren der See, dass die Seeleute eigentlich zu kurz kommen. Diese Seeleute, die ja in der Regel ungeübt sind, vor Gerichten vorzutragen, stehen natürlich unter einem wahnsinnigen Druck. Jedes Wort, was sie falsch formulieren, kann gegen sie verwendet werden, einmal durch die materiellen Interessen der versierten Rechtsanwälte, die ja da immer aufmarschieren, und natürlich ist sein Arbeitgeber da. Er ist ja nach wie vor Beschäftigter bei der Reederei und will ja weiter bei der Reederei fahren. Da muss er sich auch überlegen, was er da sagt. Und da denken wir schon, dass es ein Fortschritt ist, wenn er die Möglichkeit bekommt, so wie in der Luftfahrt. Wir hatten ja diesen Segelkapitän, der in Wien die Maschine runtergesegelt hat, der ist ja auch zur Untersuchung gekommen, aber dann alleine. Und er hatte nicht diesen Druck der Presse, der Boulevardpresse, die ihn am nächsten Tag in einer Art Vorverurteilung an den Pranger gestellt hat, ohne dass die Untersuchung bereits schon beendet war. Danke!

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Benze! Jetzt rufe ich als nächsten auf den Herrn Jochen Hinz, den Vorsitzenden des Personalrats bei der WSD Nord.

**Jochen Hinz:** Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Ich spreche hier für den Hauptpersonalrat und wenn man das konkret in Zahlen ausdrückt, dann sind das etwa 4300 Beschäftigte an der Küste Wasserschiffahrtsdirektion Nord/West und Nord und der gesamte Bereich. In diesen 5 Minuten wird es mir nicht gelingen, die vielen Unrichtigkeiten, vor allen Dingen die juristischen Unrichtigkeiten, die ich hier gerade gehört habe, zu korrigieren. Ich setze sehr darauf, dass auch Herr Dr. Drumm und andere Juristen das im Laufe des Verfahrens noch machen. Ich möchte nur eines sagen: Ich spreche hier für den Hauptpersonalrat. Der Hauptpersonalrat sieht keinen Handlungsbedarf für ein grundlegend neues Gesetz. Der Hauptpersonalrat ist zu 80 % Ver.di-organisiert und mir wurde versichert aus dem Hauptpersonalrat, diese Stellungnahme, das muss ich leider deutlich sagen, Herr Benze, ist nicht die Stellungnahme von Ver.di, sie ist die Stellungnahme Ihrer Arbeitsgruppe Schifffahrt, sie ist nicht abgestimmt. Zunächst einmal zur Betroffenheit: Die Beschäftigten der Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Nord und der Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Nord/West, die Beschäftigten in den Verkehrszentralen und auf den Schiffen können immer betroffen sein als Beteiligte in einem Seeunfallverfahren, keineswegs nur die Nautiker. Das wird sich noch verschärfen in Zukunft, denn die Denkweise, die durch den neuen ISM-Code hier vorgegeben wurde, diese Denkweise ist eine Denkweise, der sich natürlich die Verwaltung auch stellen muss. Und wir hatten kein schöneres Beispiel als den Fall „Pallas“, wo das Seesicherheitssystem und auch die verantwortlichen Organisationsentscheidungen hinterfragt wurden. Das Beispiel Kadetrinne ist ein zweites Beispiel. Die Interessenbeeinträchtigung ergibt sich aber von unserem Gesichtspunkt auch aus dem Blickwinkel derer, die in den Seeämtern oder in der neuen Bundesstelle arbeiten müssen und da brauchen sie eine vernünftige Ausstattung, sie brauchen eine vernünftige Ausbildung und das Wichtigste, sie brauchen auch volle Rückenstärkung und die volle Achtung ihrer eigenen Obersten Dienstbehörde. Darauf kann ich gern zu einem späteren Zeitpunkt zurückkommen. Einen konkreten Handlungsbedarf, abgesehen von einer kleinen Korrektur in § 24, wie das der Internationale Verein für Seerecht in Hamburg deutlich gemacht hat, und auch zahlreiche andere Juristen, sehen wir sonst nicht. Es gibt eine Reihe von Wünschen, die ich schriftlich in

meinem Gutachten dargelegt habe, teilweise lassen die sich durch eine Änderung der Geschäftsordnung ändern, teilweise ist eine Organisationsentscheidung im Bundesverkehrsministerium im Einvernehmen mit anderen Ressorts erforderlich. Das sehen wir so. Es kommt selten vor, dass ein Hauptpersonalrat so etwas verlangt, dass er die Fachaufsicht und die Dienstaufsicht aus dem eigenen Bereich heraushaben will und in einen anderen Bereich haben möchte. In diesem Fall, im Interesse des Schutzes der Betroffenen, die in den Seeämtern oder in der künftigen Bundesstelle arbeiten, sehen wir das als unbedingt erforderlich an. Der Gesetzentwurf selbst, das muss man leider sagen, baut ganz massiv eine Reihe von wichtigen Rechtspositionen ab. Das ist bekannt. Das ist nicht nur das Widerspruchsverfahren, das ist auch die Degradierung des Beteiligten zum Zeugen. Der Zeuge ist Beweismittel. Er ist nicht mehr Aktivist in diesem Verfahren, sondern er ist Objekt des Verfahrens. Er hat zu antworten oder zu schweigen. Das ist der neue Zustand. Zum Datenschutz kann ich nur massiv auf die schriftlichen Ausführungen verweisen, die ich gemacht habe. Der Hauptpersonalrat ist unbedingt der Ansicht, dass diese Datenschutzregelung, die rechtstechnisch, das muss man so sagen, schon eine Vergewaltigung für jeden Rechtsanwender und Leser ist - das ist nicht die Schuld des Bundesverkehrsministeriums, das füge ich hinzu, das ist in Anlehnung an den IMO-Code so einfach 1:1 übernommen worden - dass diese Regelung wirklich noch einmal abgeglichen wird mit der Gesetzesnovelle des Bundesdatenschutzgesetzes vom 23. Mai, wo ja ganz *expressis verbis* die EG-Datenschutzrichtlinie eingefügt wurde und wo geregelt ist, unter welchen Bedingungen überhaupt Daten in Drittländer transferiert werden dürfen, die über keinen angemessenen Datenschutz verfügen. Und ich betone, es geht um rein personengeschützte Daten, Krankendaten, Gesundheitsdaten, persönliche Fotos, alles das kann man im IMO-Code dann nachlesen. Und da steckt ein riesengroßes Problem. Der Hauptpersonalrat möchte nicht, dass jedes beschäftigte Mitglied nach einem Unfall vor seiner nächsten Urlaubsplanung erst noch einmal eine gesonderte Akteneinsicht nehmen muss, um sich genau zu überlegen, welches Urlaubsland er denn bereisen wird. Da möchte ich an der Stelle erst einmal Schluss machen. Danke!

**Vorsitzender:** Vielen Dank Herr Hinz! Ich gebe nun gleich weiter an den Richter am Oberlandesgericht, Herrn Dr. Frantziach, Bundesoberseeamt. Bitte schön!

**Dr. Fritz Frantziach:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Zunächst zum Handlungsbedarf. Soweit von Seiten der EU Änderungen erforderlich wären, meine ich, das steht auch in meinem schriftlichen Bericht, dass man das durch eine Änderung von § 2 oder von § 24a SeeUG einfach erreichen kann, dann wäre der Zeitdruck nicht mehr da. Im übrigen wollte ich noch sagen: Es gibt ja auf der EU-Ebene bereits eine Richtlinie zum Luftverkehr, es gibt das Sicherheitspaket Erika 1; Erika 2 ist in Arbeit. Dort wird es eine Sicherheitsagentur geben und irgendwo wird dann sicherlich auch am Ende stehen eine Richtlinie im Schifffahrtsbereich und ich weiß nicht, ob es dann Sinn macht, dem jetzt noch hier durch eine grundlegende gesetzliche Änderung vorzugreifen. Das Verfahren, das bislang gilt, gilt seit 123 Jahren. Das ist keine Begründung, aber dieses Verfahren hat sich bewährt. Und es hat sich so bewährt, dass grundlegende Beanstandungen bis heute nicht aufgekommen sind. Es gibt Beanstandungen, das ist gar keine Frage. Ich habe das auch in meiner Stellungnahme geschrieben, dem kann man aber begegnen, indem man das bewährte Verfahren anpasst, abändert, aber grundsätzlich dabei bleibt. Bewährt ist für mich z. B. die Öffentlichkeit. Mit den Verhandlungen vor dem Seeamt und dem Bundesoberseeamt kann in aller Öffentlichkeit der Unfall untersucht werden. Ich meine, dass dies auch eine Chance der Verwaltung ist, sich bürgernah darzustellen. Hier wird nicht hinter verschlossenen Türen etwas gemacht. Und wenn ich mal auf meinen eigenen Beruf komme als Richter, ist es ja eigentlich das, sagen wir mal, was unsere Akzeptanz auch ausmacht, dass wir in der Öffentlichkeit verhandeln, dass wir deutlich machen, warum und wie wir entscheiden und dass wir alles berücksichtigen und uns ein umfassendes Urteil bilden. Weicht man davon ab und geht zu technischen Gutachten über, dann darf ich eigentlich nur an die technische Untersuchungskommission der Schweden erinnern zum Fall „Estonia“. Sie haben damit keine Befriedung bekommen, sondern es gibt Gutachten, es gibt Gegengutachten und es weiß bis heute eigentlich niemand so recht, woran er ist. Ich darf ganz aktuell einen Fall nennen, der auch den Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages beschäftigt. Das ist der Fischkutter „Beluga“, dessen Unfallursache völlig ungeklärt ist. Auch dort gibt es Gutachten, Gegengutachten. Wenn sie dort keine Verhandlung machen, keine öffentliche Verhandlung, und alle Beteiligten zu Wort kommen lassen, werden sie nie zu einem Ergebnis kommen mit dem, ich sage mal, „man leben kann“. Die Seeunfalluntersuchung ist eigentlich, meine ich, kein Feld für die Parteipolitik, sondern bislang ist man an der Küste eigentlich immer sehr einvernehmlich

miteinander umgegangen. Und das wäre auch mein Wunsch, dass man das weiterhin tut, dass man auch hier versucht, eine einvernehmliche Lösung zu finden, mit der alle leben können, dass man aufeinander zugeht und noch mal Gespräche führt, ob man nicht eine Lösung finden kann, wo alle nicken. Ich darf abschließend erinnern, aus eigener Kenntnis, dass es im Transportrecht mit der Transportrechtskommission sehr wohl gelungen ist, etwas zu machen, wo nachher alle Parteien zugestimmt haben. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank Herr Dr. Frantzioc und ich gebe jetzt weiter an den Verband der Deutschen Reeder, Herr Dr. Bernd Kröger, Sie haben das Wort!

**Dr. Bernd Kröger:** Vielen Dank Herr Vorsitzender, meine Damen und Herrn Abgeordneten! Es ist die Frage nach dem Handlungsbedarf gestellt worden und ich versuche, sie zu beantworten aus der Sicht der Reedereien. Den Handlungsbedarf aus legislativer Sicht hat Herr Prof. Lagoni bereits dargestellt. Wenn ich das aus der Sicht der Reedereien sehe, dann habe ich Zweifel an dem Handlungsbedarf. Wir als Reedereien haben ein, um das ganz deutlich zu sagen, eigenes Interesse an einer objektiven und wirkungsvollen Seeunfalluntersuchung. Dieses Interesse rührt nicht her aus dem hier zitierten § 607 HGB. Das ist ein grundlegendes Missverständnis. Der § 607 HGB bezieht sich auf bestimmte rechtliche Situationen gegenüber der eigenen Ladung des eigenen Schiffes. Aber selbstverständlich haftet der Reeder in vollem Umfang für jeden Schaden, den er zu vertreten hat, weil seine Besatzungsmitglieder oder sonst jemand im Schiffsbetrieb einen Schaden angerichtet hat und ihn dafür ein Verschulden trifft. Das gilt für die Kollisionsgegner, das gilt für jeden Drittschaden und er bringt seine eigene Kaskoversicherung in Gefahr, wenn dort geschludert wird. Also hier sollten wir uns nicht von einer Situation beeinflussen lassen, die soweit nicht zutreffend dargestellt worden ist. Die derzeitige Untersuchung im derzeitigen Untersuchungsverfahren führt aus unserer Sicht zu einem relativ umfassenden Sicherheitsmanagement. Sie stellt Ursachen und Umstände des Seeunfalls dar. Das ist so. Sie klärt fehlerhaftes Verhalten von Beteiligten. Beteiligte sind, das haben wir schon gehört, die Schiffsbesatzung, Lotsen, Berater, Reedereien und deren Angestellte. Wir haben aus dem Gutachten von Herrn Hinz gelernt, 20 % sind heute bereits Reedereien und dieser Anteil wird wachsen, wird wachsen deswegen, weil der Safety-Management-Code den Reedereien ein sicherheitsbewusstes Verhalten vorschreibt, das wird auditiert und an diese eigenen Vorschriften muss man sich halten und wenn man sie

verletzt, stellt man sich selber als Beteiligter vor das Seeamt. Dies insgesamt führt in der bisherigen Sicht zu einer Zusammenschau der unterschiedlichen Interessen, die von einem Seeunfall berührt werden in einer mündlichen und öffentlichen Verhandlung, und das dient damit zugleich dem Interessenabgleich. Das führt über die Öffentlichkeit dieses Verfahrens aus unserer Sicht zu einer relativ hohen Transparenz des Verfahrens, damit auch des Verwaltungsverfahrens. Das führt zu einer Akzeptanz, weil jeder weiß, wie sich jeder einstellt, des gesamten Verfahrens und damit auch des Spruches und führt auch zu einer gewissen Generalprävention und führt bei Fahrgastschiffahrt, um das deutlich zu unterstreichen, auch zu gewissen Marketingelementen, weil Fahrgastschiffe, wenn bei ihnen ein Unfall entsteht, ein hohes Interesse daran haben, in der Öffentlichkeit zu dokumentieren, dass bei ihnen alles in Ordnung ist. Die jüngsten Brände bei „Scand-Lines“ sind hier ein Beispiel. Also die Öffentlichkeit hat auch eine Schutzfunktion für diejenigen, die an einem solchen Unfall beteiligt sind, ich spreche hier für die Reedereien. Wir sehen also das bisherige Verfahren als überwiegend zufriedenstellend an mit Verbesserungsmöglichkeiten, die auch in verschiedenen Stellungnahmen angeklungen sind. Das neue Verfahren stellt darauf ab, objektive Ursachen und Umstände zu ermitteln. Und das wird das neue Verfahren können. Da haben wir gar keinen Zweifel. Es soll künftig das fehlerhafte Verhalten nicht mehr festgestellt werden, das heißt, es wird in der Endformulierung, sozusagen in dem „Spruch“, den es nicht mehr gibt, aber sozusagen in der Endfassung, nicht mehr auftauchen, aber in der Begründung wohl, denn wir glauben, dass ein Verhalten eines Menschen in einer Ursachenkette diesem Menschen zugerechnet werden muss, wenn man die Ursachenkette darstellt und dass dann auch das normabweichende Verhalten, das zu dem Unfall geführt hat, auch mit einer bestimmten Person benannt werden muss. Ob man das dann zum Schluss „fehlerhaft“ nennt oder nicht, ist eigentlich ziemlich egal. Es wird auftauchen müssen in dem Bericht, weil es anders nicht möglich ist. Die Öffentlichkeit gibt es nicht mehr, die Zusammenschau der divergierenden Interessen gibt es auch nicht mehr und das Ziel ist nur noch, das staatliche Vorschriftenwerk zu verbessern und solche Unfälle zu untersuchen, die dazu geeignet sind. Das bedeutet aus unserer Sicht, dass etwa die Hälfte der heute amtlich untersuchten Unfälle künftig nicht mehr amtlich untersucht wird, weil sie eben nicht dazu führen, das staatliche Vorschriftenwerk zu verändern, sondern einfach Lerneffekte zu produzieren für die Beteiligten und für die, die zusehen. Das Ergebnis wird sein, schätzen wir voraus, dass diejenigen Unfälle, die nicht mehr

amtlich untersucht werden, auf die Reedereien zukommen und man sagen wird, das müsst ihr selber klären, und diejenigen Unfälle, die amtlich untersucht werden, nur noch teilweise dazu geeignet sind, als Grundlage für die Lösung zivilrechtlicher Konflikte zu dienen. Und das führt im Ergebnis dazu: stärkere Verweisung auf Straf- und Zivilgerichte und höherer Zeit- und Kostenaufwand bei Reedereien. Wenn insgesamt diese Bewertung richtig ist, dann würde das bedeuten, dass weniger Unfälle amtlich untersucht werden, dass das bisherige umfassende Sicherheitsmanagement, was wir aus diesen Unfalluntersuchungen herausholen können, auf Teilziele konzentriert wird. Bei diesen Teilzielen wird sicherlich eine objektive und wirkungsvolle Untersuchung möglich sein. Die öffentlichen Mittel, die dafür eingesetzt werden, steigen nicht. Es sind ungefähr 400.000 DM, habe ich gelernt; bei der Luftunfalluntersuchung habe ich zu meinem Erstaunen gesehen, sind das 5,3 Mio. DM, eine für mich verblüffende Divergenz. Wenn ich das zusammenfasse, dann sinkt unser Interesse an dem Gesetzentwurf relativ stark auf Null. Und wenn ich eine letzte Bemerkung noch sagen darf, Herr Vorsitzender, die Bestimmung, die gemessen am geltenden Recht die Rechtsstellung der Reedereien wesentlich verbessern würde, nämlich die Einführung eines Schadenersatzanspruches für den Fall, dass ein Schiff unberechtigt festgehalten wird, die soll gestrichen werden, weil offensichtlich diese Bestimmung dazu führt, dass der gesamte Gesetzentwurf der Zustimmungspflicht des Bundesrates unterliegt. Das bedauern wir. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Ja, wir danken Ihnen, Herr Dr. Kröger! Ich darf das Wort weitergeben an Herrn Prof. Dr. Werner von Unruh. Bitte schön Herr Prof. Dr. von Unruh!

**Prof. Dr. Werner von Unruh:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, als gelegentlicher Wachoffizier einer großen Fahrt bzw. Kapitän kleinerer Schiffe habe ich auch ein ganz persönliches Interesse an einer effizienten Seeunfalluntersuchung, die von Praktikern durchgeführt wird. Voraussetzungen für eine effiziente Seeunfalluntersuchung sind folgende: Die Unabhängigkeit des Untersuchungsausschusses. Der Regierungsentwurf regelt die Unabhängigkeit der Mitglieder der Bundesstelle ausführlich. Zu berücksichtigen ist hier jedoch, dass alle Mitglieder der Bundesstelle hauptamtlich Angehörige einer Verwaltungsbehörde sind, die letzten Endes in ihrem beruflichen Werdegang von ihren Dienstherren abhängig sind, wogegen nach dem bisherigen Verfahren die Ehrenamtlichen in der Mehrheit waren. Der Untersuchungsausschuss sollte weiter mit

nautischen und technischen Experten besetzt sein. Diese Forderung gewährleistet das bisherige Verfahren. Der Regierungsentwurf sieht lediglich die Beauftragung geeigneter privater Personen vor, die nur nach Weisung der Bundesstelle arbeiten sollen. Die Ad hoc-Heranziehung des konkreten nautischen Sachverständigen ist nach dem Regierungsentwurf die Ausnahme. Eine allgemeine Handlungsbefugnis des Untersuchungsführers sollte gegeben sein. Dies ist nach dem bisherigen Verfahren für die innerdeutsche Untersuchung grundsätzlich gewährleistet. Bei Fällen in nicht bundesdeutschen Hoheitsgewässern wird die Ermittlungstätigkeit auch weiterhin von der Genehmigung des jeweiligen Nationalstaates abhängen. Diesbezüglich wird auch der Regierungsentwurf keine Änderung im Genehmigungsverfahren der Staaten entwickeln. Die Öffentlichkeit ist eben deutlich angesprochen worden, auch sie ist eine wesentliche Voraussetzung für Effizienz und Akzeptanz des Ergebnisses, wobei gerade auch dieses im Bereich öffentlich-rechtlicher Beteiligter gewährleistet ist. Umstritten ist, ob eine Abtrennung des Folgeverfahrens, also die Entziehung eines Befähigungszeugnisses bzw. Feststellung fehlerhaften Verhaltens, vom Untersuchungsverfahren zur besseren Aufklärung beitragen wird. In der Begründung des Gesetzentwurfes lesen wir „von der Konfrontation zur Kooperation“. Ich habe hier Zweifel, ob die Bereitschaft zur Mitarbeit einer Unfallaufklärung dadurch letztlich steigen wird. Das hier vorgesehene Beweisverwertungsverbot hinsichtlich einer späteren zivilrechtlichen, strafrechtlichen Auseinandersetzung halte ich hinsichtlich der Transparenz und der Akzeptanz des Verfahrens für unglücklich. Zweck der Seeunfalluntersuchung ist das Ziel der Verbesserung der präventiven Gefahrenabwehr, dieses - wie wir hörten - seit 1878. Die Abwehr künftiger Gefahren steht im Mittelpunkt des Untersuchungsinteresses. Wie weit eine Feststellung fehlerhaften Verhaltens dazu beitragen kann, ist fraglich. Die Argumentation des Bundesverkehrsministeriums ist hier nachvollziehbar. Man sollte jedoch bedenken, dass die Feststellung fehlerhaften Verhaltens als Spiegel des Verhaltens des Beteiligten weiterhin auch ein Kriterium der präventiven Gefahrenabwehr darstellen kann. Da eine Feststellung fehlerhaften Verhaltens im Untersuchungsbericht nicht mehr möglich sein soll, entfällt auch die Zweitüberprüfung im Widerspruchsverfahren vor dem Bundesoberseeamt. Zu berücksichtigen ist hier, dass das Widerspruchsverfahren vor dem Bundesoberseeamt ein effektives Vorverfahren ist, im Gegensatz häufig zu allgemeinen Vorverfahren des allgemeinen

Verwaltungsrechts, so dass weitere gerichtliche Überprüfungen die Ausnahme darstellen. Die Problematik der möglichen Inzidenterbeschwer im Gutachten, gegen die es keinen wirksamen Rechtsschutz gibt, möchte ich hier betonen. Sollten hier jedoch verstärkt die Verwaltungsgerichte in Anspruch genommen werden, so würde dies zu einer Entscheidungsverlagerung auf Gutachtertätigkeit führen im Gegensatz zur bisherigen Expertenentscheidung. Ich möchte damit feststellen, dass der Regierungsentwurf auf wesentliche bewährte Elemente der bisherigen Seeunfalluntersuchung verzichtet, so dass er weder eine bessere Aufklärung des Unfallgeschehens noch eine Verbesserung der präventiven Gefahrenabwehr - meiner Ansicht nach - verspricht. Des Weiteren wird der Rechtsschutz der Beteiligten von der Sachverständigenebene der Praxis auf die Gutachtenebene der Gerichte verlagert. Auch die vielfachen Verweisungen im Gesetzentwurf dienen nicht gerade der Übersichtlichkeit der Norm. Bei alledem sehe ich den Regierungsentwurf als überarbeitungserforderlich an. Die Implementierung des IMO-Code in das geltende SeeUG würde auch angesichts der vorgesehenen europäischen maritimen Sicherheitsagentur eine derzeit sinnvolle und ausreichende Maßnahme darstellen und könnte als Grundlage einer weiteren Verbesserung dienen. Hinsichtlich des Lotsengesetzes möchte ich auf meine Ausführungen verweisen und hier feststellen, dass die Kapitänsbefähigung auch weiterhin Voraussetzung des Lotsenberufs sein sollte, wobei auch der Lotse die umfassende Kapitänsausbildung erhalten sollte, also die mit dem Diplom und nicht die um 1/3 gekürzte Ausbildungszeit, also das an einer Fachhochschule erworbene Patent. Dieses für die sicherheitsrelevante Tätigkeit des Lotsen. Danke!

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Prof. von Unruh! Ich gebe das Wort weiter an Herrn Rechtsanwalt Kapitän Jens Paulsen. Herr Paulsen, Sie haben das Wort!

**RA Kapitän Jens Paulsen:** Danke, Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Weshalb oder in welchem Umfang ist eine Änderung des geltenden SeeUG erforderlich? IMO-Code A 84920 ist in der seeamtlichen Untersuchung zu berücksichtigen, die Richtlinie 19035 der EG umzusetzen. Das ist eine meines Erachtens gesetzlich erforderliche Maßnahme. Wie kommen wir da hin? Drei Möglichkeiten haben wir: I. Im Rahmen einer Minimallösung könnte § 2 Absatz 1 des geltenden SeeUG dahingehend ergänzt werden, dass die Seeämter die Regelung des IMO-Codes anzuwenden, zu berücksichtigen haben.

Das wird z. B. von Großbritannien so praktiziert. Kapitän Harwood ist der stellvertretende Leiter der britischen Untersuchungsbehörde. Er hat mir ja freundlicherweise die britischen Neuregelungen zur Verfügung gestellt. Ich kann Sie im Ausschuss auch gerne als Anlage zur Verfügung stellen. Sie besagen an sich ganz einfach, dass der Leiter der Behörde die Vorschriften anzuwenden hat. Das ist die einfachste Möglichkeit, um das hinzubekommen, den Druck hinsichtlich der bereits abgelaufenen Umsetzungsfrist zu nehmen und im übrigen im Hinblick auf eine große Lösung im Zusammenhang mit der geplanten europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs, die in Artikel 2, Ziffer 1e die Konzipierung eines gemeinsamen Verfahrens der Mitgliedsstaaten zur Untersuchung von Seeunfällen vorsieht, zu erarbeiten. Möglichkeit 2: im Rahmen einer stark an den Regelungen des Flugunfalluntersuchungsgesetzes orientierten Regelung, wie im Regierungsentwurf. Die Möglichkeit Nr. 3: im Rahmen einer umfassenden gesetzlichen Regelung Einarbeitung des regelbaren Teils des Codes wie im vorliegenden Entwurf der FDP-Fraktion. Sie werden sich nicht wundern, dass ich die Lösung Nr. 3 für die bessere halte. II. Das Untersuchungsziel sollte entsprechend dem Vorschlag gemäß § 3 des FDP-Entwurfs, der sich nur in Nuancen vom Regierungsentwurf unterscheidet, in Anlehnung an den IMO-Code neu formuliert werden. Es ist also schon wichtig, nicht nur die Ursachen des Seeunfalls, sondern auch die Umstände des Seeunfalls - und das ergibt sich aus dem geltenden SeeUG - mit der gebotenen Deutlichkeit zu ermitteln. Dies gilt insbesondere für die den Seeunfall begünstigenden Faktoren, also dessen tiefere Ursachen. Da der Umstandsbegriff des geltenden § 2 Absatz 1 weit ausgelegt werden kann, könnte man das auch durch eine entsprechende Dienstanweisung machen - ein Gesetz halte ich für besser. § 3 Absatz 2 des FDP-Entwurfs hat die Regelung gemäß Ziffer 3 Satz 3 des IMO-Codes übernommen. Diese besagen, dass es im Idealfall nicht der Zweck der Untersuchung ist, Haftungsfragen zu klären oder Schuldzuweisungen zu treffen. Englisch heißt das und das steht übrigens auch ganz gut in den englischen Regelungen drin, „to apportion liability or to apportion blame.“ Blame heißt „Verschulden“. Dies ist gut so, das unterstütze ich ausdrücklich. Es ist jedoch völlig falsch, von einer blame culture, also einer Kultur des Verschuldens, im geltenden SeeUG zu sprechen und die Feststellung des sogenannten fehlerhaften Verhaltens im geltenden SeeUG oder die Feststellung der Nichtbeachtung der in der Schifffahrt gebotenen Sorgfalt im Sinne der Terminologie des FDP-Entwurfs der Anlastung von persönlichem Verschulden gleichzusetzen.

Das ist ein Kardinalfehler, weil es sich daraus einfach nicht ergibt. Der IMO-Code verlangt gemäß Ziffer 1426 in den Unfallberichten die Unterscheidung zwischen technischem und menschlichem Versagen. Ich hasse den Begriff „menschliches Versagen“, weil es technisch formuliert klingt. Ich habe einen anderen Begriff lieber, aber es steht ja so mal drin. .... Besser: „Nichtbeachtung der in der Schifffahrt gebotenen Sorgfalt im Rahmen der Unfallanalyse“. Die Art der Ermittlung menschlichen Fehlverhaltens ergibt sich aus dem Anhang 1 zum Anhang 2 Schritt 4 des Codes, welcher betitelt ist „Feststellung der Art des Fehlers oder des Verstoßes gegen Vorschriften“. Meine Damen und Herren, das ist ein Arbeitspapier, Anhang des Codes, was erarbeitet ist von einer gemeinsamen Kommission der IMO und der ILO, der internationalen Arbeitsorganisation. Sie haben sich darüber Gedanken gemacht, und die haben gesagt, der Schritt 4 ist erforderlich, um den Schritt 5 abzuarbeiten. Schritt 5 ist die Feststellung der zugrunde liegenden Faktoren, der tieferen Ursachen und erst dann kommen wir zum Schritt 6, der Feststellung von potentiellen Sicherheitsproblemen und der Erarbeitung von sicherheitsfördernden Maßnahmen. Ich schließe ab mit zwei Kurzbemerkungen. 1. Ich bin Verfechter eines Verfahrens, welches die Beteiligtenrechte und Rechtsbehelfsmöglichkeiten des geltenden SeeUG anders als das geplante Verfahren vor der Bundesstelle beibehält und habe noch von niemandem gehört, dass das insoweit vergleichbare Untersuchungsverfahren der US-Coast-Guards zu schlechten Ergebnissen führt. 2. Ich bin ein Verfechter eines öffentlichen Verfahrens und habe noch von niemandem gehört, dass die Öffentlichkeit des Verfahrens von parlamentarischen Untersuchungsausschüssen abgeschafft werden soll, weil dies die armen Betroffenen zu sehr belastet. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Rechtsanwalt Kapitän Jens Paulsen für Ihren Beitrag! Rechtsanwalt Dr. Julius Drumm ist der nächste Sachverständige für uns. Bitte schön, Herr Dr. Drumm!

**RA Dr. Julius Drumm:** Es ist der Weg, nicht das Ziel, meine Damen und Herren, über das wir heute und an vielen Tagen zuvor kontrovers diskutieren. Gleichwohl verwundert es mich sehr, dass wir über so ein spezielles und technisches Ding wie die Seeunfalluntersuchung derart kontrovers politisch diskutieren. Erlauben Sie mir dazu einige ganz kurze Bemerkungen. Zunächst meine ich, dass dieses Thema parteiübergreifend ist, denn das sieht man auch am bestehenden SeeUG, es war nämlich schon

vor 1982 fertig. Es ist entstanden in den letzten 70er Jahren und konnte nur nicht mehr vor 1982 verabschiedet werden. Und es ist nahezu unverändert dann zwischen 1982 und 1986 verabschiedet und in Kraft getreten. Ich halte dieses Gesetz an einigen Stellen für verbesserungswürdig. Wunschkataloge hat man überall. Aber ich halte es für gut praktikabel und für den IMO-Code nur leicht in § 24 anpassbar. Was ist das Ziel eines SeeUG und das ist das Ziel für alle Parteien übergreifend? Das Ziel ist eine exzellente, gute, objektive Unfallursachenfeststellung. Bisher wird das Ziel in der Gestalt erreicht, dass beim „Lieschen Müller-Einfachunfall“ - der Nordostseekanalunfall - die Wasserschutzpolizei ausgeschiedt wird und die Wasserschutzpolizei, die nautisch vorgebildet ist, die auch bezahlt wird von den Ländern und nicht vom Bund noch extra bezahlt werden muss, macht im ersten Angriff den ersten approach und sammelt Beweise. Herr Prof. Huth kritisiert zu Recht, dass die Seeämter nicht selber oft genug am Anfang dabei sind und er hat damit Recht. Aber es bedarf keines neuen Gesetzes, denn wer in § 12 des bestehenden SeeUG hineinguckt, der wird feststellen, dass auch das Seeamt jetzt schon selber losziehen und Beweise sammeln kann, mit vor Ort sein kann. Es wird ganz selten getan, zögerlich, in den letzten Jahren verstärkt, beginnen die Seeämter damit, der Grund ist sehr simpel. Wenn man nur 100.000 Mark Sachmittel im Jahr hat, dann wird schon die einfache Dienstfahrt mit dem ständigen Beisitzer zur Kostenproblematik und Herr Huth wird sich vielleicht auch noch daran erinnern, an unsere berühmte Verhandlung ....., wo wir im Juni als Seeamt beschlossen haben, die Hamburger Schiffsbauversuchsanstalt einzuschalten. Der Beschluss konnte dann im nächsten Februar in Kraft gesetzt werden, weil die 18.000 Mark Sachmittel erst im nächsten Haushaltsjahr zur Verfügung standen. Wie gesagt, auch heute schon könnten die mit einem Nautiker und einem Volljuristen besetzen Seeämter diese Arbeit leisten. Wenn ich mir den Gesetzentwurf angucke, finde ich dort für diesen ersten Angriff optimale Dinge. Eine Untersuchungskommission fände ich auch sehr gut. Eine Untersuchungskommission, die leicht - gerade im Ausland - ich sage mal „lostobt“ und dann dort ist und dort im Rahmen des Rechtsstaates erforscht, wäre ein gutes Mittel, aber das ist für mich nur der erste Angriff, das Sammeln von Beweisen, das Verarbeiten der Beweise, da ist die kontroverse Diskussion und da sind wir noch meilenweit auseinander. Im jetzigen Seeamtsverfahren haben wir, nachdem die Beweise gesammelt sind, ein faires, gerichtähnliches Verfahren. In der Tat. § 68 Verwaltungsverfahrensgesetz sieht eben nicht vor, dass man eine öffentliche Verhandlung hat.

Wir in Deutschland haben seit über 100 Jahren, und das ist ein gutes Ding, eine öffentliche Verhandlung, wo jede Seite auf Grund der Basis, die geschaffen worden ist, sich noch einmal äußern kann, sich verteidigen kann, um dann eine Entscheidung zu hören, die noch einmal beim Bundesoberseeamt hinterfragt werden kann, die eine große, große Akzeptanz findet. Meine Damen und Herren, auf diese Akzeptanz möchte ich hinweisen. Ich vertrete seit 15 Jahren, selber als Kapitän gefahren, Kapitäne und Berufskollegen. Herr Benze, Sie verletzen mich sehr, wenn Sie sagen, dass Reeder durch ihre Anwälte die Kapitäne vertreten, Kapitäne vor den Seeämtern opfern. Das Gegenteil ist richtig und ich möchte darauf hinweisen, der Reeder steht sich mit seinem Kapitän am besten, wenn sein Kapitän im Seeamt gut weg kommt. Wenn wir diese Verhandlung nicht mehr haben, wenn wir nicht mehr die Transparenz und die hohe Akzeptanz einer öffentlichen Verhandlung haben, müssen wir befürchten, dass andere Institutionen das nachholen müssen. Und das sind Institutionen, die schlechter dazu geeignet sind, insbesondere die Strafgerichte und die Zivilgerichte. Bisher - und dort wird öffentlich verhandelt, aber in einer schlechteren Qualität, weil fachlich die Kompetenz nicht gegeben ist - haben wir dieses Ergebnis, dass die Staatsanwaltschaften warten bis der Seeamtsspruch oder der Bundesoberseeamtsspruch vorliegt. Sie kriegen die Akten rüber und wir haben nahezu Null Hauptverhandlung hinterher, sondern die kriegen es nahezu immer hin, dass auf Basis des objektiv festgestellten Sachverhalts der Seeämter mit den Staatsanwaltschaften eine Einstellung des Verfahrens gefunden wird nach § 153 a StPO wegen geringer Schuld, weil man nicht die Schifffahrt kriminalisieren will. Dieses nehmen wir uns. Das andere spare ich mir auf, wenn Fragen kommen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Dr. Drumm! Ich darf nun Herrn Kapitän Hans-Werner Schleiter bitten, als nächstes zu uns zu sprechen. Er hat uns ja eben auch noch entsprechendes Material auf die Tische legen lassen. Bitte schön Herr Schleiter, Sie haben das Wort!

**Kap. Hans-Werner Schleiter:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich muss mich entschuldigen, dass die Daten so spät rein kamen. Ich war im Ausland und bin sehr kurzfristig als Sachverständiger benannt worden. Ich hoffe, dass alle Fragen beantwortet sind und dass Sie noch Zeit finden, diese zu lesen. Ich komme aus der Praxis, bin 18 Jahre Supertanker als Kapitän gefahren, unter allen Flaggen mit allen Nationen, mit allen Reedereien in allen Staaten und seit 6 Jahren bin ich Managing Direktor einer Firma, die sich

ausschließlich mit der Installation von International Safety Managementsystemen in 14 Nationen befasst. Wir erfassen Daten und wir sind der einzige Hersteller, der in Deutschland eine Black-Box herstellt. Und wir haben die ersten Daten auch bei Seeamtsverhandlungen mit Herrn Hinz ausgewertet und wir stellen immer wieder fest, dass generell die Kenntnis über die Problematik in der Seefahrt auch bei den Politikern sehr gering ist, wie die wirklichen Zustände sind. Wenn Sie den Fall „Erika“ nehmen, den ich hier mitgebracht habe, über den Sie aber auch gerne im Internet nachlesen können, was das Expertenteam dort herausgefunden hat, stellen Sie fest, dass kein menschliches Versagen für diesen Unfall der indischen Besatzung vorliegt, sondern alle behördlichen Vorgänge, alle Sicherheitssysteme haben total versagt. Dieses Schiff ist umgebaut worden. Es gehört eigentlich in den Hochofen. Es ist immer wieder genehmigt worden. Es wird von Klassifikationsgesellschaften, auch die Aussagen habe ich hinterher mitgebracht, obwohl ihr eigener surveyor die Klasse ablehnt, wurde dieses Schiff klassifiziert, mit 4 Jahren in einem Schrottzustand. Die surveys, die an Bord ausgeführt werden, - darüber kann ich Ihnen meine persönliche Meinung sagen, ich habe auch einmal mit einem Tanker eine Klasse bekommen, dieses Schiff habe ich hinterher angezeigt, das durfte nicht auslaufen, weil das Deck über 40 Meter abgerissen worden ist - der surveyor dieser Klassifikationsgesellschaft hat sich nicht die Mühe gemacht, da mal hochzuklettern. Denn das ist dreckig da oben, da stinkt es. Ich sage Ihnen jetzt wortwörtlich die Meinung, wie sie in der Seefahrt ist. Ich hasse diesen Ausdruck „menschliches Versagen“ und „nautisches Verschulden“. Dies ist ein Mülleimer, in den alle anderen versagenden Behörden geschmissen werden, damit die ja nicht zur Verantwortung gezogen werden können. Nehmen Sie doch einmal die „Erika“. Lesen Sie doch einmal, was da drin steht. Lesen Sie mal die recommandation von Experten, die in einer no blame culture wirklich festgestellt haben, woran es denn liegt. Was Sie dann damit rechtlich machen, ob Sie dann Strafverfolgung machen oder eingreifen, dass ist Ihre politische Aufgabe, meiner Ansicht nach. Die Seeleute da draußen, die sagen, menschliches Versagen, nicht Sorgfaltspflicht. Haben Sie schon einmal die Ergonomie eines modernen deutschen Schiffes gesehen? Wenn der im Unfall ist, der kann nur versagen. Das kann kein Mensch mehr bewerkstelligen da oben. Selbst mit Hightech-Schiffen. Hierzu ein Beispiel: Namhafte deutsche Reederei, Brücke. 5600 ..... dieses Schiff, ein Gigant, 14 Mann Besatzung. Der Kapitän steht im Notfall alleine 21 Computern gegenüber. Meinen Sie nicht, dass wir einmal eine Brückenergonomie erfinden sollten, damit die Menschen überhaupt

mit dieser „Scheiß-Technik“ fertig werden. Die werden total überfordert. Hinzu kommt, dass die Ausbildung in der Schifffahrt runter gefahren wird. Ich bin 1959 angefahren. Seit 35 Jahren begibt sich die Seefahrt in eine totale Katastrophe. Das ist meine persönliche Meinung. Und wenn Sie hier national denken wollen, dann sind Sie total falsch am Platz. Die Seefahrt ist ein internationales Gewerbe. Wir haben unser deutsches Erst- und Zeitregister, im übrigen Zweitregister wird im Ausland als Billigflagge gehandelt, wir auch, 741 Schiffe. In Deutschland werden über 3000 Schiffe verwaltet. Und wissen Sie, dass die Antigua-Flagge hier in Deutschland sitzt und über 800 Schiffe verwaltet. Welchen Einfluss nehmen wir? Diese Schiffe kommen in unsere Häfen, an unsere Küsten. Wissen Sie, dass wir nicht einen einzigen Crude-Oil-Tanker mehr haben? Denn als sie alt wurden - die letzte war die „Bayern“, die wir verkauft haben - haben wir sie in Drittweltländern verkauft. Und diese Schrotthaufen, die kommen jetzt hier her. Wir müssen ein SUG schaffen, das international kompatibel ist, damit wir einen Datenaustausch bekommen und die wahren Gründe feststellen können, warum diese Schiffe noch zu uns kommen können. Wir müssen auch einmal den Mut haben, solche Flaggen zu bannen oder solche Schiffe festzuhalten. Aber dann geht es immer um Kosten. Es war in der EU diskutiert worden, die „Rina“ zu bannen, nach dem zweiten Unfall. Gucken Sie sich das doch mal an, was da versagt. Das hat doch überhaupt nichts mit Seeleuten oder Reedereien zu tun. Selbst ein Reeder muss sich darauf verlassen können, wenn der Klassifikationssurveyor an Bord kommt und seine bauliche Korrekturmaßnahme abnehmen lässt, dass das korrekt ist. Haftet davon einer? Nein. Neuerdings ja. Jetzt bringt man schon die Charts rein in die Haftung, die Versicherer. Folgende Aussage eines der größten Versicherungsbrokers der Welt: Ich habe ihn gefragt, guckt Ihr Euch die Schiffe, die Ihr versichert eigentlich nicht einmal an? Da sagt er, mir ist das scheißegal. Hauptsache, wir sind gut rückversichert. Wenn solche Einstellung, wenn Moral und Wertigkeiten zurückgefahren werden, nur noch um irgendwelche persönlichen Interessen oder Beteiligteninteressen zu schützen, werden Sie die Seefahrt nie in den Griff kriegen. Die Seefahrt ist seit 3000 Jahren globalisiert. Die Behörden nicht. Sie müssen zusammen arbeiten und das will die IMO erreichen durch den IMO-Code, durch den ISM-Code, durch STCW, durch VDR, wo wir zum ersten mal wirkliche Daten von einem Schiff bekommen. Die Aufzeichnungen, die wir von unseren VDR bekommen, von den Schiffen, zeigen, dass nur in einem Fall human error vorliegt. Und das war eine richtige negligence. Der Mann gehört nicht

auf See, meiner Ansicht nach. Die restlichen waren technische Fehler, auf super modernen Schiffen, die die Unfälle verursacht haben. Ich habe Ihnen hinten eine Grafik reingelegt. Die Kette der Qualität ist viel tiefer als nur der Reeder, das Schiff und die Umgebenden. Tut mir leid, ich könnte Ihnen noch eine Menge dazu sagen. Lesen Sie meine Beantwortung.

**Vorsitzender:** Vielen herzlichen Dank! Ich gehe davon aus, Herr Schleiter, dass Sie noch gefragt werden. Wir sind ja alle hier im politischen Bereich, hier ist entsprechende Leidenschaft vorhanden. Wir verstehen das durchaus und verfahren ja auch im parlamentarischen Bereich so. Bei uns darf man auch Dinge formulieren, die zur politischen Willensbildung dienen. Das gehört dazu. Zunächst möchte ich mich bei den Sachverständigen für diese erste Runde bedanken. Jetzt haben die Kolleginnen und Kollegen das Wort. Als erstes erteile ich den Berichterstatter das Wort. Je nach Verlauf würde ich dann auch schon den einen oder anderen Kollegen mit dazu nehmen. Ich habe schon die Wortmeldung von Frau Kollegin Dr. Margrit Wetzel. Aber jetzt in der Reihenfolge. Zunächst Frau Kollegin Annette Faße von der SPD-Fraktion, dann der Kollege Wolfgang Börnsen, CDU/CSU; dann der Kollege Helmut Wilhelm von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der Kollege Hans-Michael Goldmann von der FDP-Fraktion und Dr. Winfried Wolf von der PDS. Das sind die Berichterstatter der hier im Bundestag vertretenen Fraktionen. Wir beginnen mit Frau Kollegin Annette Faße, SPD-Fraktion. Bitte, Frau Kollegin Annette Faße!

**Abg. Annette Faße:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Herren Sachverständigen! Erst einmal ein herzliches Dankeschön für Ihre jetzige Stellungnahme, aber auch für Ihre schriftlichen Stellungnahmen, die doch etliches an Themen und Fragen aus den einzelnen Sichtweisen dargestellt haben. Eigentlich nach allen schriftlichen Stellungnahmen und auch in den eben hier aufgeführten ist für mich deutlich, dass Handlungsbedarf besteht. Es ist unterschiedlich bewertet worden, worin er denn besteht und in welcher Form etwas umgesetzt werden soll oder muss. Ich denke, uns allen, aber auch besonders der SPD-Fraktion, ist natürlich sehr daran gelegen, dass wir dem präventiven Bereich sehr viel mehr Aufmerksamkeit schenken als bisher. Das heißt für uns, dass wir eben mit den Ergebnissen, die eine Seeunfalluntersuchung mit sich bringt, einfach auch als Politik anders und konsequenter umgehen müssen als bisher. Und darum meinen wir, dass eine Trennung in der Unfalluntersuchung, gerade unter Berücksichtigung der Prävention, zwischen der Ursache und dem einzelnen Fehlverhalten sehr