

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 Berichterstattern 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

wohl hierfür dienlich ist. Ich möchte jetzt daran erinnern, dass auch häufig die Frage auftaucht, ob sie mit der Flugunfalluntersuchung vergleichbar ist oder nicht. Noch mal zur Erinnerung: Wenn ich es richtig weiß, haben wir hier im Bundestag vor drei Jahren dieses Untersuchungsverfahren einmütig beschlossen. Es gibt sicherlich das eine oder andere Detail, über das man sich streiten kann, aber generell kann ich das Verfahren erst einmal nicht in Frage stellen, denn sonst wäre sehr viel falsch von dem, was wir einmütig beschlossen haben und wir müssten das Ganze auch wieder ändern. Das kann es ja nicht sein. Aber, Herr Vorsitzender, ich will generell jetzt nichts mehr dazu sagen, sondern möchte einzeln den Herren doch noch mal Nachfragen stellen. Und die ersten habe ich an Prof. Dr. Lagoni. Ich beziehe mich auf Ihre schriftliche Stellungnahme, auf Seite 85 Nr. 8. Da nehmen Sie Stellung zu Unfällen außerhalb deutscher Hoheitsgewässer. Und wenn ich das richtig gelesen habe, ist es bisher so, dass auf der einen Seite keine Wahrnehmung durch das Seeamt möglich ist, aber die deutschen Auslandsvertretungen bisher aufgefordert sind, aktiv zu werden. Das hat mich doch in Erstaunen versetzt. Ich möchte Sie fragen, wie Sie den Einsatz der deutschen Auslandsvertretungen nach den bisherigen Regelungen bewerten, was Sie von unserem vorliegenden Entwurf an Verbesserungen erwarten und ob vielleicht bilaterale Verträge mit einzelnen Ländern zusätzlich geschlossen werden müssten, um eingreifen zu können oder nicht? Dann haben Sie sich auf Seite 86, Punkt 11, mit der sofortigen Patententziehung bei Alkoholdelikten auseinandergesetzt, die nach dem Entwurf der Regierung nicht mehr möglich ist, sondern erst, wenn das Seeamt entschieden hat. Und ich möchte Sie fragen, wie Sie das bewerten, wenn ich das auch bei anderen Regelverstößen sehe und was das denn eigentlich für die Praxis bedeuten würde in unserem Entwurf? Der dritte Punkt für mich, ein wichtiger Punkt: Nach meinem Wissen sind die Untersuchungen eines Seeamtes ja keine Gerichtsverfahren, sondern Verwaltungsverfahren. Nach meinem Wissensstand sind ansonsten Verwaltungsverfahren nicht öffentlich. Hat das an dieser Stelle etwas mit der Historie zu tun, mit der - sage ich mal - gut oder schlecht gelebt wurde, dass das mal anders geregelt war? Zu den Fragen des Datenschutzes: Nach meinem Wissensstand hat eine Überprüfung stattgefunden, der Datenschutzbeauftragte hat also keinerlei Bedenken festgestellt. Vielleicht können Sie das aus juristischer Sicht noch einmal deutlich machen? Dann haben Sie - und das ist dann die letzte Frage an Sie - auf der Seite 78/79 - materielle Verfassungsmäßigkeit - Zweifel erhoben. Sie haben darauf hingewiesen,

dass drei ehrenamtliche Beisitzer eines Seeamtes den Vorsitzenden und ständigen Beisitzer überstimmen können und haben einen Vorschlag gemacht, wie man dies ändern könnte. Dazu hätte ich von Ihnen gerne noch ein bisschen mehr Begründung! Die Fragen an Herrn Schlegel: Eine etwas differenziertere, was den Untersuchungsbericht betrifft, den Sie bisher erstellen. Ich hätte gerne noch mal genauer gewusst, wie in der Praxis so ein Untersuchungsbericht entsteht. Also, mit wem Sie bei der Erstellung dieses Berichtes zusammenarbeiten, wie Sie mit wesentlichen Stellungnahmen, die ja zu berücksichtigen sind, umgehen? Nennen Sie aus Ihrer Erfahrung heraus Beispiele, um was es sich hier handelt und in welcher Form sie berücksichtigt werden! Gibt es bisher auch die Möglichkeit eines Minderheitenvotums bei der Berichtsabgabe? Also schildern Sie bitte Ihre Erfahrungen und auch die Erfahrungen mit kritischen Stellungnahmen an dieser Stelle! Herrn Prof. Huth hätte ich gerne, auch unter Bezugnahme seiner schriftlichen Äußerungen auf Seite 20, Punkt 19, befragt. Da äußern Sie sich zu den Bagatellfällen vor Seeämtern. Das ist auch so ein Punkt, den wir, die wir dort nicht sitzen, nicht ohne weiteres nachvollziehen können, wo ich aber Hinweise habe, dass dort manchmal ein Entzug oder auch ähnliches nicht stattfindet, aber wir dicke Aktenordner erzeugen an Papieren und Unterlagen. Sie weisen darauf hin, dass häufig das Ergebnis mit dem Zeitaufwand und dem Kostenaufwand nicht im Verhältnis steht. Da hätte ich Sie gerne noch mal gefragt, wie Sie diese Bagatellfälle genauer einschätzen und ob es denn wirklich so ist, dass wir so viele Bagatellfälle gehabt haben? Dann hätte ich gerne, was die internationalen Unfälle betrifft, gewusst, Herr Prof. Huth: Gab es bisher Informationen über Unfallbeteiligungen Deutscher - das brauchen wir jetzt nicht zu differenzieren - an ausländischen Seeunfällen, in welcher Form auch immer, an ein Seeamt oder an das Bundesoberseeamt? Gab es bisher eine automatische Information, gar keine oder hatten Sie das Recht, Informationen abzurufen? Und wenn das so ist, hat man Ihnen überhaupt geantwortet? Und nach der Vergleichbarkeit mit der Flugunfalluntersuchung hätte ich Sie auch noch gerne gefragt. Sie haben dann Handlungsbedarf zu Artikel 1 Nr. 2, das betrifft die Änderung bei der Ausbildungsfrage, gesehen. Das haben ja auch die Länder massiv geltend gemacht. Ich denke auch, dem kann man entgegenkommen. Ich denke da an eine deutliche Klarstellung, dass wir uns hier mit Gewährleistungen des betroffenen Studenten nicht mehr auseinanderzusetzen haben, das, denke ich, ist eindeutig, das ist eine Forderung, der ich, glaube ich, ohne weiteres zustimmen kann. Die Fragen an Herrn Benze und Herrn Schleiter möchte ich jetzt gerne

zusammenfassen. Die emotionale Begründung hier führt natürlich schon zu einer großen Nachdenklichkeit. Ich habe mich immer daran gestört, 80 % menschliches Versagen, und habe gesagt, das kann ja nicht einfach so hingenommen werden mit diesem Begriff, da muss ja sehr viel mehr dahinterstecken. Ich erwarte eigentlich von so einer konkreteren Unfalluntersuchung, dass wir auch die Hintergründe ein ganzes Stück aufklären. Und da möchte von Ihnen beiden gerne deutlich hören, ob Sie davon ausgehen, dass wir durch dieses neue Verfahren dann wirklich auch die Ursachen deutlicher, klarer, ich sage mal auch, ehrlicher, aufklären, weil es ja, anders als bisher, ein nichtöffentliches Verfahren ist. Und das ist die Frage an die beiden Herren und das soll es für die erste Runde sein.

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Kollegin Annette Faße! Ich gebe jetzt das Wort weiter an den Berichterstatter der Fraktion der CDU/CSU, an den Kollegen Wolfgang Börnsen. Kollege Wolfgang Börnsen hat das Wort!

Abg. Wolfgang Börnsen (Bönstrup): Danke, Herr Vorsitzender! Es ist schon ein Vergnügen, so exquisite Experten zu hören, die sich alle mit großem Verantwortungsbewusstsein dieser Aufgabe gewidmet haben. Das machen die schriftlichen Stellungnahmen deutlich, das machen aber auch Ihre mündlichen Aussagen deutlich, dass Sie sich sehr wohl, unabhängig von Ihrem Beruf, von Ihren Funktionen, darum bemühen, den Gesetzgeber bei einer Verbesserung eines Gesetzes oder einer Neufassung, je nachdem, wie man es will, zu unterstützen. Wir sind auf Ihren Fachverstand angewiesen. Sie können davon ausgehen, das gilt zumindest auch für meine Fraktion, das gilt für alle Fraktionen, dass wir das, was Sie heute vorgetragen haben, auch einbinden werden in unsere zukünftigen Überlegungen. Ihre Fahrt nach Berlin, finde ich, soll nicht umsonst gewesen sein. Ziel soll sein, ein Verfahren zu optimieren. Herr Drumm hat gesagt, es soll fair sein, es soll gerecht sein. Ich finde auch, es soll öffentlich sein und es soll weiterhin fachkompetent geführt werden, ohne dass eine Verlagerung auf Zivil- und Strafgerichte notwendig ist, wo die Fachkompetenz möglicherweise verloren geht. Da meine Kollegin Annette Faße sich zu Anfang auch ein wenig kommentierend eingelassen hat, wird sie doch gestatten, dass die Opposition sich zu Anfang auch noch ein wenig kommentierend einlässt. Es gibt im Augenblick kein Gesetz in diesem Bereich, das so einhellig von der Küste abgelehnt wird. Ganz eindeutig! Und fünfzehn Bundesländer sagen „nein“ dazu, sechzehn sogar, sechzehn, das letzte ist auch noch gekommen, richtig. Alle sagen „nein“. Die Ministerpräsidentin von Schleswig-Holstein hat

gesagt: völlig unnötig, lasst uns das verbessern, was wir haben, aber nichts Neues. Ganz eindeutig! Und sie hat uns noch aufgefordert, als Abgeordnete aus allen Fraktionen, das heute zu erklären. Das tue ich auch gerne, das können Sie sich vorstellen. Warum gibt es so eine einhellige Ablehnung und warum hat man den Eindruck, dass hier etwas, das unnötig ist, durchgedrückt werden soll? Dahinter steckt doch die Überlegung, dass man einfach, weil es eine neue Regierung gibt, auch zu einem neuen Gesetz kommen muss. Und dabei verkennt man die Tatsache, dass das alte Gesetz ein Allparteiengesetz gewesen ist, praxisorientiert, und sich auch den Erfahrungen aller Beteiligten entsprechend durchgesetzt hat. Was mich bei dem neuen Gesetzentwurf besorgt macht, ist einmal die mangelnde Rücksichtnahme auf die Öffentlichkeit. Das empfinde ich als Rückschritt. Transparenz wird überall gefordert. Warum soll sie hier ausgesetzt werden? Was mich besorgt macht, ist, dass es weniger amtliche Untersuchungen geben wird. Das muss nicht sein! Wir können doch mit Fug und Recht die Untersuchung weiterhin in vollem Umfang betreiben, weil wir auch wollen, dass wir zu neuen Resultaten kommen. Und mit der Verringerung der amtlichen Untersuchungen ist auch ein Weniger an Resultaten für das Unfall-Management verbunden, für Verbesserungen, für Veränderungen. Das wollen wir doch auch. Wir wollen doch, dass weniger Menschen zu Schaden kommen. Das engt dieser neue Gesetzesvorschlag ein. Und was mich sehr besorgt macht und auch viele Kollegen, quer durch alle Fraktionen, ist, dass es zu einem Abbau an Rechtspositionen kommt. Das darf doch in einer aufgeklärten Gesellschaft nicht sein. Niemand hat dem bisher widersprochen. Und ein Abbau an Praxisbezug kommt, mehr Gutachten, weniger persönliche Erfahrung. Das darf doch nicht sein! Das kann man doch nicht gut heißen! Und wenn hier argumentiert wird, wir haben einen unbedingten Handlungsbedarf, weil wir seit dem 1. Dezember 2000 von Seiten der Europäischen Union gewissermaßen einen rechtsfreien Raum haben, ja, den haben wir in zwölf Monaten auch noch. Aber wir haben doch einen Ansatzpunkt in Europa, zu einem neuen Gesetz zu kommen. Warum können wir nicht zu einer pragmatischen Lösung kommen? Ich möchte gerne einige Fragen anschließen, weil es sicher notwendig ist, noch einmal deutlich zu machen, dass diese beiden verschiedenen Positionen, Verbessern und Optimierung des Bisherigen, im Augenblick nach meiner Einschätzung der Expertenanhörung überwiegend getragen wird und bisher weniger ein schneidiges Plädoyer für ein neues Gesetz eingebracht worden ist. Ich möchte gerne Herrn Prof. Lagoni fragen: Ist der von vielen hier vorgetragene Abbau von Rechtspositionen auch in Ihren Augen deutlich? Ich möchte die

Experten, Herrn Frantziach, Herrn von Unruh, Herrn Hinz, Herrn Kröger und Herrn Drumm fragen: Welche Verbindung sehen Sie zwischen dem IMO-Code, der hier immer wieder ins Feld geführt worden ist, und der anstehenden gesetzlichen Veränderung? Zweitens: Gibt es einen europarechtlichen Zwang, jetzt zu handeln? Und, drittens: Sehen Sie eine Vergleichbarkeit zwischen dem Seeunfall und dem Luftfahrtunfall? Ist das überhaupt vergleichbar, diese neue Grundlage für das neue Gesetz? Und, gibt es nach Ihrer Auffassung eine vertretbare, praxisnahe Veränderung des augenblicklichen Gesetzes, eine Veränderung, die dazu führen würde, dass wir mit einer pragmatischen Lösung, die von allen getragen werden könnte, aus diesem Dilemma herauskommen?

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Wolfgang Börnsen! Ich gebe jetzt dem Berichterstatter der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, dem Kollegen Helmut Wilhelm das Wort. Bitte schön, Herr Kollege Helmut Wilhelm!

Abg. Helmut Wilhelm - Berichterstatter -: Herr Vorsitzender, ich habe zur Zeit keine Fragen!

Vorsitzender: Jawohl, vielen Dank, Kollege Helmut Wilhelm, die Runde geht ja weiter. Ich komme nun zu dem Berichterstatter der FDP-Fraktion, Kollege Hans-Michael Goldmann. Bitte schön, Kollege Hans-Michael Goldmann!

Abg. Hans-Michael Goldmann: Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr verehrte Sachverständige! Sehr ausdrücklich will ich mich den Ausführungen meiner Kollegen anschließen, wenn es darum geht, Ihre Arbeit zu loben, die Sie für uns hier geleistet haben. Sie haben sehr umfangreiche Stellungnahmen, sehr qualifizierte Stellungnahmen vorgelegt, die mich - auch vor dem Hintergrund, dass ich gehört habe, was man dafür bekommt - schon sehr positiv überrascht haben, dass Sie sich so viel Arbeit gemacht haben. Aber ich denke, es lohnt sich, sich in diesem Bereich Arbeit zu machen, weil ich glaube, dass wir in diesem Bereich sehr viel verlieren könnten. Ich war sehr betroffen über das, was Sie, Herr Schleiter, hier zum Ausdruck gebracht haben. Da können Sie auch davon ausgehen, dass der eine oder andere, der hier sitzt, ein bisschen Ahnung auch von diesen Dingen hat. Deswegen können Sie ganz sicher sein, dass wir uns um diesen Bereich nicht nur Sorgen machen, sondern dass wir auch versuchen, das Problem fachlich so zu lösen, dass es der speziellen Situation der Menschen und der Natur - ohne diese Trennung nun zu vertieft zu sehen - Rechnung trägt. Wenn der Kollege Börnsen oder ich z. B. aus der Stadt

Papenburg kommen, wenn wir uns durchaus im Bereich der Deutschen Bucht bewegen, dann glaube ich schon, dass wir ein bisschen wissen, um was es geht. Und ich will das hier auch gleich mal vorweg sagen, Herr Schleiter! Ich finde es dann schon sehr eigenartig - aber darüber sollten wir mal sprechen -, dass Sie in Ihrer Stellungnahme mit keinem Wort auf den FDP-Gesetzentwurf eingehen. Wissen Sie, das ist eine Art von Umgang, da darf man nicht auf der einen Seite - meiner Meinung nach - diese Forderung erheben, die Sie erheben und uns dann auf der anderen Seite zu einem im Verfahren befindlichen Gesetz keinerlei Stellungnahme vorlegen. Es sei denn, es ist ein Fehler Ihres Sekretariats, dass einfach Ihre Antworten nicht beigefügt worden sind. Ich will noch auf einen etwas anderen Punkt eingehen, in den Vorbemerkungen zu Herrn Drumm. Ich will das hier ausdrücklich betonen. Die FDP-Bundestagsfraktion ist in dieser Frage erst aktiv geworden, als das Haus, meiner Meinung nach in einem sehr unqualifizierten „Rundumschlag“, das alte Gesetz außer Kraft setzen wollte. Ich habe mich mehrere Male bemüht, auch mit PSts'in Mertens, die nun wieder geht, noch mal wieder den Kontakt zu suchen, um deutlich zu machen, dass es uns hier nicht darum geht, Recht zu bekommen, sondern dass es hier wirklich darum geht, Dinge so auszugestalten, dass sie den zukünftigen Anforderungen ein Stück mehr genügen. Wir sind uns sehr wohl darüber im Klaren, dass es sich hier um ein internationales Geschehen handelt. Wir wissen sehr wohl um die Globalisierungen, mit denen wir es hier schon immer zu tun hatten, die aber verstärkt auftreten. Deswegen sind wir auch der Meinung, dass hier Nachbesserungsbedarf besteht, dass hier sozusagen neue Perspektiven eröffnet werden müssen, überhaupt keine Frage, dass hier auch ein Teil Handlungsbedarf besteht, weil der IMO-Code mehr eingearbeitet werden muss. Aber ich finde es dann schon ein Stück skandalös, wenn uns gegenüber gesagt wird, dass hier Handlungsbedarf besteht, weil auf die Bundesrepublik Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren zukommt, obwohl wir bei Nachforschungen feststellen, das stimmt nicht, es ist einfach sachlich falsch. Und ich denke, so kann man auch nicht mit Bundestagsfraktionen, auch wenn sie in der Opposition sind, und so kann man nicht mit Parlamentariern und so kann man nicht mit Vertretern der Küste umgehen. Und ich habe das auch gegenüber Vertretern des Hauses deutlich gemacht, auch gegenüber dem Minister, ich bin nicht bereit, die privaten Vorstellungen und Verwirklichungsabsichten von bestimmten Leuten aus dem Haus sozusagen hier kommentarlos zur Kenntnis zu nehmen und etwas zu zerschlagen, was meiner Meinung nach wirklich nicht zerschlagen werden

sollte, weil in diesem Bereich bis jetzt sehr gute Dinge geleistet worden sind. Lassen Sie mich nun auf zwei Dinge eingehen: Das ist zum einen die Öffentlichkeit. Ich denke, wir sollten uns wirklich alle sehr intensiv mit der Stellungnahme von Herrn Hinz beschäftigen. Es kann hier nicht darum gehen, ein Behördenschutzverfahren auf den Weg zu bringen, welches die Behörden schützt. Herr Huth, ich glaube, da unterliegen Sie einem großen Irrtum, wenn Sie glauben, dass das neue Verfahren die Menschen mehr schützt, für die Sie besondere Vertretungsrechte, völlig berechtigt, in Anspruch nehmen. Ich glaube, die Verluste an Öffentlichkeit, die Sie durch das neue Verfahren, das die Bundesregierung hier auf den Weg bringen will, erleiden würden, würden ihrer Interessenlage nicht Rechnung tragen. Ich denke, da sollten Sie Ihre Position auch noch mal überdenken. Ich will noch einen anderen Punkt ansprechen, das ist die „culture of blame“. Ich bin sehr überrascht darüber, welchen Stellenwert die Diskussion um diese Dinge bekommt. Ich habe mich bei vielen Leuten erkundigt, die bei Seeamtsverhandlungen dabei waren, die vor Seeämtern betroffen waren. Nicht einer von denen hat sich im Grunde genommen durch die Verhandlung in seinem persönlichen Verhalten diskriminiert gefühlt und es wird hier etwas hochgezerrt, was einfach der Realität nicht entspricht und was natürlich auch notwendigerweise Teil des Verfahrens sein muss, wie es auch der IMO-Code, nebenbei, durchaus vorsieht. Und ich will einen letzten Punkt ansprechen. Ich finde es fast tragisch, dass man meint, ein bewährtes Verfahren aus einem speziellen Bereich, der Flugunfalluntersuchung, sozusagen auf einen anderen Bereich 1 : 1 übertragen zu können. Und dass das so schwach auch in den gesetzlichen Formulierungen gemacht wurde, das ist erschütternd und dass das Ergebnis ein Gesetz ist, das im Grunde genommen kaum lesbar ist und damit im Grunde genommen kaum anwendbar ist, das ist etwas, was wir sehr bedauern. Lassen Sie mich noch mal hier betonen: Die FDP-Fraktion, die ja nun auch, Prof. Lagoni, an der einen oder anderen Stelle über Rechtverständnis verfügt ... Sie gehen ja mit unserem Entwurf „vernichtend“ um. Ich werde das mal Herrn Funke ... wir werden das mal gemeinsam besprechen, auch mit Herrn Schmidt-Jortzig. Wir sind in diesen Punkten völlig anderer Meinung als Sie. Wir können uns darüber gerne auseinandersetzen, aber lassen Sie uns nicht in der Kritik an einzelnen Dingen das Grundsätzliche aus den Augen verlieren. Wir müssen hier zu einer gemeinsamen Lösung kommen, meiner Meinung nach zu einer gemeinsamen, verbessernden Zwischenlösung, die sowieso demnächst im Grunde genommen eine generellere Neuregelung zur Folge haben wird. Deswegen sollten wir uns hier meiner

Meinung nach nicht verkämpfen, sondern sollten zu gemeinsamen Lösungen kommen. Ich komme jetzt zu den Fragen. Ich möchte am Anfang eine aufgreifen, die Frau Faße hier gestellt hat und dabei geht es um die Untersuchung von Unfällen im Ausland. Ich frage Herrn Dr. Drumm und Herrn Dr. Frantziach, ob es nicht bis jetzt auch schon möglich war, solche Untersuchungen im Ausland durchzuführen und ob es nicht Beispiele dafür gibt, wo das praktiziert worden ist und ob nicht in Ihren Stellungnahmen, auch gerade in der Stellungnahme von Herrn Hinz, Beispiele genannt wurden, wo solche Untersuchungsverfahren sehr wohl durchgeführt wurden, wobei allerdings immer wieder beklagt wird, dass die finanziellen Mittel bei weitem nicht ausreichen, um solche Arbeiten dann qualifiziert auszuführen? Ich frage noch mal Dr. Drumm, Herrn Paulsen und Herrn Dr. Frantziach: Immer wieder wird auf die so genannte „culture of blame“ hingewiesen, die in Deutschland in den Seeamtsverfahren vorherrschend sei und die dem IMO-Code sozusagen widerspreche. Ich bitte Sie, uns doch noch mal zu erläutern, was international unter der sogenannten „culture of blame“ verstanden wird und inwieweit die Vorwürfe auf das geltende SeeUG und natürlich auf den FDP-Gesetzesentwurf in diesem Zusammenhang zutreffend sind. Ich habe dann eine Frage an Herrn Paulsen und an Herrn von Unruh. Sie beide sind Juristen und Praktiker. Es wird behauptet, dass den Beteiligten durch den etwaigen Untersuchungsbericht der zu schaffenden Bundesstelle kein Nachteil entsteht und die Betroffenen dann direkt die Klagemöglichkeiten vor Verwaltungsgerichten haben. Bitte erläutern Sie uns, wie Sie zu Ihrer Auffassung kommen, dass die Betroffenen auch durch den Untersuchungsbericht sehr wohl belastet werden können und welche juristischen und praktischen Folgen dies haben kann! Ich habe dann eine Frage an alle. Nach meinem Kenntnisstand hat sich gezeigt, dass bei Unfällen, bei denen die Ursachen auch im Bereich der Verantwortung öffentlich-rechtlicher Beteiligter zu suchen sind, diese gern versuchen, sich aus der Verantwortung zu ziehen über diverse inoffizielle Hinweise. Herr Hinz liefert dazu ja in seiner Stellungnahme lesenswerte und zum Teil ja auch in der späten Abendstunde sogar amüsierende Beispiele. Halten Sie es nicht für sachgerechter - und ich denke, das ist eine sehr wichtige Frage -, die Fachaufsicht über die Bundesstelle oder die Seeämter und das Bundesoberseeamt dem Bundesjustizministerium zu übertragen? Und wäre bei einer Nichtöffentlichkeit künftiger Untersuchungen nicht zu befürchten, dass öffentlich-rechtlich Beteiligte noch schneller als bisher versuchen, sich aus der Verantwortung zu stehlen? Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Ja, vielen Dank dem Kollegen Hans-Michael Goldmann, dem Berichterstatter der FDP-Fraktion! Ich gebe nun das Wort an den Berichterstatter der Fraktion der PDS, Herrn Kollegen Dr. Winfried Wolf. Bitte schön, Kollege Dr. Winfried Wolf!

Dr. Winfried Wolf: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Herren Sachverständige! Ich war kurz geneigt, mich der Einlassung des Kollegen Wilhelm anzuschließen und zu sagen, dass ich keine weiteren Fragen habe. Das liegt sicherlich auch daran, dass ich zu spät gekommen bin, weil ich im Verteidigungsausschuss sein musste und nicht alle Einleitungen hören konnte und auch, glaube ich, unzureichend vorbereitet bin. Nicht deswegen, weil ich Anrainer oder Anwohner am schwäbischen Meer bin, dem Bodensee, und die Küste nicht kenne, sondern aus reinen Zeitgründen. Ich möchte trotzdem zu drei Punkten kurz Fragen stellen. Zum einen, was die Position von dem Vertreter von Ver.di, von Herrn Dieter Benze, betrifft. Sie stellen in Ihrer Stellungnahme fest, dass der vorliegende Gesetzentwurf besser geeignet sei, die Ursachen von Havarien zu ermitteln - das ist eine Position, die sich hier eher in der Minderheit befindet -, argumentieren aber dann, dass Nachbesserungen an dem Entwurf notwendig wären. Die Frage an Sie würde lauten, sind Ihre Anforderungen, die Sie stellen, z. B. in Bezug auf die Sicherheit der Beschäftigten, nur möglich auf Basis eines neuen Gesetzes oder möglich im Rahmen der bestehenden bisherigen Gesetzgebung. Und, die Frage, ist der Gesetzentwurf, der vorliegt, wirklich eine Umsetzung des geforderten EG-Rechts oder stimmt die Position, die der Kollege Goldmann gerade geäußert hat, dass es nicht notwendig wäre, das EG-Recht entsprechend umzusetzen, dass das jetzige Gesetz ausreichend wäre und auch inwieweit Ihre eigenen Ergänzungen zu der Frage, wo EG-Recht in den neuen Gesetzentwurf nicht eingearbeitet worden ist, hier nicht Anlass geben, an der Umsetzung des EG-Rechts zu zweifeln? In Bezug auf die doch sehr weit reichenden Positionen, die von Herrn Kapitän Schleiter vertreten wurden, gab es einige mehr körperliche Reaktionen von den Herren Sachverständigen. Mich würde interessieren, ob diese verallgemeinernde Sicht von Kapitän Schleiter zutrifft, wonach da menschliches Versagen kaum eine Rolle spielen würde, in der Regel die Technik letzten Endes entscheidend sei und das Meer weitgehend von Schrotthaufen bevölkert sei. Schließlich zum Herrn Sachverständigen Dr. Drumm. Sie argumentieren ja in Ihrer Stellungnahme sehr weitreichend. Sie argumentieren, dass man z. B. auf Basis des neuen Gesetzentwurfs dem

Beteiligten nur noch empfehlen könnte, seine Mitwirkung in dem Verfahren vor der Bundesstelle auf das rechtlich zwingend Erforderliche zu beschränken, d. h. nur Aussagen zur Person zu machen, ansonsten zur Sache zu schweigen. Wenn das keine polemische Überspitzung sein soll, sondern, im Rahmen eines Sachverständigengutachtens natürlich, wirklich so stehen bleiben soll, wäre das ja ein vernichtendes Urteil. Die Frage ist einmal: Trifft dieser Eindruck aus Ihrer Sicht für den vorgelegten Gesetzentwurf in der Gesamtheit zu, also nur Verschlechterung? Und zweitens die Frage, sehen Sie darin primär jetzt eine handwerklich schlechte Arbeit oder gibt es spezifische Motive, angesichts des Hintergrunds, dass alle Bundesländer den Entwurf ablehnen, was ja doch relativ selten ist, und des Hintergrunds der doch weitreichenden Kritiken, die auch von anderen Sachverständigen vorgetragen würden? So weit meine Fragen.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Kollege Dr. Winfried Wolf! Wir sind jetzt in der Runde der Berichterstatter durch und ich schlage Ihnen vor, dass wir noch zwei Vertreter der beiden großen Fraktionen hinzunehmen, einmal die Frau Kollegin Dr. Margrit Wetzel und dann den verkehrspolitischen Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, den Kollegen Dirk Fischer. Zunächst Kollegin Dr. Margrit Wetzel!

Abg. Dr. Margrit Wetzel: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich halte die Fragen auch so kurz, wie es irgendwie geht. Eine Frage an Herrn Benze. Sie haben eindrucksvoll die schweren Belastungen beschrieben, unter denen Seeleute arbeiten: Einsatzzeiten, kurze Hafensfolge, Übermüdung, multikulturelle Besatzung. Ist das vergleichbar bei Flugkapitänen? Sowohl bei den Kapitänen selbst, in Bezug auf Arbeitszeiten, auf Belastung, sechs Monate usw. und auch auf die Zusammensetzung der Crew, so dass man dort also die Belastungen, denen die Menschen ausgesetzt sind, die gegebenenfalls einer Unfalluntersuchung gegenüber stehen, vergleichen kann. Zweite Frage an Herrn Dr. Drumm und Herrn Dr. Kröger. Herr Drumm hatte sein Statement unterbrochen, etwa so auf der Höhe - da habe ich mir die Notiz gemacht - "Kompetenz kostet ...", nämlich die Verlagerung von ehrenamtlichen Sachverständigen und von der Untersuchung wirklich schnell vor Ort in einem Verfahren auf die Gerichte, bei denen man dann die entsprechende Sachkompetenz einkaufen muss. Deshalb interessiert mich rein aus wirtschaftlicher Sicht, dann auch volkswirtschaftlich, ob wir hier also gegebenenfalls deutlich steigende Kosten für die Ermittlung der Ursachen und alles, was sich daran anschließt, gewärtigen müssen. Dritte Frage an Herrn von Unruh. Herr von Unruh,

gefallen ist das Wort "Behördenschutzverfahren". Können Sie das widerlegen oder müssten Sie das eher bestätigen, dass hier Befürchtungen gegeben sind? Die Kritik wird an der Küste ja ständig geäußert. Mich würde dazu eine zweite Meinung interessieren. Und das Stichwort „Sofortvollzug“ ist meines Erachtens auch noch zu kurz gekommen. Da gibt es in der Stellungnahme von Herrn Lagoni ja durchaus die Äußerung, der Sofortvollzug wäre - wenn ich das richtig erinnere - sogar verfassungswidrig. Wenn ich im Auto einen schweren Fehler mache, wird mein Führerschein kassiert. Ähnlich stelle ich mir vor, dass Prävention auch im Bereich der Seeschifffahrt den Sofortvollzug durchaus vorsehen muss. Der würde jetzt aber aufgegeben werden. Dann einige Fragen an Herrn Hinz. Zum einen würde mich interessieren, welche Optimierungsvorschläge Sie hinsichtlich des Seeunfalluntersuchungsverfahrens haben, egal welches Recht jetzt gelten würde. Wie stellt sich der Hauptpersonalrat zur Verordnungsermächtigung, die der neue Gesetzentwurf vorsieht, im Verhältnis zum Gesetzgeber? Wie beurteilt der Hauptpersonalrat die - ich drücke es mal so aus - die Tatsache, dass die deutschen Seeämter demnächst unter "Bareboatcharter" laufen sollen? Ich denke, Sie haben die Frage verstanden ... die Frage präzisieren? Ich habe gesagt, dass die deutschen Seeämter offenkundig in Zukunft unter Bareboat-Flagge fahren sollen, oder Bareboatcharter. Wie sieht es aus mit der Entwicklung der Kosten bei der Besetzung der Bundesstelle bzw. den Kosten, die aufgewandt werden müssen, für die Arbeiten, die jetzt die Wasserschutzpolizei und der BGS und auch Ehrenamtliche für die Seeämter machen? Würde das in gleicher Weise für die Bundesstelle zutreffen oder entstehen da höhere Kosten, sei es im Personalbereich oder im Sachmittelbereich? Herr Frantziach, in den Stellungnahmen anderer Gutachter, bei Herrn Lagoni zum Beispiel Herr Lagoni hat in seiner Stellungnahme, was den Datenschutz betrifft, überwiegend auf den § 4 des Bundesdatenschutzgesetzes abgestellt, aber nicht auf den § 19 des Gesetzentwurfs, den wir hier behandeln. Meine Frage ist jetzt, sehen Sie da einen Konflikt? Und eine ganz konkrete Frage: Der § 19 entspricht in dem Wortlaut, wie er im Gesetzentwurf vorkommt, nicht exakt dem IMO-Code. Das wird immer behauptet. Der IMO-Code sagt, die untersuchende Stelle oder die Rechtsbehörde des untersuchenden Staates dürfe praktisch die Weitergabe der Daten verlangen. In unserem Gesetzentwurf steht drin, die Bundesstelle oder die Rechtsbehörde eines anderen EU-Staates. Ich bin nicht Juristin, ich weiß nicht, ob darin ein Unterschied liegt, aber bisher hat mir die Frage

wirklich niemand beantworten können und die hätte ich gerne noch mal geklärt. Dann an Herrn Frantziach auch die Frage: Ich verstehe den Gesetzentwurf so, dass er eigentlich ein Zutrittsrecht anderer Staaten zu internationalen Verfahren öffnen soll. Ich denke nicht, dass das für uns ein Zugangsrecht ins Ausland ist. Deshalb, wird hier nicht eigentlich unter dem Stichwort „Internationalisierung des Verfahrens“ de facto das geltende nationale Recht völlig umgekrempelt, ohne uns aber im internationalen Bereich wirklich mehr Spielräume zu eröffnen oder sehe ich das verkehrt? Das waren die Fragen.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Frau Kollegin Dr. Margrit Wetzel! Ich darf nun dem Kollegen Dirk Fischer von der CDU/CSU-Fraktion das Wort geben!

Abg. Dirk Fischer (Hamburg): Also, ich möchte weniger kommentieren, vielleicht nur einen Satz sagen. Ich sehe gesetzgeberischen Handlungsbedarf immer dann gegeben, wenn ein Lebenssachverhalt unbefriedigend geregelt ist oder aus anderen Gründen zwingender Handlungsbedarf gegeben ist, als Gesetzgeber tätig zu werden. Eine Gesetzgebung, die nur die Wirkung hat, dass überkommene Standards, die sich positiv ausgewirkt haben, verloren gehen oder gar eine „Verschlimmböserung“ oder „Verschlimmbesserung“ entsteht, ist natürlich nicht sehr sinnvoll. Deswegen müssen wir uns auch bei der Abwägung der Novelle und des angestammten Verfahrens darüber klar werden, was wir als Gesetzgeber tatsächlich am Ende erreichen wollen. Ich habe deswegen, um mir selbst Klarheit zu verschaffen, einige Fragen an Herrn Prof. Lagoni. Und zwar möchte ich von ihm wissen, ob die Beibehaltung eines integrierten zweistufigen Verfahrens, wie wir es gegenwärtig haben, unter der Voraussetzung mit Völkerrecht und EU-Recht vereinbar wäre, dass man, wie einige Sachverständige gesagt haben, gewisse Korrekturen einfügt. Das heißt also, ist Ihre Auffassung so, dass Sie sagen, das gegenwärtige Verfahren ist unter keinen Umständen vereinbar oder ist es reformierbar und dann gäbe es für den Gesetzgeber die Möglichkeit, es beizubehalten. Das ist das eine. Das Zweite wäre: Die Sachverständigen Herr Dr. Frantziach, Herr Paulsen und Herr Dr. Drumm haben gesagt, man bräuchte, um den EU-Handlungsbedarf zu erfüllen, nur bei §§ 2 und 24 des SUG zu novellieren. Sehen Sie das genau so oder hielten Sie eine derartige Novelle für nicht ausreichend, um eine Vereinbarkeit mit der EU-Richtlinie herzustellen? Dann habe ich an Herrn Dr. Frantziach, der ja auch Praxiserfahrung hat, Fragen. Einmal, vielleicht könnten Sie hinsichtlich der Abwägung der Vorteile des gegenwärtigen Verfahrens oder des Risikos des Verlustes von Vorteilen, die wir

haben, doch noch mal quasi synoptisch abgleichen und sagen, das ist positiv, das ginge verloren. Ich habe hier zwei Dinge herausgehört, einmal ist es die Integration von Sachkompetenz - das hat ja auch Herr Dr. Drumm betont -, die verloren ginge, wenn man die Frage der persönlichen Verantwortung, der Haftung, der Begleichung zivilrechtlicher Schäden, dann der Ziviljustiz und der Strafjustiz überantworten würde. Und ich habe gehört, dass wir hinsichtlich der Öffentlichkeit auch Gefahr laufen, einen gewissen Standard zu verlieren, der sich positiv im Sinne der Akzeptanzförderung ausgewirkt hat. Das ist das eine. Das Zweite: Könnten Sie uns noch einmal deutlich machen, warum das jetzige Verfahren cum grano salis eine doch relativ stark befriedende Funktion gehabt hat, wo, ich sage mal, ein Bündel von Folgeverfahren bei Straf- und Ziviljustiz, Auseinandersetzung mit Versicherungsgesellschaften oder Zwischenversicherungsgesellschaften hat vermieden werden können, weil die Akzeptanz so hoch war, dass, wenn sozusagen - ich hätte beinahe gesagt „roma lucuta causa finita“ gewesen sind und alle ...

Vorsitzender: Immer eine Frage des Bildungsstandes, meine sehr verehrten Damen und Herren. Bitte, das Wort hat der Kollege Dirk Fischer. Bitte schön!

Abg. Dirk Fischer (Hamburg): Ich bin bestürzt, wenn man den Minimalstandard des deutschen Bildungswesens anwendet, dass das schon zu einem großen „Hallo“ führt. Gut, aber ich will sagen, dass im Grunde genommen alle sich dann letzten Endes diesem Spruch unterworfen haben und gesagt haben, es war ein faires, es war ein umfassendes Verfahren, es war ein Verfahren, dessen Folgen man gut akzeptieren kann. Dann habe ich drittens die Frage an Sie, gibt es wirklich unter europarechtlichen Gesichtspunkten einen Termindruck, dass der Bundesgesetzgeber bis 28.2.2002 quasi im Gesetzblatt sein muss? Haben wir den oder haben wir den nicht? Denn ich höre, dass auf der anderen Seite ja die EU-Kommission einen Entwurf einer Verordnung zur Einführung eines europäischen Untersuchungsverfahrens vorgelegt hat und ich natürlich in pragmatischer Abwägung sagen würde, als Abgeordneter, wenn die ohnehin Gemeinschaftsrecht machen wollen, warum sozusagen jetzt für ein paar Monate noch eine deutsche Regelung, um dann zu einer europäischen Regelung gezwungen zu werden. Gibt es wirklich diesen Termindruck oder ist es besser zu sagen, dann machen wir das Angestammte weiter bis dann die Europäer kommen und sagen, jetzt gibt es Gemeinschaftsrecht. Das müsste für uns auch noch mal ganz klar werden unter dem Aspekt des timings. Und letzten Endes habe ich doch

schon, nach dem, was Herr Benze ausgeführt hat, auch für Sie als in der Praxis erfahrenen Mann, zwei Gegenfragen. Einmal sagt Herr Benze, bei der heutigen Untersuchung habe zu sehr die Regelung materieller Folgen Priorität und es würden zu wenig die Umstände an Bord untersucht. Er hat diesen Ausreißerfall mit der extremen Arbeitszeitüberschreitung angesprochen. Ich will das gar nicht bewerten, Herr Benze - kann man sagen, dass es so ist, dass die Seeämter und das Oberseeamt die Umstände, die Gesamtumstände an Bord, die unfallursächlich waren, nicht hinreichend geprüft hat, und ist auch der Vorwurf begründet zu sagen, der Aspekt künftiger Unfallvermeidung spielt dort eine zu geringe Rolle? Und letzten Endes dann die Formulierung von Herrn Benze: Wenn der Druck auf den Seemann vom Arbeitgeber und der Öffentlichkeit her so stark sei, dann sei er befangen, sich frei zu äußern und deswegen plädiere er für nichtöffentliche Sitzung, während ich doch bei vielen Teilnehmern oder Sachverständigen gehört habe, dass die öffentliche Durchführung als ein hohes Gut bewertet worden ist. Wie würden Sie das aus der Sicht des Bundesoberseeamtes bewerten? Letzten Endes möchte ich, Herr Vorsitzender, auch, weil es ja doch eine große Rolle spielte, eine Frage an die Bundesregierung richten. Denn, wenn Herr Prof. Huth gesagt hat, es wird zu sehr nach Aktenlage geurteilt und zu wenig nach Vor-Ort-Inspektion, und Herr Dr. Drumm sagt, ja, wenn die Seeämter nur 100.000 DM haben für technische Gutachten und Ortsbesichtigungen und Dienstreisen usw., dann geht das gar nicht anders, um den § 12 SUG voll zu nutzen, dann stellen wir natürlich als Abgeordnete an die Bundesregierung und letzten Endes auch an die Haushaltspolitiker die Frage, sollen denn erweiterte Finanzmittel bereitgestellt werden, damit der § 12 zur vollen Anwendung gelangen kann und dann auch Herr Prof. Huth in dem Falle vollständig zufrieden gestellt werden kann? Und deswegen wäre nach meiner Auffassung wichtig, dass die Bundesregierung sich dazu auch einmal äußert.

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank! Ich habe jetzt zunächst die Wortmeldung noch von der Frau Kollegin Annette Faße und dann müssen wir die Sachverständigen hören. Ich würde jetzt bitten, nur noch Kollegin Annette Faße und Kollege Reinhard Weis und dann gehen wir in die Sachverständigenrunde. Mir liegen auch keine weiteren Wortmeldungen vor. Einverstanden? Frau Kollegin Annette Faße!

Abg. Annette Faße: Ich hätte Herrn Schleiter gerne noch mal gefragt, wie er denn die Handhabung der Unfallforschung, der Unfallfeststellung in England bewertet, als einem Land, aber auch, wie er sie im Ausland

bewertet. Wenn wir bei unserem System bleiben, gibt es ja Anmerkungen dazu, dass es uns nicht hilft, wir müssen uns international auf diesem Gebiet bewegen. Und was würde es eigentlich bedeuten, wenn wir jetzt sagen, wir müssen gar nicht handeln oder nur einen IMO-Code, wenn es dann überhaupt rechtlich ginge, übernehmen? Ich hätte gerne noch mal aus seiner Erfahrung heraus eine Darstellung der Untersuchungsmöglichkeiten aus ausländischer Sicht und eine Bewertung des Gesetzentwurfs.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als nächster hat sich gemeldet der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Fraktion, Kollege Reinhard Weis. Bitte schön, Kollege Reinhard Weis!

Abg. Reinhard Weis (Stendal): Danke, Herr Vorsitzender! Eine Frage auch nur an Herrn Prof. Huth. Wie ermittelt heute ein deutsches Seeamt bei einem Unfall in einem internationalen Gewässer, meinetwegen im japanischen Meer, um da vor Ort Aufnahmen zum Unfallhergang zu machen? Wenn es das nicht selber machen kann, machen darf auf rechtlicher Basis, wie ist die Fachkompetenz für die Ermittlung abgesichert, wenn nur Amtshilfe durch Konsulate oder Botschaften genutzt werden kann?

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Reinhard Weis! Und jetzt sind wir wieder bei den Sachverständigen. Nun werden Sie verstehen, dass ich natürlich auch hier eine gewisse Einschränkung bezüglich des Zeitkontingents machen muss, weil sonst natürlich auch der Zeitrahmen völlig gesprengt werden würde. Ich bitte Sie also, dass Sie die an Sie gestellten Fragen kurz beantworten. Nun weiß ich natürlich, dass an den einen mehr, an den anderen weniger Fragen gestellt wurden. Versuchen Sie trotzdem, für sich das Entscheidende und auch das für die politische Willensbildung Entscheidende herauszugreifen. Ich würde wieder vorschlagen, dass ich Sie in der gleichen Reihenfolge aufrufe wie zu Beginn und würde als erstem Herrn Prof. Rainer Lagoni wieder das Wort geben.

Prof. Dr. jur. LL.M. Rainer Lagoni: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Frage ist, muss ich alle Fragen, die an mich gerichtet sind, gleich beantworten oder gibt es Runden der verschiedenen Fragen?

Vorsitzender: Also, ich würde vorschlagen, Sie machen es gleich, wobei Sie natürlich die Gewichtung jeweils selbst bestimmen können, wo sie sagen, das ist für Sie jetzt das Entscheidende, also bitte jetzt, denn sonst läuft uns die Zeit hoffnungslos davon. Sie haben das Wort!

Prof. Dr. jur. LL.M. Rainer Lagoni: Ich beginne mit den Fragen von Frau Abg. Faße. Sie betrafen Unfälle im Ausland. Nach bisheriger Rechtslage des § 13 SeeUG sieht das vor, werden Auslandsvertretungen bei der Ermittlung der Tatsachen eingeschaltet. Bei der Beteiligung ausländischer Schiffe in der ausschließlichen Wirtschaftszone oder auf der hohen See können die bundesrepublikanischen Behörden wegen des Flaggenstaatsprinzips auf der See nichts machen, jedenfalls nicht gegenüber ausländischen Schiffen. Man kann die Schiffe also im Prinzip nur im Hafen untersuchen. Wenn die ausländischen Schiffe in deutsche Häfen kommen, kann man dort vor Ort untersuchen, wenn sie im Ausland - und das tun Schiffe ja meistens - international unterwegs sind, kann man sie im ausländischen Hafen nur mit Zustimmung des jeweiligen Gebietsstaates, des Hafenstaates, untersuchen. Das ist schließlich hoheitliche, wenn auch schlicht hoheitliche, Tätigkeit. Ich habe selber als Hochschullehrer, selbstverständlich auch als Seerechtler, keine praktische Erfahrung mit diesen Untersuchungen und würde deswegen anregen, dass man auch gerade im Bereich der Flugunfalluntersuchung mal fragt, wie es dort gemacht wird. Ich weiß aber aus Mitteilungen, die man mir gemacht hat, dass die Untersuchung durch fachfremde Konsulatsbeamte wohl nicht immer geeignet ist, auf die entscheidenden Gesichtspunkte, die für die Schifffahrt notwendig sind, einzugehen, so dass der bisherige Zustand, jedenfalls nach meinem Informationsstand, unbefriedigend ist. Der zukünftige Zustand wird der sein, dass bei der Bundesstelle dieses zentralisiert wird. Dies gibt eine Möglichkeit einer engeren Kooperation, wonach die Staaten völkerrechtlich verpflichtet sind, zwischen der zentralen Bundesstelle und den jeweiligen Auslandsbehörden über die Seeunfalluntersuchung. Das sieht der IMO-Code vor, dazu sind die Staaten, das sagte ich schon, verpflichtet. Ob man das in Form von informellen Vereinbarungen ad hoc oder ob man das in der Form von bilateralen Vereinbarungen macht, das ist eine weitere rechtspolitische Frage, über die ich im Augenblick nichts sagen kann. Der zweite Punkt von Frau Abg. Faße war die Frage der Alkoholdelikte. Nach dem neuen Seeunfalluntersuchungsgesetz soll eine Vorprüfung stattfinden. Das ist sozusagen eine schnelle erste Prüfung, ob möglicherweise ein Alkoholdelikt vor Ort im Spiel war. Diese Vorprüfung führt dann dazu, dass der Fall unmittelbar dem Seeamt zugewiesen wird. Wir müssen immer bedenken, dass die Frage der Entziehung einer Befugnis ein sehr einschneidender hoheitlicher Schritt ist. Die Vorprüfung dient dazu, wenn ich den Gesetzentwurf der Bundesregierung richtig verstehe, keine lange Zeit ins Land gehen zu lassen, bevor die Frage der Alkoholdelikte