

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

thematisiert wird. Es ist allerdings anders, als hier gesagt wurde, als im Führerscheinverfahren. Wir alle wissen, dass der Führerschein uns bei einem Verkehrsdelikt nicht entzogen wird, sondern er wird nur sichergestellt und dann dürfen wir als Folge im Augenblick nicht mehr fahren. Die Entziehung des Führerscheins ist eine der Nebenfolgen, die im gerichtlichen, im hoheitlichen Wege erfolgt. Die Praxis sagt auch, dass in dem Moment, wo Alkoholprobleme im Spiel sind, nach meiner Erfahrung die Seetauglichkeitsprüfung durch die See-Berufsgenossenschaft angeordnet wird, so dass man immer eine Reihe von Fällen im Jahr, sozusagen die Leute, die alkoholanfällig sind, aus dem Verkehr der Schiffer ziehen kann. Der dritte Punkt ist die Öffentlichkeit des Verfahrens und da muss man mal, glaube ich, etwas ganz Grundsätzliches sagen. Das Seeamtsverfahren, auch das bisherige Seeamtsverfahren, ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts - seit 1969 ist das festgestellt - kein Gerichtsverfahren. Wir haben zwar eine 100 Jahre alte deutsche Tradition, wo die Seeämter so eine Art Gerichte der Länder in Seeschiffahrtsfragen waren. Das Bundesverwaltungsgericht hat aber 1969 verbindlich festgestellt, dass das Seeamtsverfahren ein förmliches Verwaltungsverfahren ist. Die Seeamtssprüche, die Berechtigungen einschränken, sind Verwaltungsakte, nicht Gerichtssprüche. Und wenn sie das nicht tun, in anderen Dingen, ist das schlichtes Verwaltungshandeln. Das heißt, die lieb gewordene Gewohnheit, das Seeamtsverfahren an das gerichtsähnliche forensische Verfahren anzubinden, ist eigentlich eine Gewohnheit, die seit 1969 rechtlich nicht mehr geboten ist. Das geltende Seeunfalluntersuchungsgesetz hat nur versucht, den alten Zustand so weit wie möglich weiter zu retten und - nehmen Sie mir das als unabhängigem Hochschullehrer, der Staatsrecht und Seerecht lehrt und überhaupt kein politisches Interesse oder sonstiges Interesse hat, nicht übel - der Versuch, das jetzt in einem neuen Verfahren und in einem neuen Gesetz weiter zu retten, ist wirklich nicht mehr zeitgemäß. Dass er auch völkerrechtlich und europarechtlich nicht geboten ist, habe ich bereits gesagt. Darauf komme ich bei der Frage von Herrn Fischer, glaube ich, intensiv zurück: Datenschutz. Es wurde erwähnt, dass ich nur das Bundesdatenschutzgesetz erwähnt habe und nicht die Vorschrift. Das Bundesdatenschutzrecht sieht seit Mai vor, dass für die Weitergabe von Personaldaten immer in dem Gesetz selber, das dies ermöglicht, die gesetzliche Ermächtigung vorgesehen ist. Das sieht der Regierungsentwurf in § 9 Abs. 1 pauschal und in vielen anderen Schritten detailliert vor. Allerdings sieht der neue - und nun entschuldigen Sie mich, ich glaube, es ist

der § 4 b, ich habe das Datenschutzgesetz nun leider im Augenblick nicht bei mir - der § 4 b sieht vor, dass die Datenweitergabe an Auslandsstellen - und das ist das, was Herr Hinz ja besonders kritisiert hat - nur dann zulässig ist - und das entspricht der europäischen Datenschutzrichtlinie -, wenn in dem Auslandsstaat ein entsprechender Datenschutz gesichert ist. Das heißt, wir dürfen die Daten nicht weitergeben, wenn dies nicht gewährleistet ist und ich will nun keinen Staat nennen, irgendwo außerhalb der Europäischen Union. Ich glaube, dass die Datenschutzfrage eigentlich überhaupt kein Problem des Gesetzentwurfs ist, auch nicht des FDP-Entwurfs, wenn ich das richtig sehe. Der letzte Punkt, Frau Abg. Faße, war mein Hinweis auf die materielle Verfassungsmäßigkeit. Ich bin mir bewusst, dass diese Frage bisher wohl in der Diskussion überhaupt noch keine Rolle gespielt hat. Ich halte es aber deutlich nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts für geboten, dass verhindert wird, dass die ehrenamtlichen Beisitzer in Akten des Seeamtes beteiligt sind, die selber Verwaltungsakte sind. Hoheitliche Tätigkeit - oder wie das Bundesverfassungsgericht selber sagt - Maßnahmen mit Entscheidungscharakter müssen demokratisch legitimiert sein. Die Akte der beigezogenen ehrenamtlichen Mitglieder sind das nicht hinreichend. Da besteht, wenn das so verabschiedet wird, die Möglichkeit, dass das Bundesverfassungsgericht das eines Tages mal aufhebt, wenn diese Frage zur Debatte steht. Sie werden mir entgegenhalten: Ja, aber wie ist es denn beim Schöffengericht. Wenn Sie aber bitte beim Schöffengericht gucken wollen, so dürfen die Schöffen über das Urteil nicht mitstimmen. Das Urteil ist dem Richter vorbehalten, der dafür legitimiert ist, und nicht den Schöffen. Da dürfen sie nicht mitwirken. Das heißt, ich meine, dass dieses Defizit beseitigt werden kann dadurch, dass auch der Regierungsentwurf - entsprechend parallel der FDP-Entwurf, der dieses Problem in mehreren Vorschriften enthält - geändert wird in dem Sinne, dass man nur zwei ehrenamtliche Beisitzer bezieht und im Zweifelsfall der Vorsitzende den Stichtscheid hat. Dann wird das Problem umgangen. Herr Abg. Börnsen hat gefragt, ob mir der Abbau von Rechtspositionen durch den Entwurf der Regierung deutlich ist. Ich muss ganz verkürzt sagen: Es findet kein Abbau von Rechtspositionen statt. Die Voruntersuchung betrifft nur die Faktenerhebung. Das Untersuchungsergebnis wird dann den Unfallbeteiligten zugeleitet. Dazu gehören, wie Herr Dr. Kröger völlig richtig gesagt hat, nach dem ISM-Code vor allem auch die Reeder. Es kann dort Stellung genommen werden und - auch hier wieder das Bundesverwaltungsgericht in einer

Parallelentscheidung zur  
Flugunfalluntersuchung - der  
Untersuchungsbericht hat selber keine  
Rechtswirkung. Er ist schlichtes  
Verwaltungshandeln. Er kann in einem  
nachfolgenden Seeamtsverfahren ..... und das  
nachfolgende Seeamtsverfahren, das soll  
Rechte der Beteiligten einschränken oder auch  
nicht. Der Untersuchungsbericht, der wird  
wahrscheinlich informativ zu Grunde gelegt, der  
kann vom Seeamt überprüft werden und  
aufgehoben werden. Der bindet nicht einmal  
zwangsmäßig das Seeamt. Ein Gericht darf es  
gar nicht binden, denn das Gericht muss selber  
die zu Grunde liegenden Fakten eruieren. Es  
findet also insofern wirklich - ich bin zutiefst  
davon überzeugt - so wie es den ersten  
Anschein hat, kein Abbau von Rechtspositionen  
statt. Herr Abg. Börnsen, Sie haben dann noch  
andere Fragen gestellt, die gingen an alle,  
meinten aber offensichtlich nicht mich, weil Sie  
dann weitere Sachverständige gefragt hatten.  
Falls es da noch was gibt, bin ich bereit,  
nachträglich zu antworten. Herr Abg. Goldmann  
hat alle gefragt, ob die Beteiligten sich nicht aus  
der Verantwortung ziehen und ob man nicht die  
Fachaufsicht dem BMJ übertragen müsste.  
Wenn ich daran erinnern darf, was ich eben  
sagte: Seeamtstätigkeit und die  
Untersuchungstätigkeit der Bundesstelle ist  
Tätigkeit der Exekutive. Seeamtstätigkeit ist in  
einem bestimmten Bereich Setzen von  
Verwaltungsakten. Die Untersuchung ist  
schlichtes Verwaltungshandeln. Ich halte es  
schlichtweg mit der Gewaltenteilung nicht für  
vereinbar, wenn man das dem BMJ überträgt.  
Das BMJ ist für Gerichtsfragen, für Gerichte,  
zuständig. Diese Fragen sind aber Fragen der  
Verwaltung und gehören in das  
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und  
Wohnungswesen. Ich habe immer noch  
Schwierigkeiten, mich daran zu gewöhnen,  
sehen Sie mir das nach.

**Vorsitzender:** Da sind Sie nicht alleine. Sie  
denken an die Zeit. Die meisten Fragen sind  
auch mit an Sie gestellt worden, aber wir haben  
jetzt erhebliche Zeitprobleme.

**Prof. Dr. jur. LL.M. Rainer Lagoni:** Ich bin  
sofort fertig. Die Frage von Herrn Abg. Fischer  
war wohl eine Schlüsselfrage, ob die  
Beibehaltung des integrierten Zwei-Stufen-  
Verfahrens völkerrechtlich und EU-mäßig  
zulässig wäre. Ich sehe deutlich, dass der FDP-  
Entwurf sich bemüht hat, möglichst 1 : 1 den  
IMO-Code umzusetzen. Ich gehe davon aus,  
dass die Bundesrepublik völkerrechtlich  
verpflichtet ist, den IMO-Code als  
Mindeststandard umzusetzen. Die Umsetzung  
in dem FDP-Entwurf scheitert an einem Punkt  
und das ist gerade an dem Punkt, an dem  
Schlüsselpunkt, dass das

Untersuchungsverfahren, das in die Zukunft  
gerichtet wird, das eine völlig andere Funktion  
hat als das Seeamtsverfahren, nicht vom  
Seeamtsverfahren getrennt wird. Auch dort ist  
zwar eine Voruntersuchung vorgesehen, die ist  
aber eine Vorstufe, eine erste  
Seeamtsverhandlung. Sie hat einen völlig  
anderen Zweck. Das Seeamtsverfahren dient  
dem Erlass von Verwaltungsakten, der  
Einschränkung von Befugnissen und  
Berechtigungen. Die Voruntersuchung, die  
durch den IMO-Code geboten ist, ist ein völlig  
anderes Verfahren. Dass diese Trennung nicht  
gesehen wurde, ist ein zentrales Defizit des  
sonst sehr zu beachtenden FDP-Entwurfs. Und  
Ihre zweite Frage, ob man nicht durch eine  
Novellierung des § 2 und § 4 des geltenden  
Seeunfalluntersuchungsgesetzes das bewirken  
könnte: Die Antwort ist nein. Man kann es nicht,  
weil gerade das geltende  
Seeunfalluntersuchungsgesetz diese Trennung  
zwischen schlichtem Verwaltungshandeln,  
sprich Unfalluntersuchung im tatsächlichen, und  
dem Rechtsvollzug, dem Normvollzug, nicht  
wahrnimmt. Der Regierungsentwurf nimmt das  
wahr, wenn auch, wie ich zugeben will, auf eine  
für Außenstehende zunächst komplizierte  
Weise, die aber rechtlich völlig überzeugend  
und schlüssig ist. Ich glaube, das sind die  
Fragen, die mir gestellt wurden. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Es sind in der Tat  
umfangreiche Komplexe und deswegen danke  
ich, dass Sie sie in diesen Zeitrahmen fassen.  
Als nächstes darf ich das Wort Herrn Peter  
Schlegel geben von der Bundesstelle für  
Flugunfalluntersuchung. Bitte schön, Herr  
Schlegel!

**Peter Schlegel:** Ja, schönen Dank! Frau Faße  
hat folgende Frage gestellt: Wie entsteht nach  
einem Flugunfall der Untersuchungsbericht?  
Was macht die Bundesstelle mit Einsprüchen,  
mit wesentlichen Stellungnahmen? Jetzt muss  
ich sagen, dass die Internationale Zivile  
Luftfahrtorganisation uns sehr genau  
vorschreibt, wie ein Bericht auszusehen hat. Sie  
schreibt einzelne Kapitel vor. Sie schreibt vor,  
was da drin zu stehen hat und auch wie das zu  
werten ist. Wenn Sie heute einen Bericht aus  
Amerika angucken oder aus Australien oder aus  
Deutschland, dann haben die alle die gleiche  
Form. Die Berichte sind in drei Abschnitte  
geteilt. Erster Abschnitt sind die Fakten, die  
Tatsachen, der zweite Abschnitt, das ist die  
Beurteilung der Fakten und Abschnitt drei sind  
die Schlussfolgerungen mit den Ursachen. Der  
wichtigste Abschnitt des Berichts sind die  
Tatsachen. Je vollständiger, umfassender diese  
sind, desto mehr kann man sich bei der  
Beurteilung die Spekulation sparen. Die sollte  
man sich sowieso sparen. Damit diese  
Tatsachen umfassend genug sind, werden bei

der Flugunfalluntersuchung von Anfang an alle Beteiligten mit einbezogen. Da ist der Hersteller des Flugzeugs mit dabei, da ist die Fluggesellschaft mit dabei, da ist die Flugsicherung mit dabei, da sind die Luftfahrtbehörden dabei und da ist auch die Pilotenvereinigung, wenn erforderlich, dabei. Aus diesem Grunde versuchen wir, die Fakten möglichst umfangreich zu sammeln. Wenn anschließend dann der Berichtsentwurf an alle diese Stellen auch wieder versandt wird und da kommen Stellungnahmen, dann ist es relativ einfach, Konsens zu erzielen. Entweder wir haben was falsch dargestellt, dann wird es berichtigt, oder es ist etwas vergessen worden, dann wird es hinzugefügt. In dem Bereich kommt es in der Regel immer zu einem Konsens. Wo es möglicherweise nicht zum Konsens kommt, ist die Beurteilung. Wenn eine Stelle eine wesentlich andere Beurteilung des Sachverhalts vornimmt, dann versuchen wir auch erst mal wieder, Konsens zu erreichen. Wir setzen uns mit den Leuten persönlich an einen Tisch. Wenn letztendlich kein Konsens erreicht wird, werden wir die abweichenden Stellungnahmen gegebenenfalls dem Bericht anhängen. Bei ausländischen Staaten sind wir dazu verpflichtet, diese anzuhängen, damit jeder, der hinterher den Bericht weiter verwertet, sehen kann, da gibt es unterschiedliche Positionen. Wenn wir keinen Konsens erreichen mit deutschen Beteiligten - z. B. die Flugsicherung ist so ein Beispiel, wo wir also öfters keinen Konsens erreichen -, werden wir auch dort die abweichende Stellungnahme dem Bericht zufügen. So weit, denke ich mal, erst mal zum Bericht. Zu der Frage von Herrn Goldmann zu der Fachaufsicht: Ich sehe durchaus Probleme, die dadurch entstehen können, dass die Bundesstelle der Aufsicht des Ministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen unterliegt. Zu diesem Ministerium gehört auch die Aufsicht über die anderen Bundesluftfahrtbehörden, z. B. Luftfahrtbundesamt und auch die Flugsicherung wird von diesem Ministerium beaufsichtigt. Ich weiß auch, dass im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens des Flugunfalluntersuchungsgesetzes darüber diskutiert wurde. Es gibt sicher immer Vor- und Nachteile. Ich möchte mich jetzt nicht äußern, was besser ist. Ich weiß aber, dass diese Diskussionen auch in anderen Staaten stattfinden. Die meisten Untersuchungsbehörden in anderen Staaten sind allerdings, wie wir, auch dem Verkehrsbereich zugeordnet. Meines Wissens gehört nur die dortige Behörde in Finnland zu dem Justizministerium und die der Amerikaner, das NTSB, berichtet sogar direkt dem Kongress. Danke schön!

**Stv. Vorsitzender:** Schönen Dank, Herr Schlegel! Jetzt erteile ich das Wort Herrn Kapitän Prof. Werner Huth vom Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere. Herr Kapitän, Sie haben das Wort!

**Kapitän Prof. Werner Huth:** Ja, vielen Dank! Ich möchte mit der Frage des Abg. Goldmann beginnen. Da kann ich gar nichts zu sagen, zur Übertragung der Fachaufsicht, weil ich kein Jurist bin. Ich denke, das können andere wesentlich besser. Dann zu den Sachfragen. Frau Abg. Faße hat zwei Fragen gestellt. Das erste war das Thema mit den Bagatellunfällen. Frau Faße, es gibt auch heute schon die Möglichkeit für die Seeämter, bei Kollisionen, wo kein großer Sachschaden entstanden ist, keine Seeamtsverhandlung festzusetzen. Das hat das Seeamt Hamburg schon mal gemacht in einem Hafen, wenn zwei Schiffe kollidiert sind. Mir sind aber andererseits Fälle bekannt, wo ich gesagt habe, da hätte man eigentlich keine Untersuchung machen müssen, dass beim Anlaufen an eine Pier die Maschine eine halbe Minute später auf „rückwärts“ gestellt wurde, kein großer Sachschaden entstanden ist. Mir sind Bagatellunfälle bekannt, bei Cuxhaven, Beinahe-Unfälle, wo man sich fragen konnte, lag hier ein öffentliches Interesse vor. Da frage ich, muss hier wirklich eine Seeamtsverhandlung stattfinden, mit einem Vorsitzenden, vier Beisitzern und womöglicherweise zwei, drei Rechtsanwälten. Also, die Seeämter haben einen gewissen Ermessensspielraum. Andererseits hat es einen Fall gegeben, wo eine Stewardess außenbords gegangen ist, auf einem deutschen Schiff, wo es keine Seeamtsuntersuchung gegeben hat, wo nach dem jetzigen SeeUG eigentlich eine hätte stattfinden müssen. Offensichtlich gibt es da einen gewissen Ermessensspielraum und man sollte sehr sorgfältig abwägen, muss man wegen jeder Kleinigkeit eine Seeamtsuntersuchung machen oder sollte man sich nicht auf wesentliche Untersuchungen beschränken, die auch eine gewisse Lehre hinter sich herziehen. Das waren meine Bemerkungen. Muss man in jedem Fall? Für meine Begriffe machen die Seeämter davon teilweise Gebrauch, aber noch nicht ausreichend genug. Es wird noch zuviel untersucht. Sie haben dann die Frage gestellt, woher die Seeämter bei Unfällen im Ausland ihre Informationen erhalten. Das ist eine hoch spannende Frage. 1986 hatte man für das Seeamt Emden nicht genügend Fälle und hat dem Seeamt Emden eigentlich die Unfälle gegeben, die heute am spannendsten sind, nämlich alle Seeunfälle unter ausländischer Flagge. Das sind wirklich die spannendsten. Die Reedereien geben nicht von selbst auf, wenn die Schiffe in Unfälle verwickelt sind. Hier gibt es auch das Problem mit den Briefkastenfirmen.

Das will ich aber nicht weiter vertiefen. Das Seeamt Emden liest mit großer Intensität Lloyds List und sucht sich aus Lloyds List heraus, wo im Ausland Unfälle geschehen sind und fängt dann akribisch an zu suchen, könnten da deutsche Beteiligte an Bord gewesen sein oder könnte ganz hinten auch eine deutsche Reederei oder eine deutsche Managementfirma stehen. Das kann es doch nicht sein! So arbeitet aber das Seeamt Emden, bewundernswert möchte ich hier ganz ausdrücklich sagen, und geht dann an deutsche Firmen heran - ich will jetzt keine Namen nennen, aber Beispiele habe ich parat - und sagt, da hat ein Unfall stattgefunden, da ist ein deutscher Kapitän, oder fragt die Firma, war da ein deutscher Kapitän an Bord, lässt sich die Liste geben und fängt an zu ermitteln. Das kann es doch nicht sein! Das kann doch nicht dem Zufall überlassen bleiben, dass jemand Lloyds List ordentlich liest, in Anführungsstrichen „ordentlich“, und dann auf einmal sagt, wir müssen eine Seeamtsuntersuchung machen. Herr Kröger, nehmen Sie mir es nicht übel, so ist es aber in der Praxis, dass deutsche Reedereien oder deutsche Managementfirmen nach einem Seeunfall nicht automatisch den Seeämtern Emden, Hamburg, Bremerhaven oder Kiel Mitteilung machen. Hier ist Handlungsbedarf, mit Sicherheit Handlungsbedarf. Ich komme jetzt zu der letzten Frage von Abg. Weis. Was passiert eigentlich bei einem Unfall im Ausland? Ich habe einige Unfälle untersucht, die im Ausland stattgefunden haben. Ich habe für mich mal das Wort geprägt: Wenn ein Unfall im Ausland passiert, hat die Schiffsleitung vierzehn Tage, drei Wochen, vier Wochen Zeit, sich den Unfallbericht so „hinzuschreiben“, völlig wertfrei, dass er aus ihrer Sicht plausibel erscheint. Erst wenn sie dann in Bremerhaven, Hamburg, angekommen sind, dann kommt die Wasserschutzpolizei an Bord und nimmt Tagebuch und Seekarte und die Berichte in Verwahrung. Was überhaupt nicht funktioniert - und den Zahn möchte ich Ihnen allen ziehen, indem ich Sie verweise, ich habe das in meinem schriftlichen Bericht auch gemacht, auf den Bericht von Prüssmann / Rabe, der wohl bei allen Juristen hier unumstritten ist - dass die Vorstellung völlig lebensfremd ist, die Konsulate einzubauen. Wir haben das vor vierzehn Tagen bei der See-Berufsgenossenschaft in anderem Zusammenhang erörtert: Wer kontrolliert die Arbeitszeiten an Bord, im Ausland. Da hieß es auch, das machen die Konsulate. Die wissen überhaupt nicht, was sie untersuchen sollen, das ist lebensfremd. Das Amt für Arbeitsschutz hat dann dargelegt, man kann die Konsulate einspannen, wenn ein Beamter des Amtes für Arbeitsschutz mit an Bord geht und den Konsul bittet, die richtigen Fragen zu stellen. Das könnte man in diesem Falle auch. Wenn Sie die

Konsulate einschalten, müssen die gleich einen Fachmann mit an Bord schicken und dann, sage ich, können Sie auch gleich einen Untersuchungsführer der Bundesstelle an Bord schicken, der kann das viel besser. Also, an alle: Die Konsulate sind dafür überhaupt nicht geeignet. Das hat ein Jurist festgestellt, nicht ich. Ich habe nur die Auswirkungen gesehen. Das heißt, noch mal zu Ihrer Frage, bei Unfällen im Ausland, wenn sie denn in einem Hafen passieren, kommt die örtliche Behörde. Hier setze ich auch sofort an und sage, dann möchte ich aus Deutschland auch einen dabei haben, der untersucht, was ist im Ausland schief gelaufen, hat die Betonung nicht gestimmt, das Fahrwasser nicht gestimmt, hat der Lotse im Ausland möglicherweise den Kapitän falsch beraten. Das wird ja alles nicht untersucht. Der Kapitän steht nachher vor einem deutschen Seeamt und sagt, der Lotse hat mich nicht richtig beraten. Er kann es aber nicht beweisen. So, und da brauchen wir jemanden im Ausland und ich denke - das hat auch Herr Dr. Frantziach gesagt - da haben wir weitgehenden Konsens, da haben wir, glaube ich, alle Konsens, auch mit Herrn Paulsen und mit der FDP, dass im Ausland etwas dringend verbessert werden muss, auch zur Entlastung der Mitglieder, die wir hier zu vertreten haben. Wie gesagt, der jetzige Zustand ist unbefriedigend, die Reedereien müssen nicht melden, wenn die deutsche Flagge nicht hinten dran weht, nach dem deutschen SeeUG ja, aber wenn keine deutsche Flagge hinten dran weht, müssen sie nicht. Ich hoffe, dass diese Frage weitgehend beantwortet ist. Wie gesagt, die Unfallberichte kommen sehr viel später erst vom Seeamt, manchmal zwei, drei, vier Monate später. Manchmal müssen die Seeämter die Reedereien mahnen, die Berichte abzuliefern. Es ist keine Seltenheit, dass die Berichte dem Seeamt erst sechs Monate nach einem Unfall vorliegen und das ist nach meiner Meinung viel zu lang. Ich denke, damit habe ich eigentlich alle Fragen beantwortet. Ach so, vielleicht noch eins. Es ist richtig, dass das Seeamt Kiel, Hamburg, Rostock sich bei Auslandsunfällen seit zwei Jahren oder, sagen wir, drei Jahren, seitdem überhaupt erst diese ganze Überlegung ins Spiel kommt, sich bemüht, Unfälle im Ausland mit zu untersuchen - der Seeamtsvorsitzende sitzt hier -, aber es sind überwiegend jetzt Unfälle im Nord- und Ostseebereich gewesen. Es sind noch keine Erfahrungen bei Unfällen in Übersee vorhanden. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Ja, vielen Dank, Herr Prof. Huth! Ich darf nun Herrn Benze von Ver.di das Wort geben. Bitte schön!

**Dieter Benze:** Danke sehr, Herr Vorsitzender! Ich gehe erst einmal auf die Fragen von Frau Faße und Herrn Fischer ein. Da geht es noch mal um die Frage, öffentliche Verhandlung oder nicht. Ich habe vorhin schon etwas gesagt, das will ich noch mal bestätigen. Es gibt ja nicht nur die Situation, dass der Seemann wahnsinnig im Stress ist vor dieser Situation, sondern es gibt natürlich auch andersherum das Gebilde, und das ist ja auch nicht unbekannt, wie wir es beispielsweise bei der „Elma Tres“ erlebt haben, wo der einzige Überlebende, der Reeder, der Rechtsanwalt und der „Schiffahrtsexperte“ ein Lügengeschicht entwickelt haben, da bogen sich die Balken. Und der Seemann hatte überhaupt keine Chance, der war ja da ständig mit Rechtsanwalt und Reeder, hatte überhaupt keine Chance da raus zu kommen. Ich habe das erlebt und das ist für mich prägender Eindruck, was deutlich macht, wenn der Seemann, der Überlebende, der tat einem ja leid, dieser Erste Offizier Marienfeld, wenn der in einem persönlichen Gespräch die Möglichkeit gehabt hätte, dann hätte er sich wahrscheinlich nicht in dieses Lügengeschicht einbinden lassen, wie beispielsweise bei der „Elma Tres“. Und noch mal dieser Pilot Armingier, der ja auch Mitglied von Ver.di war, dem haben wir ja auch Rechtsbeistand gegeben. Da war natürliche eine riesige Nachfrage von der Presse, die wollten Fotos und alles mögliche. Und er hat sich dann zurückgezogen, völlig zurückgezogen, und konnte dann stressfrei zu seiner Diskussion mit den Verwaltungsstellen erscheinen. Das ist natürlich beim Seeamt nicht möglich. Da steht die Presse auf dem Flur, da kommt die Presse in den Verhandlungsraum, wie wir es beispielsweise bei Marienfeld gehabt haben. Nächsten Tag stand er dann in der Bild-Zeitung auf der Seite 1. So, jetzt noch mal die Stresssituation. Also, Herr Fischer, das ist jetzt wirklich kein Einzelfall, was ich da vorgetragen habe, von diesem deutschen Schiff. Und das englische Untersuchungsgericht hat auch gesagt oder empfohlen, das Schiff in Zukunft nicht mit zwei Nautikern, sondern mit drei Nautikern zu fahren. Und wenn sie mal auf die Schiffe gehen, die im Feeder-Verkehr eingesetzt sind, also von nordeuropäischen Häfen nach Großbritannien, von nordeuropäischen Häfen, deutschen Häfen, nach Skandinavien, da ist es gang und gäbe, dass die Leute 14 und mehr Stunden täglich arbeiten. Das heißt also, dass wir schon ein großes Interesse daran haben, dass auch die Belastung, die Stresssituation der verbliebenen Leute an Bord untersucht wird. Ja, dann hatte ich die Frage der PDS: Also, ich habe ja gesagt, ich halte den jetzigen Entwurf für besser geeignet und ich kann mich da dem Wissenschaftler anschließen, er ist eher zukunftsgerichtet. Diese Sache des Arbeitsschutzes war bisher nicht drin als zu

untersuchendes Thema, was die Ursachen sind. Es ging immer um die Frage, was ist passiert, aber die Ursachen, die sind immer zu kurz gekommen. Und wenn ich mir dann den § 1 mal anschau, vom jetzt vorliegenden Entwurf, der heißt, und ich darf zitieren: „Dieses Gesetz dient dazu, die Vorsorge für die Sicherheit der Seefahrt einschließlich des damit untrennbar im Zusammenhang stehenden Arbeitsschutzes von Beschäftigten auf Seeschiffen und des Umweltschutzes auf See zu verbessern“. Dies ist also eine zukunftsgerichtete Formulierung. Und die ist natürlich weitaus besser als die bisherigen Formulierungen im SUG. Und ich meine, man kann natürlich alles mögliche nachbessern, aber da habe ich denn meine Zweifel, ob das mit dem Bestehenden noch möglich ist. Und da scheint mir doch der Neuentwurf, auch wenn ich Kritik übe, und das habe ich ja in der schriftlichen Stellungnahme auch gesagt, in Bezug auf die Überschaubarkeit, wo man einige Mängel feststellen kann bei dem jetzt vorliegenden SUG..... Ja, von der Frau Wetzel kommt noch die Frage: Differenzierung Flugkapitän / Seekapitän. Da kann man natürlich feststellen, dass es aus unserer Sicht in der Luftfahrt noch paradiesische Bedingungen gibt in Bezug auf die Beschäftigten. Keine sprachlichen Schwierigkeiten und natürlich stimmt der Ordnungsrahmen da noch. Durch die Landungsrechte ist sichergestellt, dass hier nicht jede Wildwest-Flagge Flugzeuge in unsere Flughäfen reinbringen kann. Und da, das muss man natürlich sehen, gibt es in der Seeschiffahrt den entscheidenden Schritt, als die Billig-Flaggen-Schiffahrt hoffähig geworden ist. Zwei Drittel unserer Schiffe, die deutschen Reedern gehören, fahren unter billiger Flagge. Nun sind das nicht alle schwarze Schafe, das will ich nicht sagen, aber es gibt eine ganze Reihe schwarzer Schafe, die ausnützen, dass sie faktisch im rechtsfreien Raum operieren und billige unqualifizierte Besatzungen auf diesen Schiffen einstellen. Da kommt es natürlich zu Unfällen, die eigentlich zu vermeiden wären. Das ist natürlich auch eine Aufforderung an die Politik, sicherzustellen, dass die deutschen Reedern nicht unter billiger Flagge, sondern wieder unter deutscher Flagge fahren. Und da will ich noch mal ausdrücklich die Abgeordneten loben, dass jetzt noch mal 20 Mio. DM on top gesetzt worden sind, um das Ziel zu erreichen, die deutsche Flagge wieder hoffähig zu machen. Ja, danke schön!

**Vorsitzender:** Also, das hören wird gern, jedes Lob. Ja vielen Dank, das war Herr Benze, jetzt kommt der Vorsitzende des Personalrates, Herr Jochen Hinz!

**Jochen Hinz:** Ja, Herr Vorsitzender, das sind nun eine ganze Fülle von Fragen, die da an

mich gerichtet sind. IMO-Code, das war ja das, was Herr Börnsen ansprach, und Beziehung zu dem jetzigen Gesetzentwurf. Der IMO-Code wird von den Staaten heute schon, wie z. B. von Finnland, genauso wie von Deutschland, angewendet, ohne dass er gesetzlich implementiert ist. Der Leiter der finnischen Behörde tat das mit einem Federstrich, mit einer Handbewegung ab. Er sagt, das ist eine Richtlinie und wenn die der Sicherheit dient, können wir der Richtlinie auch folgen, dann vereinbaren wir jetzt, dass wir nach IMO-Code zusammenarbeiten. Schluss, Punkt, Aus! Und das ist immerhin jahrelang der zuständige Referatsleiter des Justizministerium in Finnland gewesen. Und vielleicht wird man mir als Juristen auch zutrauen, dass wir mit so einer Vereinbarung nicht den Rechtsstaat verlassen haben. Das nächste ist: Wie kommen - wieder IMO-Code, stärkere Internationalisierung der Unfalluntersuchungen - überhaupt Meldungen zustande? In diesem Punkt stimme ich zunächst mal den Ausführungen von Herrn Huth, was die Konsulate angeht, zu. Das hat sich als nicht besonders praktikabel erwiesen. Das ist praktisch, wenn man Schriftstücke nach dem internationalen Übereinkommen über die Zustellung von Verwaltungsstücken zustellen will, dann sind das die richtigen Adressaten. Und wenn man Glück hat, gibt es auch mal jemanden, der akribisch so etwas wie eine „Voruntersuchung“ macht. Aber die Konsulate können in Zukunft nicht mehr die Antwort sein auf eine internationale Seeunfalluntersuchung. Nur, wer glaubt, dass die Staaten - im Falle Dänemark „Prinz Richard“, das sind ja alles aktuelle Fälle, im Falle Schweden „Saßnitz“ oder der vielleicht bekannteste Fall „Janra“ - die ersten sind, die dann die anderen Staaten informieren, der befindet sich im Irrtum. Diese Staaten werden erst mal folgendes machen, die werden so schnell wie möglich vor Ort ermitteln. Die wissen genau, selbst wenn sie fremde Staaten informieren, also wenn es schnell geht, sind die 24 Stunden später da. Sie werden erst mal selbst ermitteln. Nein, die Wahrheit, die wirkliche Wahrheit, wie Seeämter solche internationalen Fälle heute am ehesten und am schnellsten erfahren, ist schlicht und ergreifend der Rundfunk. So einfach ist das. Und das hat auch eine Ursache. Der Rundfunk hat einen ganz engen Draht zum MRCC Bremen. Und da, wo überall Menschen in Gefahr sind, landen zuerst die Informationen und da, muss ich sagen, funktioniert das Meldesystem international hervorragend. Ich habe das deswegen auch als Vorschlag mit eingebracht. Die Leute von MRCC wissen das nicht, aber ich habe einfach mal die Rundfunkredakteure gefragt, woher habt ihr das so schnell. So, das mal dazu. Das Meldewesen generell ist verbesserungsfähig, da stimme ich Herrn Huth voll und ganz zu und das muss auch verbessert

werden. Man darf da nur nicht allzu naive Vorstellungen haben, dass die Staaten die ersten sind, die dann zum Telefonhörer greifen. Die haben erst mal ihren Unfall und wollen so schnell wie möglich vor Ort ermitteln. Und sie sind ja vor Ort und tun das dann auch. Das Nächste: Hier wird jetzt so ein bisschen getan, als hätten die Seeämter noch nie etwas mit Internationalität zu tun gehabt. Das ist natürlich Quatsch. Also, so einem Eindruck muss ich entschieden entgegenzutreten. Die Geschäftsordnung hat schon vor 15 Jahren geregelt, dass mit den Staaten unmittelbar, das dürfen Behörden sonst gar nicht, im Geschäftsverkehr Kontakt aufzunehmen und Informationen auszutauschen sind. Das gibt es sonst in kaum einer anderen Vorschrift. Es gab einen Dissens mit dem Bundesverkehrsministerium. Dort ist man der Meinung, man muss erst das Auswärtige Amt fragen. Ich habe dem als Vertreter des Hauptpersonalrats auch ganz entschieden widersprochen. Wir haben hier eine 15 Jahre alte Vorschrift, die das regelt. Dann gibt es eine Reihe von Zuständigkeitsregelungen für die internationale Untersuchung in der Durchführungsverordnung für die Seeämter. Das mal dazu. Und das Wichtigste zur Internationalität: Ich brauche Erfahrungsaustausch zwischen denen, die gemeinsam ermitteln. Ich muss die kennen und ich muss wissen, wie die ermitteln. Da muss ich sagen, das ist einer der Gründe, warum ich die Verlagerung der Fachaufsicht fordere. Vor 15 Jahren war Herr Dr. Lampe einer der entscheidenden Mitbegründer der MAIF, das ist dieser Internationale Verein, wo sich einmal im Jahr alle internationalen Fachleute treffen. Bis heute ist kein deutscher Ermittler - ich nehme Herrn Dr. Lampe aus, er ist ja als Vorsitzender des Oberseeamts auch Ermittler - bei diesem jährlichen Treffen zugelassen gewesen oder durfte dort hinreisen. Das hält der Hauptpersonalrat vor dem Hintergrund, dass wir uns international immer stärker bewegen wollen, eigentlich für einen Skandal und das ist ganz massiv zu kritisieren. Das mal dazu. Aber die MAIF ist federführend aus deutscher Hand mit gegründet worden vor 15 Jahren. Also, vieles ist vor 15 Jahren schon angedacht worden. Ich sagte schon, Herr Huth hat recht, das mit den Konsulaten hat sich nicht bewährt. Das mal dazu. Vergleichbarkeit Seeunfälle und Luftunfälle: Da muss ich erst mal sagen, als Hauptpersonalratsvorsitzender und auch als Seeamtsvorsitzender, genauso korrekt wie Herr Schlegel das hier beschrieben hat, mir fehlt natürlich die Fachkompetenz, um über Flugunfälle oder über das Flugunfallwesen hier Ausführungen zu machen. Ich kann aber eins sagen aus ganz praktischen Erfahrungen neuerer Zeit, die die Seeämter gemacht haben: Wenn Herstellerfirmen beteiligt sind, dann gibt

es große Probleme. Der Hersteller hat einmal perfektes Herrschaftswissen, das ist der Vorteil. Der Nachteil: Er hat kein Interesse daran, dass, wenn ein Systemfehler in seinem Produkt vorhanden ist, das nach außen dringt. So, nun denke ich an den Fall „Prinz Richard“, wo man verzweifelt bei einer Umsteuerung von Automatik auf manuell, die dann nicht gelungen ist, den Fehler suchte. Da hat die Reederei, weil sie schon ahnte, dass Aqua-Master vielleicht befangen sein könnte, das ist die Herstellerfirma gewesen, dann SDN geholt. SDN musste aber nach langer Prüfung sagen, wir haben hier alles durchgemessen, aber ohne Aqua-Master geht es nicht. Dann hat schließlich die Reederei auch Aqua-Master hinzugezogen. Es bleibt immer ein unguter Beigeschmack bei solchen Untersuchungen. Wie gut informiert der Hersteller, der natürlich ein Interesse daran hat, den Fehler zu finden? Das ist gar keine Frage, der will sein eigenes Produkt untersuchen. Aber er hat kein Interesse daran, dass andere davon erfahren. Daher ist es sehr schwierig zu sagen, wir schaffen eine Bundesstelle, die technisch orientiert ist, wir werden solche Fachleute in einer Bundesstelle nicht haben. Das ist der Sachverstand, den wir in jedem Einzelfall einkaufen müssen. Und es wird sehr davon abhängen, wie viele Konkurrenzfirmen für das gleiche Produkt eigentlich da sind. Nehmen Sie den Fall „Janra“. Da ist die elektronische Seekarte übertragen worden auf eine Computerfestplatte und TRANSAS stand unter dem Verdacht, dass sie möglicherweise ein veraltetes System einer englischen Seekarte verwendet haben. Das heißt, Finnen und Deutsche wollten TRANSAS nicht zu allererst an diese Untersuchung heranlassen. Die stand aber schon "Gewehr bei Fuß" in Finnland und sagte: Nun lasst uns mal ran, wir wollen das untersuchen. Das haben wir also zurückgewiesen und gesagt, wir investieren die 40.000 DM für eine norwegische Spezialfirma. Es war zwar sehr viel Geld, wir haben uns das aber geteilt, und diese norwegische Spezialfirma hat dann diese Untersuchung vorgenommen. Das mal zu dem Problem "Hersteller". Das hat eben Vor- und Nachteile und wenn ich höre, ich kann das ja nur zur Kenntnis nehmen, dass die Hersteller also maßgeblich bei der Luftunfalluntersuchung mitwirken, dann weiß ich nicht, ob sich das bewährt hat, aber in der Schiffsunfalluntersuchung sehe ich jedenfalls da auch große Gefahr. Praxisnahe Lösung: Ein Gesetz, mit dem alle leben können, sehe ich, habe ich immer gesehen, und da ist auch ganz viel vorgeschlagen worden. Wir sind da eigentlich immer beim Bundesverkehrsministerium, das muss ich auch deutlich sagen, gegen eine Wand gerannt, bis auf wenige Kleinigkeiten, wo man sich dann auch geöffnet hat. Es gibt solche Lösungen, das

sehe ich auch bei dem jetzigen Gesetz. Der jetzige Gesetzentwurf der Regierung hat nämlich positive Aspekte. Er hat eine sehr vernünftige Unabhängigkeitsregelung, die ist unbestreitbar besser, als die, die wir jetzt haben. Er beinhaltet, wenn ich das Gesetz richtig verstanden habe, auch die Unfälle, die nicht alkoholbedingt verursacht wurden. Der berühmte Fall, wo der Kapitän mit 2,5‰ in die Schleuse fährt und nirgendwo aneckt und dann Zoll und Polizei erst auf der Brücke in Holtzenau feststellen, hier riecht es aber sehr schön. Diesen Fall konnten wir bisher nicht anpacken und, aus welchen Gründen auch immer, in vielen Fällen die Staatsanwaltschaft auch nicht, was ich nie nicht verstanden habe. Das ist auch ein positiver Aspekt. Und ansonsten kann ich nur sagen: praxisnahe Lösung. Der Hauptpersonalrat schließt sich voll und ganz der Initiative der schleswig-holsteinischen Landesregierung an, die sich hier ja im Wesentlichen auf die Bundesratsvorschläge stützt. Auch bei den Bundesratsvorschlägen muss man Korrekturen vornehmen. Ich halte also ein Antragsrecht, da muss ich auch dem Verkehrsministerium Recht geben, ein Antragsrecht für Jedermann, für jeden Beteiligten, für zu weit gehend, das würde nicht gehen. Aber ich sehe darin eine Basis für eine gemeinsame Lösung - und eines kann ich für mich in Anspruch nehmen, da bin ich ganz sicher - für eine Lösung, die eine ganz breite Zustimmung - ich weiß ja nicht, ob das heute noch von Interesse in der Politik ist - an der Küste, bei den meisten Fachverbänden, zu denen ich sehr viel Kontakt pflege, finden würde. Das erst mal zu diesen Punkten. Soll ich jetzt erst mal einen Einschnitt machen? Es gibt ja noch Fragen von Frau Dr. Wetzel und von der FDP.

**Vorsitzender:** Ich stelle halt immer wieder fest - ich weiß, dass es ein sehr breit angelegtes Thema ist -, dass eine bestimmte Kunst auch darin besteht, auszuwählen und vielleicht das eine oder andere nur einem kurzen Satz zu beantworten.

**Jochen Hinz** In Ordnung! Wenn ich mich richtig erinnere, geht es um die Fachaufsicht. Ich bin also wirklich sehr erfreut gewesen, dass ich auch von Herrn Schlegel hier indirekt Unterstützung bekomme, indem er sagt, auch das ist bei uns damals ein wichtiges Thema gewesen. Finnland hat sich dem angeschlossen. Finnland hat ja eine Multibehörde, wo auch Flugunfälle, Seeunfälle und Bahnunfälle untersucht werden, genau aus diesem Grunde. Und ich habe, ich will das jetzt nicht in aller Breite ausführen, in meinem Bericht eine Fülle von Gründen dargelegt - diese Geschichte mit der MAIF war so ein Grund - in 15 Jahren und dass ist eben nicht

eine Kritik, die sich jetzt hier allein auf die SPD-regierte Bundesregierung bezieht, in 15 Jahren sind vielleicht in drei bis vier Fällen Ermittlungsakten von den Seeämtern gesichtet worden, um zu gucken, wie arbeiten die überhaupt. Das ist für mich ein Ding der Unmöglichkeit. Und ich muss sagen, die Personalpolitik in den letzten drei Jahren - das heißt zu einem Zeitpunkt schon, als wir noch überhaupt keinen Referentenentwurf hatten - die Personalpolitik in den Seeämtern ist für mich eine Katastrophe. Da kann man sich noch so anstrengen und Überstunden schieben und das ausgleichen. So ist natürlich auch internationale Arbeit nicht möglich. Das zur Fachaufsicht. Ich nehme an, Herr Goldmann, sie hatten auch meine Beispiele der versuchten Einflussnahme bei politisch spektakulären Fällen gemeint. Ja, so was gibt es, so was hat es gegeben und so was hat es in der Vergangenheit auch gegeben. Von solchen Versuchen haben schon die Vorsitzenden unter dem alten SeeUG berichtet. Und da muss ich erstens sagen, ein Vorsitzender hat die verdammte Pflicht und Schuldigkeit, da auch einiges auszuhalten. Er hat sich ja so einen Posten, wo er sich mit seiner Untersuchung unbeliebt machen kann, ausgesucht. Aber ich denke, dass es besser wäre, auch für das öffentliche Ansehen, dass hier eine andere Kontrollaufsicht eingeführt wird. Ich weiß, bei allen Bundesressorts wird erbittert gekämpft, wenn es darum geht, bestimmte Bereiche aus dem eigenen Bereich auszuklammern. Diese Kritik beziehe ich auch auf die Personalräte, bei denen ist das genauso. Wir kämpfen sonst erbittert um Kleinigkeiten. Aber in diesem Fall sind wir uns alle einig. BMJ war nur ein Vorschlag. Wenn jemand einen besseren Vorschlag hat, bitte! Aber wir waren uns alle einig: Die Aufsicht muss vom Bundesverkehrsministerium weg verlagert werden. Davon bin ich fest überzeugt. So, dann noch die "no blame culture": Das ist mir das Allerwichtigste. Eines der Hauptziele des neuen Gesetzentwurfes ist ja, über die "no blame culture" mehr Wahrheit zu bekommen. Das ist ja wohl unser Ziel. Wir wollen Ursachen rauskriegen, wir wollen mehr erfahren. Und das war immer so. Im § 3 steht es ausdrücklich drin. In § 3 steht nicht, Hauptaufgabe der Seeämter ist es, Fehler festzustellen, sondern, die Ursachen eines Unfalls aufzuklären. Und da muss ich sagen, für mich als Jurist ist klar, wir können diese Wahrheit auf zwei Wegen erreichen. Entweder wir geben dem Betroffenen eine Rechtsschutzgarantie, und zwar noch umfassender als man das für Terroristen mal eingeführt hat, nämlich dass ihm sein Reeder nicht wehtut, wenn er ein grobes, fehlerhaftes Verhalten hier einräumt, dass ihm der Staatsanwalt nicht wehtut und dass auch zivilrechtliche Ansprüche von ihm ferngehalten werden. Und wenn es ein Beschäftigter der

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist, dass sein Dienstherr ihm nicht wehtut. Eine solche Garantie ist natürlich praxisfremd. Sie ist niemals durchsetzbar, eine solche Garantie kann man nicht geben. Also, worauf hofft man jetzt bei diesem neuen Gesetz, bei diesem berühmten Gespräch hinter verschlossenen Türen mit Kaffee und Kuchen? Worauf hofft man? Dass jemand der Untersuchungsbehörde, ich sag das ruhig mal mit meinen Worten, auf den Leim geht? Dass er vertraut, dass ihm nichts passieren kann? Das ist nicht anständig. Und da muss ich sagen, da hätte ich von allen Verbandsinteressenvertretern erwartet, dass sie sagen, „Wolke sieben“ wollen wir nicht haben. Entweder schützt ihr ihn oder ihr schenkt ihm reinen Wein ein. Ich mache da einfach mal einen Schnitt.

**Vorsitzender:** Fertig wird man nie, da bin ich völlig Ihrer Meinung. Das ist ganz klar, das hängt mit diesem Thema zusammen. Ich bitte Sie wirklich alle um Konzentration. Als nächstes darf ich Herrn Dr. Fritz Frantziach bitten. Bitte schön Herr Frantziach!

**Dr. Fritz Frantziach:** Ja, Herr Vorsitzender, ich werde Ihre Ermahnung ernst nehmen. Deswegen nur ganz kurz, ich meine, es gibt keinen Zwang zum Handeln, wonach Herr Börsen gefragt hat. Und wenn, kann man das durch eine ganz kurze Änderung erreichen und sich im übrigen Zeit nehmen. Ich vertraue aber auch auf das, was Herr Rechtsanwalt Paulsen berichtet hat, der da nähere Erkundigungen eingezogen hat. Dass es derartige Dinge nicht gibt, dass da auch kein Verfahren droht, dass man das bestehende Verfahren beibehalten soll - und dann fasse ich die Frage von Herrn Fischer gleich mit zusammen - beruht meines Erachtens darauf, dass es ein gewachsenes Verfahren ist. Sie haben ein fachkompetent besetztes Gremium, mit einem Juristen als Vorsitzenden, mit dem ständigen Beisitzer und mit drei Ehrenamtlichen. Und diese drei Ehrenamtlichen kommen ja aus dem Bereich, über den es zu verhandeln gilt. Das heißt, da ist das Vertrauen da. Nun schnell zu Herrn Benze: Stressfrei ist eigentlich nichts. Selbst die heutige Sitzung hier ist auch für mich nicht stressfrei. Ich glaube, das wird jedem von uns so gehen, ob er in eine Verhandlung reingeht, ob er Beteiligter ist, ob er Richter ist, eine Anspannung ist immer dabei. Nur in einer öffentlichen Verhandlung, sage ich mal, ist auch eine gewisse Selbstbindung aller Beteiligten da. Und man weiß, es ist da jemand da, der hört dir zu, das heißt, wenn du da furchtbaren Unfug erzählst, kriegst du das irgendwo mal wieder zu hören. Hinter verschlossenen Türen geht es nicht. Der momentane Aufbau, nämlich Seeamt, Bundesoberseeamt, vermeidet auch im Grunde genommen, dass die Dinge weiter getragen

werden. Ich kann aus meiner richterlichen Erfahrung sagen, ich gehöre ja dem Seerechtssenat am Oberlandesgericht in Hamburg an, unter dem neuen SeeUG hat es einen einzigen Fall gegeben, der mal in der zivilrechtlichen Streitigkeit bis zu uns gekommen ist. Einen einzigen! Und dieser ist, bevor es überhaupt zu einer Verhandlung kam, verglichen worden. "Scantrader" ist eine Sache gewesen, da hat sich das Bundesoberseeamt nicht besonders glücklich verhalten, sage ich mal ganz offen. Es war nicht mein Fall, ich möchte nicht mehr dazu sagen. Das hätte man anders machen können. Ich kann einen aktuellen Fall schildern, um mal so ein bisschen in die Praxis zu gehen. Ich werde am 3. Dezember im Widerspruchsverfahren den Untergang des Fischkutters „Beluga“ verhandeln. Der hat an der Küste, insbesondere in Mecklenburg-Vorpommern, für sehr viel Öffentlichkeit gesorgt. Es handelt sich um einen Fischkutter, der bei ruhiger See nachts ausgelaufen ist und man findet erst am nächsten Morgen einen Ölfleck auf dem Wasser und findet dann das Schiff senkrecht im Wasser. Die Fischer sind ertrunken, die sind erst später aufgefunden worden. Seit dieser Zeit jetzt wird mit Gutachten und mit Gegengutachten gearbeitet, wo die Ursache liegen kann. Wenn sie das nur mit Gutachten machen, ich kann Ihnen das sagen, die Staatsanwaltschaft hat ein Gutachten eingeholt, ich habe trotz der Sachkompetenz meiner drei ehrenamtlichen Beisitzer auch ein Gutachten eingeholt. Die Betroffenen haben sich einen namhaften Anwalt genommen. Alle zwei Wochen wird bei uns ein Gutachten eingereicht. Wenn sie das also nur auf der Gutachtenebene machen, werden sie nie eine befriedigende Lösung kriegen. Die kriegen sie eigentlich nur, wenn sie in aller Öffentlichkeit den Seeunfall verhandeln und versuchen, ich kann ja nur sagen versuchen, dort die Ursache festzustellen. Bei der Ursache, lassen Sie mich gleich anschließen: Ursache ist ja etwas naturwissenschaftliches. Nur, irgend jemand muss es ja verursacht haben. Und im Moment geht es ja nur um das fehlerhafte Verhalten. Ich habe immer Mühe, in den Seeamtsverhandlungen den Beteiligten zu sagen, fehlerhaft heißt bei uns nur "objektiv". Das verstehen die gar nicht, die sagen immer, ich habe nicht Schuld. Ich sage, ich will auch gar nicht nach der Schuld bei Ihnen fragen, sondern mir geht es eigentlich nur darum, zunächst mal, und das muss ich auch sagen, die Ursache festzustellen, und anschließend, nach der Ursache, dann zu fragen, wie sieht es denn mit dem fehlerhaften Verhalten aus. Und das geschieht, um das auch mal zu sagen, immer im Dialog mit den drei ehrenamtlichen Beisitzern. Ich habe manche Verhandlung mit Herrn Prof. Huth gehabt. Und er wird sich erinnern, dass wir lange diskutiert haben und

das war eigentlich das, was es ausmacht, wenn fünf Leute diskutieren und sich dann eine Meinung bilden. Da haben sie etwas anderes, als wenn sie ein technisches Gutachten machen, das ist ein Qualitätsunterschied! Und dabei sollte man im Grunde genommen bleiben. Und eins wollte ich noch sagen, was der Herr Schleiter gesagt hat, was der uns mit den Schrottblauben erzählt hat, ist alles richtig. Ich darf nur mal eins sagen: Wenn man mal die Sprüche der Seeämter und des Bundesoberseeamts ausgewertet hätte, dann hätte man von daher Präventivmaßnahmen machen können. Jedes Gesetz ist doch so gut, wie man es anwendet. Es kann da viel auf dem Papier stehen, wenn ich es nicht richtig anwende, ist es nichts. Was im Moment mit Ermittlungen im Ausland ist, und da muss ich auch Herrn Huth Recht geben, das ist dürftig. Aber das ist doch auch eine Frage des Geldes. Also, ich habe z. B. meinen Etat für die „Beluga“ im letzten Jahr auch überzogen. Also, der Sachverständige konnte erst in diesem Jahr weiter arbeiten, weil es im letzten Jahr nicht reichte. Ich habe den Etat mit einem Fall, den gesamten Etat des Bundesseeamts aus Sachmitteln, überzogen. So, es klang ja vorhin schon mal an, das muss man auch mal sagen. Und wenn man ins Ausland gehen will, dann kostet das Geld. Und das ist mit 350.000 DM nicht getan. Das muss man auch mal sagen. Und nun rede ich doch schon wieder viel zu viel. Datenschutz: Da habe ich Herrn Prof. Lagoni so verstanden, § 4 ist einschlägig, gar kein Thema und das geltende Recht enthält keine Bestimmung, während das neue sie in § 19 vorsieht. Und da steht was zusätzliches drin und das ist eine Einbahnstraße. Das heißt, wir geben was weiter oder wir geben es nicht weiter oder da wird widersprochen, das heißt, da ist eine offene Flanke und das ist nicht gut. Und da sollte man noch mal drüber nachdenken. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Ja, ich danke Ihnen, Herr Dr. Frantziach! Wir kommen jetzt dann zum Verband der Deutschen Reeder. Herr Dr. Kröger, Sie haben das Wort!

**Dr. Bernd Kröger:** Vielen Dank Herr Vorsitzender! Ich kann mich vielen Dingen anschließen, die von Herrn Hinz und von Herrn Dr. Frantziach schon gesagt worden sind. Deswegen muss ich das nicht wiederholen, obwohl die Frage auch an mich gerichtet wurde. Eine weitere Frage war: Europarechtlicher Zwang. Hier sehen wir uns ja vor der Umsetzung der europäischen Richtlinie, die sich auf bestimmte Schiffstypen bezieht und die sich auch auf den Fall bezieht, dass ausländische Beteiligte, also ausländische Staaten an der Untersuchung eines konkreten Falles beteiligt werden wollen oder müssen. Nur darauf bezieht

sich diese Richtlinie. Und im übrigen verweist sie für diesen Fall auf die Anwendung des IMO-Codes. Wir haben gerade von Herrn Hinz gehört, dass dies in der Praxis schon so gemacht wird. Also, die Zusammenarbeit des Seeamts, das von Herrn Hinz geleitet wird, mit den finnischen Behörden im Fall „Janra“ ist so abgelaufen. Das heißt, die haben sich auf der Basis des IMO-Codes verhalten. Das heißt, in der Praxis läuft es schon so. Daraus ziehe ich den Schluss, es wäre wünschenswert, wenn im geltenden SUG - und das ist vielleicht auch gleichzeitig eine Antwort auf die Frage von Herrn Börnsen - auf den IMO-Code ausdrücklich als Verfahren verwiesen würde, um der derzeitigen Praxis auch eine angemessene Rechtsgrundlage zu geben. Das geht auch offensichtlich ohne diese Rechtsgrundlage und funktioniert, aber wir sind nun mal an Recht und Ordnung gewöhnt, also wäre es sicherlich wünschenswert, wenn es dort eine Rechtsgrundlage gäbe. Die gibt es im neuen Gesetzentwurf, da wird auf den IMO-Code verwiesen. Sie ließe sich, aus meiner Sicht, ebenfalls - entweder im § 24 a oder im § 2 oder wo immer sonst eine angemessene Grundlage geschaffen werden könnte - in das geltende Recht hineinschreiben, relativ kurzfristig. Die weitere Frage: Welche praxisnahen Veränderungen des geltenden Rechts wären wünschenswert? Ich habe dies eben schon gesagt: Ausdrückliche Verweisung auf den IMO-Code, unter den Voraussetzungen, unter denen er Anwendung finden soll, also ausländische Beteiligung. Ich würde auch meinen, dass der Wegfall der Feststellung des fehlerhaften Verhaltens für solche Personen, deren Verhalten für den Unfall nicht ursächlich war, angemessen wäre. Heute ist es ja so, es wird ein Unfall ermittelt und bei der Gelegenheit wird festgestellt, dass sich irgendjemand falsch verhalten hat, obwohl dessen Verhalten mit dem Unfall nichts zu tun hat. Und dann kann festgestellt werden, er hat sich fehlerhaft verhalten. Das ist eine Art Erziehungsmaßnahme, die kann man so wollen oder nicht wollen, aber wenn wir nach Vereinfachung fragen, könnte man darauf sicherlich verzichten. Das Meldesystem, das ist hier schon angesprochen worden, ließe sich verbessern. Das sind aber wenige Vorschriften, die man dafür braucht. Und im übrigen ist der zentrale Punkt: Haushaltsmittel. Das haben wir hier nun schon mehrfach gehört und dem kann ich mich nur anschließen. Im übrigen haben wir, was die europarechtliche Situation anbelangt, ja vor uns einen Verordnungsentwurf der Europäischen Kommission - den gibt es ja schon - zur Einrichtung einer europäischen Sicherheitsagentur. Und in diesem Verordnungsentwurf steht als Aufgabe für die europäische Sicherheitsagentur ausdrücklich drin, die Einrichtung und Erarbeitung eines

europäeinheitlichen Seeunfalluntersuchungsverfahrens. Das halte ich für besonders wichtig, weil damit die Frage, gibt es Kostenverlagerungen, die Frau Dr. Wetzel angesprochen hat, nicht einseitig zu Lasten des deutschen Standortes gelöst würde, sondern, wenn ein einheitliches Seeunfalluntersuchungsverfahren in Europa eingeführt wird und dieses Verfahren im Ergebnis zu einer gewissen Kostenerhöhung bei den Unternehmen führt, dann haben es eben alle in Europa hinzunehmen, und dann wir auch. Aber bitte nicht wir zuerst und dann mal gucken, was die anderen so machen. Insofern hat dieses auch ein wettbewerbsrechtliches Element und vor diesem Hintergrund würde ich dazu raten, zunächst das europäische Verfahren, was ja nicht irgendwo in der Luft schwebt, sondern schon auf dem Tisch liegt und auch fortgesetzt wird - ich höre, die belgische Präsidenschaft ist auch an der Umsetzung interessiert und die Spanier wahrscheinlich auch - so dass also in absehbaren Zeiträumen mit einer solchen europäischen Sicherheitsagentur und deren Aufgabenfeld gerechnet werden könnte. Ich weiß nicht, ob ich damit schon die steigenden Kosten ausreichend angesprochen habe. Wir befürchten, dass sich die steigenden Kosten aus folgender Situation heraus ergeben könnten: Heute ist der Spruch der Seeämter bzw. des Bundesoberseeamts im Wesentlichen die Grundlage für vermögensrechtliche Vergleiche, das heißt, es gehen relativ selten darüber hinaus gerichtliche Verfahren in eine zivilrechtliche Auseinandersetzung. Dasselbe haben wir von Herrn Drumm gehört, das ist vollkommen richtig, gilt für die strafrechtliche Bewältigung, die im Interesse aller Beteiligten, das kann ich nur sagen, eigentlich im Regelfall über Einstellungsverfügungen, gegebenenfalls mit Auflagen, abgewickelt wird auf der Basis des Seeamtspruchs. Im neuen Verfahren haben wir einen Bericht, der sicherlich ebenfalls die objektiven Ursachen richtig darstellt, das ist einfach so, diese Bundesstelle ist dazu in der Lage, da gibt es überhaupt keinen Zweifel für mich. Dann haben aber die Beteiligten eine ganz andere Position. Sie können, auch die Reederei und andere Beteiligte, zu diesem Bericht eine Stellungnahme machen, eine schriftliche Stellungnahme. Die kann gegebenenfalls dem Bericht angefügt werden. Das ist von einer vollständig anderen Qualität, als wenn man Beteiligter mit bestimmten Rechten in einem Verfahren ist, wo man als Beteiligter auf das Verfahren auch Einfluss nehmen kann. Der Bericht ist, das ist selbstverständlich richtig dargestellt worden, verzeihen Sie, Prof. Lagoni, natürlich schlichtes Verwaltungshandeln. Das macht aber gerade das Problem aus. Es ist also kein Verwaltungsakt, wo jemandem gesagt wird, du warst es, sondern es ist ein schlichtes

Verwaltungshandeln. Wenn in diesem Bericht etwas drinsteht, was den einzelnen Beteiligten, und ich sage jetzt mal der konkreten Reederei, als belastend erscheint oder als falsch bewertet erscheint oder eine Bewertung enthält oder eine Feststellung enthält, die nach Auffassung eines Betroffenen auf Grund eines fehlerhaften Verfahrens zustande gekommen ist, dann gibt es kein zweites Verwaltungsverfahren mehr. Es gibt keine Möglichkeit eines Widerspruchs. Sie müssen dann eine Feststellungsklage beim Verwaltungsgericht erheben. Eine solche Feststellungsklage ist schwieriger als die Anfechtungsklage gegen einen Verwaltungsakt, weil sie ein besonderes Feststellungsinteresse nachweisen müssen. Das heißt, es ist relativ aufwändig, mit anderen Worten, es ist aufwändiger, zeitaufwändiger und kostenaufwändiger. Und Sie müssen bitte verstehen, dass wir das hinnehmen müssten, wenn man zu dem Ergebnis kommen würde, dass dieses neue Verfahren in der Qualität wesentlich bessere Ergebnisse liefert. Wir sind auch an guten Ergebnissen interessiert. Da haben wir eben nur so unseren Zweifel, da schließe ich mich Herrn Dr. Frantziach an, der aus der Sicht des Vorsitzenden des Bundesoberseeamts dies ja schon dargelegt hat. Letzte Bemerkung. Zu einigen Bemerkungen, die hier von Seiten meiner Kollegen Sachverständigen gemacht worden sind, erlauben Sie mir drei Sätze. Ich habe von Herrn Prof. Huth gehört, es würde zuviel untersucht. Von Herrn Benze habe ich gehört, es würde zu wenig untersucht. Also, ich bin mir nun etwas im Unklaren, untersuchen wir nun zuviel oder zuwenig? Wir sind an Ergebnissen interessiert. Wenn die Ergebnisse richtig sind, dann sollten wir auch viel untersuchen. Zweitens: Untersuchungen durch Seeämter sind heute auch im Ausland möglich. Das ist eine Frage der Haushaltsmittel. Drittens: Die Arbeitszeit, die hier mehrfach angesprochen ist, ist ein Problem für einen relativ kleinen Bereich auch der deutschen Schifffahrt, nämlich für sogenannte Zwei-Wachen-Schiffe mit vielen Hafenanläufen. Zu dieser Frage, das sollten wir bitte nicht verschweigen, hat es in Europa eine Verständigung zwischen den Sozialpartnern gegeben, die sich im Rahmen eines Vertrags darauf verständigt haben, dafür die für die Arbeitszeit der Seeleute entwickelte ILO-Arbeitszeitrichtlinie zu übernehmen - sie ist inzwischen in das Seemannsgesetz hineingeschrieben worden - und eben dieses Gesetz liegt Ihnen - ich weiß nicht, ob Sie da federführend sind oder ob das der Rechtsausschuss ist - in der geänderten Fassung bereits im Parlament vor. Das Problem ist also demnächst geregelt. Und letzte Bemerkung: Es wird hier so viel gesagt von deutschen Schiffen unter ausländischen Flaggen und unter deutschen Flaggen und

Unfallhäufigkeiten oder so etwas. Nehmen Sie doch bitte zur Kenntnis, meine Damen und Herren, die Unfallrate der Schiffe unter deutscher Flagge und die Unfallrate der von deutschen Reedern unter ausländischen Flaggen eingesetzten Schiffe hat sich in den letzten 10 Jahren nach allen statistischen Daten drastisch vermindert. Zweitens: Die Rate der Unfälle an Bord selbst hat sich in den letzten 8 Jahren auf ein Maß vermindert, wie wir es historisch noch nicht hatten. Drittens: Der Sicherheitsstandard dieser Schiffe, nicht nur unter deutscher Flagge, sondern auch unter ausländischen Flaggen, sofern diese Schiffe von deutschen Reedern betrieben werden, wird von Klassifikationsgesellschaften geprüft. Hier insbesondere vom Germanischen Lloyd, der eine besondere Qualifikation im Containerschiffsbereich aufweist. Und wenn Sie mal gucken, welche Schiffe der Germanische Lloyd klassifiziert, dann sind es zu mehr als der Hälfte Schiffe unter ausländischen Flaggen und davon wiederum mehr als die Hälfte Schiffe, die deutschen Reedereien gehören oder von ihnen betrieben werden. Also, ich will hier nur sagen, wir sollten nicht auseinandergehen mit der Vorstellung, das ist alles ein totales Chaos in der deutschen Seeschifffahrt, gleichgültig unter welcher Flagge dies geschieht. Und damit es auch künftig nicht so ist, sollten wir ein anständiges Seeunfalluntersuchungsverfahren haben. Und wir glauben, dass das, was wir bisher hatten, nicht so schlecht war. Danke!

**Vorsitzender:** Vielen herzlichen Dank, Herr Dr. Kröger! Jetzt geben wir weiter an Prof. Dr. von Unruh, dem ich das Wort gebe. Bitte schön!

**Prof. Dr. Werner von Unruh:** Dankeschön! Dr. Kröger, geben Sie mir bitte die Hälfte Ihres Schwunges ab, dann hoffe ich das entsprechend auch rüberbringen zu können. Zunächst möchte ich mich ganz ausdrücklich auf Herrn Hinz, Herrn Frantziach und Herrn Kröger beziehen und darf mit der Frage von Herrn Goldmann hinsichtlich der Belastung durch den Untersuchungsbericht anfangen, weil das in meinen Augen ein Kernpunkt des neuen Gesetzes ist. Hier liegt für mich die Möglichkeit einer Inzidenterbeschwerde vor, dass also ein Gutachten erstellt wird, dass hier letzten Endes zwischen den Zeilen eine Beschwerde für den Betroffenen gegeben ist, gegen die er sich letzten Endes nur noch sehr schwer wehren kann. Wir hörten eben, dass vor Gericht, ich würde sagen, die allgemeine Leistungsklage, entsprechend hier in Frage käme. Dafür ist ein allgemeines Rechtsschutzbedürfnis da. Kurz gesagt, wie Herr Dr. Kröger eben sagte, dass dieses mit Schwierigkeiten verbunden ist. Und auch der psychologische Faktor für den Betroffenen: Es ist immer noch ein Unterschied, ob ich sage, ich gehe ins

Widerspruchsverfahren oder ich erhebe Klage. Und insofern besteht hier tatsächlich die Gefahr einer Beschwer, denn wir müssen auch mit berücksichtigen, dass der interessierte Beobachter zwischen den Zeilen liest und auch sehr schnell herausfinden kann, wer dort an verantwortungsvoller Stelle gewesen ist. Und letzten Endes, das ist nun tatsächlich auch weiter so, trotz Ihrer Vorhaltungen, Herr Kapitän Schleiter, dass 80 % doch noch auf menschlichem Fehlverhalten beruht, wobei es ja ausdrücklich nicht um das Subjektive geht, sondern einfach um die Feststellung, was hätte anders getan werden müssen. Insofern besteht also hier die Gefahr einer Belastung. Weiterhin ist auch die Möglichkeit des Betroffenen - § 15 des Gesetzentwurfes i.V.m. § 17 Flugunfalluntersuchungsgesetz -, dass eine gegenteilige Stellungnahme hier dazu gefügt werden kann, nicht hinreichend bestimmt genug. Das möchte ich also hier vorgeben, auch unabhängig davon, ob dieser Gesetzentwurf durchgeht, dieses müsste nachgebessert werden. Hier müsste eine Pflicht bestehen, dass also ein Betroffener die Möglichkeit hat, hier sozusagen ein dissenting vote dem Untersuchungsbericht beizufügen. Weiterhin verlieren wir hier natürlich die zweite Sachinstanz und das müssen wir auch mit berücksichtigen. Wir hatten bisher immer die Möglichkeit, dass zwei Fachgremien dieses entsprechend untersuchen konnten, das ist damit also nicht mehr möglich. Sie können vielleicht argumentieren, auch im jetzigen Verfahren besteht in dem Bereich, wo also keine Feststellung fehlerhaften Verhaltens erfolgt, auch nicht mehr die Möglichkeit, ins Widerspruchsverfahren zu gehen. Wir behalten auch dort nur eine Instanz. Nur ist dort letzten Endes dann ausdrücklich vorgegeben, dass dann ein fehlerhaftes Verhalten eben festgestellt werden muss oder eben nicht. Das ist entsprechend der Unterschied zu dem bisherigen Verfahren. Und dieses wiederum hat Verwaltungaktualität und kann nun in einem zweiten Fachverfahren, nenne ich es einmal, im Widerspruchsverfahren, überprüft werden, wo wiederum die „Berufskollegen“, die nautischen Praktiker sitzen. Im jetzigen Verfahren besteht die Möglichkeit, Beweisanträge zu stellen, und das ist ein wesentlicher Punkt, der hier entsprechend zu der Bedeutung des Verfahrens beiträgt, auch für die Bedeutung der Unfallursachenermittlung. Weiterhin sehe ich eine Gefahr darin, dass die öffentliche Verhandlung sich letzten Endes auf die Zivil- und auf die Strafverfahren verlagert. Da bisher das Ergebnis der Seeunfalluntersuchung eine Indizwirkung hatte, waren dann in der Regel weitere Verfahren nur noch begrenzt notwendig. Gerade die Schiedsgerichtsbarkeit hat ja auch im Zivilrechtsverfahren hinterher eine besondere Bedeutung. Im Strafverfahren haben sich

gerade auch die Staatsanwaltschaften sehr an die Seeunfalluntersuchung entsprechend angelehnt. Das mündliche Verfahren und gerade auch der psychische Druck für den Betroffenen wird sich letzten Endes auf die Gerichte verlagern und da sitzen keine drei Berufskollegen - nehmen wir mal zwei davon aus der Verwaltung, drei ehrenamtliche Beisitzer -, sondern es sitzt der Richter in Robe davor. Und da ist dann, glaube ich, noch ein ganz anderer Druck für den Betroffenen gegeben. Insofern ist hier auch das öffentliche Verfahren, das auch Transparenz geben soll und damit auch eine Objektivität gewährleisten soll, letzten Endes ein Garant für die Ergebnisauswertung. Der Zwang zur Ergebnisauswertung ist hiermit stärker gegeben und insofern bietet sich eigentlich gerade dieses öffentliche Verfahren, wenn es richtig angewandt wird, gerade für diese Aufgabe, die eben hier auch von der Bundesregierung genannt war: AULA - das ist "Aus-Unfall-Lern-Agentur". Man kann das auch mit dem jetzigen Verfahren entsprechend gestalten. Zum öffentlichen Verfahren war gefragt worden: Wie weit könnte sich die Behörde hier aus der Verantwortung stehlen? Ich will nicht behaupten, dass die Behörde sich hier automatisch aus der Verantwortung stiehlt, aber es ist offensichtlicher, wenn wir ein öffentliches Verfahren haben, dass eben auch die Behörde gegebenenfalls als Beteiligter gefordert ist. Zum Bereich der Fachaufsicht: Gut, das war also eine Überlegung wie man hier praktisch eine bessere Unabhängigkeit der Seeamtsvorsitzenden schaffen könnte. Hinsichtlich der Durchbrechung der Gewaltenteilung: Auch das Justizministerium ist ja letzten Endes Exekutive. Insofern sehe ich im Moment dort keine Durchbrechung des Grundsatzes der Gewaltenteilung als gegeben. Dieses soweit zu Herrn Goldmann. Es gab dann weiter eine Frage von Frau Dr. Wetzels hinsichtlich "Behördenschutzverfahren". Ich glaube, das hat sich eben mit der Öffentlichkeit erledigt. Und der Sofortvollzug. Hier müssen wir sehen, Sofortvollzug ist eine Maßnahme der Gefahrenabwehr. Wobei man hier praktisch schon an die konkrete Gefahrenabwehr kommen kann. Es besteht ja nach dem jetzigen SeeUG die Möglichkeit, dieses unmittelbar im Widerspruchsverfahren überprüfen zu lassen. Wobei es faktisch nicht wahrgenommen wurde, weil jeder praktisch sagte, es hilft nun mal nichts, oder derjenige, der betroffen war, war in der Regel doch so, dass er dann sah, dass die Beweislage erdrückend war. Aber eine Rechtsschutzmöglichkeit war hier gegeben. Und da sehe ich im neuen Entwurf - im Regierungsentwurf - insofern Probleme, als dass also zwar auch hier eine Untersuchung stattfinden soll, aber letzten Endes doch einige Zeit noch durchs Land gehen kann. Gerade

diese Möglichkeit des sofortigen Vollzugs ist letzten Endes doch eine Maßnahme, um gerade diejenigen, die mit Alkohol nicht umgehen können, bzw. die gezeigt haben, dass sie nicht in der Lage sind, zu fahren - das können ja auch andere Gründe sein -, dass sie praktisch nicht in der Lage sind, den Erfordernissen des Berufsbilds zu genügen, für eine Zeit „sicherzustellen“, also nicht verantwortlich fahren zu lassen. Dieses sehe ich als eine Maßnahme an, die auch erhalten bleiben sollte und sehe diesbezüglich auch den Regierungsentwurf als verbesserungsbedürftig. Und letzten Endes waren dann die Fragen zu Beginn von Herrn Börsen gewesen. Ich darf mich da kurz fassen. Grundsätzlich sehe ich aufgrund der IMO-Codes keinen Zwang zur Veränderung des Verfahrens. Zwar ist dort aufgeführt, dass im Idealfall das Untersuchungsverfahren vom Folgeverfahren zu trennen ist, aber ein konkreter Zwang ist hier nicht gegeben. Und ich denke, hier sollte wirklich auch mal die Gesamtlage mit berücksichtigt werden. Wenn nämlich tatsächlich eine europäische Seeschiffahrtssicherheitsagentur eingerichtet wird, dann wäre es wirklich sehr fraglich, ob es Sinn hat, jetzt noch eine neue Behörde aufzubauen. Denn das muss man auch sehen, das heutige Bundesoberseeamt ist mit der einzurichtenden Seeunfalluntersuchungsstelle nicht gleich zu setzen. Dies sind auch vom Aufwand ganz andere Bereiche. Dann weiter zur Frage der Vergleichbarkeit Seeunfalluntersuchung - Luftunfalluntersuchung. Da muss ich sagen, kann ich nur sehr begrenzt etwas zu sagen. Eines auch dazu: Menschliches Fehlverhalten hat seine Bedeutung. Die Seefahrt ist letzten Endes noch nicht für ein primär auf technische Untersuchung ausgerichtetes Verfahren geeignet. Das wird wachsen. Der Voice-Data-Recorder kommt und es wird sich entsprechend annähern. Aber vom Status Quo müssen wir ganz einfach sehen, dass die Hauptunfälle entsprechend primär noch auf falschen Entscheidungen beruhen, wobei, da muss ich Ihnen wirklich zustimmen, Kapitän Schleiter, die Ergonomie ist wirklich ein Problem, auch gerade hinsichtlich der Brückenausstattung. Aber das ist etwas, das letzten Endes nicht eine Änderung dieses Gesetzes erforderlich macht. Das jetzige Gesetz bietet wirklich auch entsprechend Möglichkeiten, die Mängel, die Prof. Huth angesprochen hat, mit zu benennen. Letztlich dann die Frage hinsichtlich der vertretbaren praxisnahen Veränderungen des jetzigen Gesetzes. Ich hatte zwei Bereiche, wo ich mir sagte, was ist nun tatsächlich erforderlich, um das Gesetz, sprich die Norm zu ändern, und was ist dabei, das man praktisch in das heutige Gesetz noch hineinfassen kann. Hier haben wir einerseits als Normveränderung

tatsächlich die Unabhängigkeit des Vorsitzenden hinsichtlich der Einleitung eines Untersuchungsverfahrens. Hier, würde ich sagen, besteht tatsächlich Nachbesserungsbedarf, dass auch da eine Unabhängigkeit gewährleistet wird und ihm nicht letzten Endes die Ordnungsbehörde diesbezüglich Anweisungen geben kann. Dieses würde sich dann wiederum decken mit der Übertragung der Fachaufsicht aufs Justizministerium. Weiterhin die Aufnahme der Empfehlungen in den Seeamtsspruch. Das heutige Gesetz verbietet solche Empfehlungen nicht. Deshalb wäre noch nicht mal eine Gesetzesänderung notwendig. Diese allerdings würde ich sehr empfehlen, um hier sozusagen zu ermuntern, diese auszunehmen, weil sie eine wirkliche Maßnahme für eine Sicherheitsverbesserung darstellen. Weiterhin sollte also eine kurzfristige Möglichkeit der Beisitzerbestellung gegeben sein, dass der Vorsitzende relativ schnell für den konkreten Fall einen Beisitzer, einen Experten, bestellen kann und letzten Endes denke ich, sollte die Erstermittlung nach dem heutigen Stand bei den Seeämtern liegen oder letzten Endes das Bundesoberseeamt doch etwas organisatorisch anders gestaltet werden. Dieses also hinsichtlich der Veränderungen für die Praxis. Ich glaube, dass wir dann gerade im Bereich der internationalen Zusammenarbeit auch mit einem gemeinsamen Standard mithalten können. Dankeschön!

**Vorsitzender:** Vielen Dank Herr Prof. von Unruh. Ich darf nun Herrn Rechtsanwalt Kapitän Jens Paulsen das Wort geben!

**Rechtsanwalt Kapitän Jens Paulsen:** Danke! Ja, ich habe schon eingangs darauf hingewiesen: Ziff. 3 Satz 3 des IMO-Codes besagt, dass es im Idealfall nicht der Zweck der Untersuchung ist, Haftungsfragen zu klären oder Schuldzuweisungen zu treffen - "to apportion liability" or "to apportion blame" - und dass das gut so ist. Es ist jedoch völlig falsch, von einer "blame-culture", also einer "Kultur des Verschuldens" im geltenden SeeUG - um Ihre Frage zu beantworten, Herr Goldmann - zu sprechen und in diesem Zusammenhang die Feststellung des sogenannten "fehlerhaften Verhaltens" im geltenden SeeUG, der Anlastung von persönlichen Verschulden gleichzusetzen. Ich habe darauf hingewiesen, dass der IMO-Code die Feststellung entweder technischen oder menschlichen Versagens im Rahmen der Unfallanalyse nach dem Schritt 4 der Grundsätze für die Bewertung des menschlichen Fehlverhaltens, die vom IMO-ALO erarbeitet wurden, sogar im Einzelnen unter der Ziffer "Feststellung der Art des Fehlers oder Verstoßes gegen Vorschriften" voraussetzt, um zum Schritt 5 der "Feststellung

der zugrundeliegenden Faktoren" und dann zum Schritt 6 der "Feststellung vom potentiellen Sicherheitsproblem und der Erarbeitung von sicherheitsfördernden Maßnahmen" zu kommen. Dies ist also Voraussetzung, Schritt 4 ist Voraussetzung für Schritt 5. Stellen sie jetzt bei Schritt 5, also bei der Ermittlung der zu Grunde liegenden Faktoren, ein persönliches Verschulden - englisch: blame - fest, dann darf das nicht benannt werden. Wenn der Unfall darauf zurückzuführen ist, auf Ermüdung z. B. des wachhabenden Nautikers, dann dürfen sie nicht reinschreiben, der hat bis eine Stunde vor Wachantritt ordentlich gefeiert und war deshalb total übermüdet, das wäre "blame", das wäre Verschulden. Sie haben aber bei den zu Grunde liegenden Faktoren die tiefere Ursache zu ermitteln, nämlich z. B., ob eine Unterbesetzung im Containerfeederverkehr vorlag. Das gehört mit dazu und zwar ist das extrem wichtig. Eine andere Frage ist es, ob im gleichen Verfahren sowie derzeit, auch über Berechtigungsangelegenheiten entschieden werden sollte. Der Regierungsentwurf eines SUG und der FDP-Entwurf sehen hier wegen der unterschiedlichen Untersuchungsziele die Untersuchung in getrennten Verfahren vor. Der FDP-Entwurf, nach den §§ 11 bis 23, hat einen Untersuchungsausschuss

Seeunfalluntersuchung, der Regierungsentwurf hat die Bundesstelle, der FDP-Entwurf hat in den §§ 24 bis 28 die Regelung "Untersuchung in Berechtigungsangelegenheiten", der Regierungsentwurf hat da die Seeämter im Bereich des Normvollzugs. Das ist tatsächlich mal eine gewisse Gemeinsamkeit, die ich hier wirklich feststellen muss. Es gibt sogar eine Dissertation von meinem Kollegen Hendricksen - "Seeunfalluntersuchung und Berechtigungsentzug" -, der hat sich noch für die geltende Regelung ausgesprochen, aber er ist im Grunde genommen der Erfinder, unter einem Dach des Oberseeamts und der Seeämter dazu zu kommen, dass der Bereich "Seeunfalluntersuchung" und dann der Bereich "Berechtigungsangelegenheit und Normvollzug" getrennt untersucht werden. Im Ergebnis hat er sich dagegen ausgesprochen, ich bin anderer Meinung. Ich halte also diese Trennung durchaus schon für sachgerecht. Wir kommen dann aber wiederum zur Feststellung des sogenannten, von Herrn von Unruh bereits erläuterten, Inzidentverschuldens. Wir haben da eine Entscheidung vom Bundesverwaltungsgericht. Das hatte sich noch nach dem alten SUG, das gab es auch schon mal, mit einem Fall auseinanderzusetzen, bei dem der Kapitän mit einer Entscheidung des Bundesoberseeamts nicht einverstanden war. Diese besagte, der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass das Schiff eine unzureichende Stabilität hatte. Und dafür, dass die Stabilität unzureichend war, gibt es ganz

einfach einen Grund, da hat nämlich jemand, im konkreten Fall der Kapitän, die Stabilitätsvorschriften nicht ausreichend beachtet. Nun mag der Kapitän natürlich auch nicht mit Namen genannt werden im Untersuchungsbericht. Die sind ja alle anonym. Aber an der Küste weiß ohnehin jeder, wer der Kapitän war. Also ist die Anonymität doch wieder dahin. Und der Kapitän ist dagegen angegangen und er ist im Ergebnis abgeschmettert worden. Man hat zwar gesagt, lieber Kapitän, du hast das Rechtsschutzbedürfnis, die Überprüfung sogenannten schlichten Verwaltungshandels verlangen zu dürfen. Das Bundesverwaltungsgericht hat gesagt, der Anspruch auf Beseitigung der Folgen eines rechtswidrigen schlichten Verwaltungshandels kann sich insbesondere auf den Widerruf einer ehrverletzenden amtlichen Äußerung beziehen. Und die Gutachten, sowohl der Seeämter im Untersuchungsbereich als auch die Gutachten der Flugunfalluntersuchungsbehörden, auch der weltweiten, ich habe da einige gelesen, die enthalten in der Tat solche Feststellungen über menschliches Fehlverhalten. Im Prinzip kann er sie nach der Rechtsprechung nur abwehren, wenn die Behörde nicht im Rahmen ihrer Zuständigkeit gehandelt hat - den Fall können wir gleich abhaken - oder ihr Handeln dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit widerspricht oder wenn es aus sonstigen Gründen rechtswidrig ist und der Fall wird in der Praxis so gut nie vorkommen: Aus diesem einzigen Grunde, weil das bekannt war, auch nach dem alten SUG, aus dem einzigen Grunde ist nach dem geltenden SeeUG die Möglichkeit des Widerspruchs gegen die Feststellung fehlerhaften Verhaltens eröffnet worden, obwohl das kein Verwaltungsakt ist, das ist total unstrittig, das ist der einzige Grund gewesen. Damit habe ich beide Fragen beantwortet.

**Stv. Vorsitzender:** Schönen Dank Herr Kapitän Paulsen! Jetzt erteile ich das Wort Herrn Rechtsanwalt Dr. Julius Drumm. Ich möchte noch darauf aufmerksam machen, dass Herr Hinz einige Fragen nicht beantwortet hat. Die wird er nach dieser Runde der Frau Kollegin Dr. Wetzel noch beantworten. Herr Drumm, Sie haben das Wort!

**Rechtsanwalt Dr. Julius Drumm:** Meine Damen und Herren! Ganz kurz zum Unterschied Luftfahrtuntersuchungen von Unfällen und Seefahrtsuntersuchungen: Von Luftfahrt habe ich ganz wenig Ahnung, aber ich stelle mir vor, dass bei der Luftfahrt erst oft Trümmer zu untersuchen sind, technische Details zu untersuchen sind und dass man auch bessere Mittel zur Verfügung hat, nämlich die sogenannte Blackbox. Bei der Schifffahrt ist es oft nicht so dramatisch, die Menschen sind

hinterher noch da und wir haben keine „Blackbox“. Und selbst wenn es Herrn Schleiter mit seiner AVECS-Kooperation AG gelingt, genug zu keilen und „Blackboxen“ zu verkaufen und Sicherheit zu verkaufen, dann wird es, bis es vorgeschrieben wird und Sie es dann verkaufen können, dann wird es in der Seeschifffahrt noch rund 25 Jahre dauern, bis wir sie alle haben und bis wir dann vielleicht nachdenken können, es noch technischer zu untersuchen, als wir es heute tun. Heute sind wir auf die Aussagen von Menschen angewiesen, das zu dem Unterschied. Dann komme ich zum nächsten Punkt: Flucht der Behörden. Das ist mal mein Stichwort. Keiner läßt sich gerne überprüfen in seinem Verhalten. Das macht der Beteiligte, der findet das nicht so besonders lustig und witzig, wenn sein Verhalten als Kapitän überprüft wird. Und es ist genauso wenig witzig für ein Wasser- und Schifffahrtsamt, wenn gefragt wird, hast du richtig gebaggert oder hast du nicht richtig gebaggert, oder wenn ein Nautiker vom Dienst überprüft wird, hast du eine ordentliche Empfehlung gegeben oder hast du richtig gewarnt. Das Schlimme was nur daran ist, dass wir uns im vorliegenden Fall zu vergegenwärtigen haben, dass hier die Behörde sich selber überprüft. Und sich selber zu überprüfen ist immer ganz, ganz schwer. Da habe ich auch beim meinem persönlichen Bereich meine Schwierigkeiten und ich glaube, da haben auch Behörden ihre Schwierigkeiten. Und wir haben halt eine ganz große Angst, dass, wenn dieses Selberüberprüfen durch einen anderen Behördenteil dann im stillen Kämmerlein stattfindet, nämlich indem der eine Kapitän gefragt wird, dann der andere Kapitän gefragt wird und dann der Nautiker vom Dienst oder das Wasser- und Schifffahrtsamt, dass dann ein informeller Druck rauskommt, dass es eben nicht der Fehler des Nautikers vom Dienst oder des Wasser- und Schifffahrtsamts war, sondern von den Leuten, die fahren - übrigens Ihre Mitglieder, Herr Benze und Ihre Mitglieder, Herr Huth - die die Schuld auf den Schultern haben. Und wenn Sie in mein schriftliches Gutachten reingucken, müssen Sie sich einmal „Viktorio Codovilla“ angucken, die Story von einem 39.000 Tonnen Rohöltanker, wo man, als man sich gar nicht mehr zu helfen wusste, dann sagte, das war kein Unfall, auch wenn er eine Grundberührung hatte und eine Welle durch das Schiff ging. Können Sie, glaube ich, auch in lesenswerter Form dort finden. Wir kommen zur Frage von Unfällen im Ausland. Herr Huth, Sie haben vollkommen recht. So wie das heute funktioniert, funktioniert es nicht gut. Der § 13 SeeUG, den können wir ganz vergessen, den haben wir überhaupt noch nie angewandt, das kann nicht laufen. Aber auch dazu brauchen wir kein neues SeeUG, denn heute schon könnten der Herr Hinz oder der Herr Graf entweder

selber losrasen oder einen seiner ständigen Beisitzer losschicken, mit einem Experten, und könnte ihn hinfliegen lassen. Nehmen wir mal die große Kollision des Passagierschiffes „Europa“ mit der „Inchon Glory“ im chinesischen Meer. Wenn dort jemand angereist wäre und wäre reingegangen, hätte er Dinge drei bis vier Wochen früher finden können und das wäre gut gewesen. Und dazu braucht man aber nicht das neue Gesetz, dazu braucht man nur Mittel, die erlauben, dass man in den Flieger springt und nicht erst einen Antrag an Bonn schreiben muss, um Geld zu kriegen für zwei Flugtickets oder einen Sachverständigen oder, wie Herr Frantzioc jetzt, den Sachverständigen wieder um ein Jahr verschieben muss. Da fehlt es einfach an Mitteln. Wenn die dann kommen und sie kommen auf ein Schiff mit einer deutschen Flagge, haben sie auch heute schon die Möglichkeit zu vernehmen, zu gucken und zu machen. Mit Ihrem neuen Gesetz werden sie keine Verbesserung erreichen, denn wenn Sie auf ein Schiff kommen, wo eine ausländische Flagge dranhängt und diese ausländische Flagge ist, was weiß ich, Antigua im Singapurhafen, dann werden Sie höflich von Bord komplimentiert, respektive Sie werden gar nicht erst an Bord gelassen. Glauben Sie bitte nicht, dass Sie die Auslandsermittlungen irgendwie ertüchtigen durch das neue Gesetz. Da braucht es einfach Haushaltsmittel. Das kommt zu dem Punkt. Der nächste Punkt ist der „culture of blame“. Also, ich verstehe die Diskussion wirklich nicht. Es geht um objektive Unfallursachenfeststellung. Wenn ich sie aber erst mal objektiv festgestellt habe, muss ich irgendwas benennen, sonst kann ich's nicht sagen. Wenn einer einen falschen Kurs gesteuert hat, dann muss ich sagen, A hat einen falschen Kurs gesteuert und ich weiß auch nicht, wie Herr Schlegel es machen soll, dass er sagen soll, das Flugzeug ist gestartet mit zu wenig Benzin und ist in Wien gelandet, das habe ich jetzt festgestellt. Ich weiß auch, die Ursache ist eine fehlerhafte Berechnung des Treibstoffvorrats. Das muss er doch benennen. Wenn er das nicht benennt, dann kommen wir doch nicht weiter. Und nichts anderes passiert nach dem heutigen SeeUG, nach § 18 SeeUG. Wenn wir mal auf § 19 kommen, dass wir nämlich überlegen, hat er die charakterliche Fähigkeit, ein Schiff zu führen, weil er Alkoholiker ist, weil er halt ein „Schluri“ ist. Das passiert doch in den wenigsten Fällen. Meine Damen, meine Herren, ich mache seit 1985 Seeunfalluntersuchungsfälle und ich glaube, ich habe eine riesige Erfahrung da drin. Aber bisher ist erst zwei mal einem das Patent abgenommen worden, wobei ich sagen muss, dass ich keine Leute verrete, die Alkohol getrunken haben, das mache ich nicht. Aber ansonsten habe ich zwei Fälle gehabt, wo man einem das Patent entzogen hat, weil ihm die

charakterliche Fähigkeit fehlte, weil er z. B. eingeschlafen ist. Auch die "culture of blame" ist bei uns schon bestens im jetzigen SeeUG aufgehoben, weil § 18 nur feststellt, was los ist, und auch das Fehlverhalten ist nichts anderes als das Benennen einer Nichteinhaltung von Regeln. Jetzt komme ich zu dem Punkt, wo Herr Dr. Wolf mich gefragt hat, wie kommen Sie dazu, zu sagen, Mitwirkung auf das Wesentliche beschränken. Das muss ich Ihnen ganz ehrlich sagen. Wenn ich als Anwalt an Bord geschickt werde und wir werden ganz flott geschickt und sind auch Interessenvertreter, das habe ich auch ganz offen hier vertreten, wenn es keinen Interessenkonflikt gibt zwischen Kapitän und Reeder, vertreten wir beide und dahinter auch noch die Versicherer. Ich muss aber eins sagen, wenn ich an Bord komme und ich lerne dann, dass mir der Kapitän sagt, ich habe da Mist gekocht, dann muss ich meine Hände heben und muss nämlich sagen, jetzt vertrete ich weder Reeder noch Kapitän. Täte ich es trotzdem, beginge ich Mandantenverrat und käme zu Recht in den Bau. Das ist so und ich spreche für alle meine Kollegen, die im Seerecht tätig sind, dass sie das sehr genau beachten. Und es gibt den einen oder anderen Fall, wo ich die Arme heben muss und sagen, ich kann nicht. Wenn ich aber dann an Bord gehe, dann habe ich für meinen Kapitän das Beste im Sinn. Ich möchte, dass er eine Seeamtsverhandlung kriegt, die fair ist und ich möchte, dass ich am Ende der Seeamtsverhandlung einen Spruch habe, wo er mit leben kann. Ich habe momentan in diesen Seeamtsverhandlungen eine Aktenlage zu schaffen, die ist manchmal durch Wasserschutzpolizei und Seeamt nicht optimal. Wenn ich die verbessere, wäre ich sogar froh, würden wir sogar gerne mitarbeiten von Reederseite und von Beteiligenseite. Kommt an Bord, guckt euch das an, wie es war. Das ist das erste. Aber jetzt kommt die mündliche Verhandlung und da habe ich oft einen anderen Kollisionsgegner. Und dann habe ich oft auch noch die Behörde, die vielleicht bei der Beratung dabei war und dort habe ich dann in dem gerichtsähnlichen Verfahren, ob das nun § 68 vorsieht oder nicht, es ist einfach Klasse, es ist einfach gut, habe ich die Möglichkeit, dass alle Parteien miteinander ringen und kämpfen und zwar nicht vor Leuten, die fachfremd sind, sonder vor vier Nautikern, weil, auch der ständige Beisitzer ist Nautiker, und einem Juristen. Vor diesem Fünfer-Gremium wird gerungen und es wird z. B. auch nicht zugelassen, dass irgendeiner was verbrämt oder das irgendeiner was wegschiebt. Denn wenn er das versucht, wird die andere Seite, die Partei, es schon tun. Und auch der Behörde gelingt es nicht, etwas wegzuschieben. Deshalb ist, und das muss ich sagen, auch wenn Herr Werbke jetzt ganz böse mir in den Rücken

guckt, deshalb ist die öffentliche Verhandlung momentan und auch die mündliche Verhandlung ein Regulativ und eine Hilfe der Behörde, dafür zu sorgen, dass sie nicht in die Problematik kommt, sich etwas mehr in den Hintergrund zu stellen, was sie gerne versucht. Darauf sollten wir nicht verzichten, denn habe ich als Ergebnis eine Seeamtsverhandlung, mit der ich als Beteiligter leben kann, dann kommen viele Dinge hinterher viel leichter davon. Das erste ist: Die Akte geht zur Staatsanwaltschaft. Die Staatsanwaltschaften nehmen die Akten und sie "düddeln" nicht an der Kompetenz des Seeamtes rum. Mit dem neuen Gesetz habe ich aber eines zu sehen, bei dem neuen Gesetz habe ich einen, wenn auch noch so toll ausgebildeten Ermittler, einen Direktor, der hat einmal den A gefragt, dann hat er den B gefragt und dann hat er den C gefragt. Dann hat er einen Entwurf gemacht und da durfte jeder nochmals etwas Schriftliches hingeben. Ich weiß eins, je nachdem was ich da sage, ich kann mich nicht richtig verteidigen. Ich kann nicht beim Frage- und Antwortspiel auch mal den anderen angucken. Ich weiß eins, es gibt einen Bericht und dieser Bericht geht auf jeden Fall an die Staatsanwaltschaft, auf jeden Fall. Denn vor der Staatsanwaltschaft können Sie es nicht geheim halten. Meine gesamte Akte, die ich bei Kaffee und Kuchen so nett und stressfrei - Herr Benze - losgegeben habe, die geht zur Staatsanwaltschaft und da guckt ein Staatsanwalt rein und der wird dann, was Sie als objektiven Tatbestand ermittelt haben, den wird er dann strafrechtlich bewerten, nach § 315 a - Schifffahrtsgefährdung - oder § 324 - Gewässerverunreinigung -, was immer Sie haben wollen. Jetzt muss ich mir doch überlegen, wie berate ich meinen Kapitän, wie berate ich meinen Schiffsoffizier. Und ich berate ihn so: Mein guter Freund, du musst hier gar nichts sagen, weil bei dem, was du sagst, weißt du nicht, was damit geschieht, was der Mann nachher einsam in seinem Kämmerchen aufschreibt. Ob vielleicht das, was dem Nautiker vom Dienst auf die Schultern zu bürden ist, auf deinen Schultern ist. Also sage ich ihm: Schweig still und wir gehen dann doch zum Strafgericht. Um dann zum Strafgericht zu kommen, das ist natürlich übel, denn ich bedauere die Staatsanwaltschaften, die ja nicht das Fachwissen haben wie die Seeämter, die nicht so besetzt sind und die dann so komplexe Sachverhalte aufklären müssen. Ich sage Ihnen, sie können es nicht. Zivilrechtlich ist es genau dasselbe. Zivilrechtlich, und jetzt wechsle ich dann meinen Hut, wenn die Kollision zu Ende ist, ist doch eins wichtig, wie wollen wir denn jetzt in die Seeamtsverhandlung, wie wollen wir uns denn zivilrechtlich auseinander setzen. Und da sind die Reedereien meistens mit ihren Versicherern, da nehmen sie doch gar keine Anwälte dazu, setzen sich hin und sagen, da

haben wir jetzt einen Sachverhalt, mit dem können wir leben und nun gucken wir mal an, wie das nach § 734 ff. HGB, nämlich dem Deliktsrecht, und das ist das Wichtige, zu vergleichen ist und sie vergleichen es. Und gerade mit der Einführung des neuen SeeUG haben wir weniger Kollisionsfälle und wir gehen weniger zu den Kammern für Handelssachen und wir gehen weniger zum Oberlandesgericht. Etwas, was ich begrüße als Anwalt, weil ich es pfiffig und gut finde, dass man etwas ordnungsgemäß weg kriegt, nicht aus Gebührenden, denn mit der Einführung des neuen Gesetzes, käme es dazu, würde ich als Anwalt sicher mehr verdienen. Das würde jetzt zu weit führen, aber ich kann es Ihnen erklären, sie können es auch nachlesen. Wir haben eine hohe Befriedung, auch im zivilrechtlichen Bereich. Wir kriegen es hin und auch der Ladungseigentümer ist glücklich, das Seeamt zu haben, weil er ohne ein eigenes Klageverfahren einen objektiven Sachverhalt bekommt. Mit alledem haben wir was Gutes geschaffen und bitte, geben Sie es nicht auf, geben Sie auf jeden Fall eins nicht kampflos auf, nämlich die mündliche Verhandlung, möglichst auch öffentlich. Öffentlich übrigens auch deshalb, weil in vielen Dingen auch die Bevölkerung an der Küste ein großes Interesse hat. Daher kommt nämlich die öffentliche Verhandlung, wenn früher ein Schiff untergegangen ist und die Leute nicht wieder gekommen sind, da wollten die Leute auch wissen, warum ist es untergegangen. Und deshalb sitzen die Familien hinten. Daraus ist es entstanden und es ist nicht schlecht, auch wenn es nicht modern ist und in ein modernes Gesetzeskonzept vielleicht nicht rein passt, aber es ist nicht schlecht. Und es ist, glaube ich, auch nicht schlecht gewesen, wenn Verhandlungen wie die "Pallas", wenn die öffentlich waren und jeder reingucken konnte. Wer hat denn eigentlich etwas dagegen? Nachher kommen Sprüche raus, die eine große Akzeptanz haben und das befrieden. Ich muss ganz kurz was zu den Kosten sagen. Bei den Kosten müssen Sie eins feststellen, wenn Sie das nachvollziehen wollen, was Kienbaum sagte, nämlich Sie brauchen rund 60 Untersuchungsverfahren pro Seeamt im Jahr und selbst wenn Sie dann den ganzen Kleinkram wegschneiden, kommen Sie mit ihren momentanen Geldern nicht aus. Sie sind ganz klar verpflichtet, Ihren Haushaltsstock, den Sie heute in Kleinigkeiten haben, um Millionen zu erhöhen. Und Sie werden erheblich mehr Geld aufzuwenden haben und ich frage mich: Warum begeben Sie sich eigentlich der Sachkunde der Wasserschutzpolizei für den Kleinkram, warum begeben Sie sich der Sachkunde der ehrenamtlichen Beisitzer, die nahezu nichts kosten und warum wollen Sie Dinge einführen, die etwas schlechter machen?

**Stv. Vorsitzender:** Schönen Dank Herr Dr. Drumm! Ich erteile jetzt das Wort Herrn Kapitän Hans-Werner Schleiter.

**Kapitän Hans-Werner Schleiter:** Ja, viele Fragen, die an mich gestellt wurden, sind schon beantwortet. Bei der FDP muss ich sagen, dass es tatsächlich ein Sekretariatsfehler ist, wir haben Ihre Fragen natürlich genauso beantwortet wie bei allen Parteien. Wir reichen Ihnen das nach. Ich schließe mich Herrn Huth, den ich auch schon sehr viele Jahre kenne, Herrn Lagoni an und Herrn Benze, die sehr viel über die Seefahrt und die Qualität der Ermittlung, die wir heute haben, wissen. Ich komme noch mal auf etwas Generelles zurück. Erstmal, wir haben eine IMO - Internationale Maritime Organisation -, in der wir alle vertreten sind. Dort sitzen hochqualifizierte Leute aus Deutschland, aus dem Bundesverkehrsministerium, die dort international erfassen, was täte es denn nötig, um besser zu werden. Und ein Gesetz davon ist der IMO-Code. Das hat man international festgestellt, dass es so zu machen ist und so könnten wir zusammenarbeiten. Hier geht es doch nur noch darum, dass wir als Staat, national, dieses Gesetz ratifizieren, damit wir zusammenarbeiten können. Ich bin auch beim AIF, ich war die letzten 2 Jahre da, da war niemand vom Seeamt, niemand. Aber ich habe mit diesen Ländern Kontakt, was sie ermitteln und wie sie schon zusammenarbeiten. Nehmen Sie den „Erika-Report“, nehmen Sie Frankreich, das hat das bereits eingeführt. Der „Erika-Report“, lesen Sie doch mal, was sie ermittelt haben, das ist so böse. Das ist fachlich ein knallharter Bericht, der genau aufzeigt, wo in der Tiefe die Probleme liegen. Ja, genau das, deswegen brauchen wir dieses neue Seeunfalluntersuchungsgesetz und müssen es durchdrücken, damit wir international Daten sammeln können, damit wir zu Ergebnissen kommen können. Ob die dann hinterher strafrechtlich, zivilrechtlich verfolgt werden, ist eine zweite Sache. Erstmal geht es um die fachlich korrekte Ermittlung von Ursachen in der Tiefe. So, und das menschliche Fehlverhalten und da komme ich wieder drauf: Natürlich, offensichtlich ist es immer ein Mensch, es sind sogar immer 100 % Menschen involviert. Aber wenn eine Behörde ein Schiff nicht richtig besichtigt und das Schiff überhaupt nicht seetüchtig ist, kann dies der Reeder, der sich auf dieses Urteil und Zertifikat verlassen muss, der ja so ein Schiff chartert und sagt, habe ich ein sicheres Schiff gechartert, der hat die Klasse, der hat eine Besichtigung, der hat eine Sonderbesichtigung, alles ist genehmigt, nicht feststellen. Nun chartert er das. Wie kann der Kapitän das feststellen, der hat überhaupt keine Möglichkeit festzustellen, ob sein Schiff die Plattenstärke noch hat, um die Festigkeit zu

haben. Da liegt doch nicht das Problem bei dem Kapitän nachher, dass es auseinandergebrochen ist, oder bei dem Reeder, sondern bei der Behörde. Und wir müssen Rechte kriegen, solche Fehler aufzudecken und dagegen eingreifen, und zwar international. Denn es nützt nichts, wenn das Schiff von Singapur hierher kommt, wenn in Singapur nicht genauso geprüft wird wie hier oder umgekehrt. Das nützt gar nichts, das Schiff kommt ja von dorthier mit dem Schaden und dann bricht es hier auseinander, das ist doch „Erika“ passiert, lesen Sie das doch mal. Das sind ganz deutliche Aussagen. Unsere Mitarbeiter sind auf 200 Schiffen im Jahr, die den ISM-Code, der ebenfalls ein Mittel ist, dies international gleich standardisiert zu machen, der ist in der Einführungsphase und ist nächstes Jahr für alle Schiffe gültig. Es gibt nur noch wenige Reedereien, die das....., es gibt Reedereien gerade in Deutschland, die das Jahre voraus gemacht haben, weil sie die Wertigkeit gesehen haben, dass wir gleich werden müssen. Das Problem, so komme ich auch zum Verband Deutscher Reeder, ist doch immer die Ungleichheit zwischen den Staaten. Seine Reedereien machen das, investieren viel Geld, können natürlich nicht so billig fahren. Aber jetzt kommt Flaggenstaat X oder Y, braucht man gar nicht so weit gehen, auch Europa, Malta will auch in die EU, kommt mit so einer "Gurke" hier an, hat natürlich einen wesentlich geringeren Kostenstand. Der Charterer guckt zur billigsten Frachtrate, also nimmt er dieses Schiff. Und wenn wir es nicht schaffen, Gleichheit in der Welt für alle Schiffe zu schaffen, und das können wir nur international, und international dieses überwachen und die bestehenden Gesetze, die es ja zu Tonnen gibt. Das ist das Problem. Sie werden nicht umgesetzt. Sie werden nicht durchgesetzt, das ist das Problem. Und das SUG soll das aufdecken, das neue Verfahren muss das aufdecken, an die Politiker bringen, die es dann umsetzen können und "enforzen" können, das Ganze. Es ist doch so klar. Es ist so wichtig, dass ein Expertenteam auch regelmäßig die Politiker informiert, was sich abspielt in der Seefahrt. Und das wäre eine Aufgabe dieser Bundesstelle mit Experten, die vollkommen unabhängig arbeiten, die rein sachlich daran gehen und sagen, woran liegt es denn nun wirklich in diesem ganzen Konzept. Sehen Sie doch nicht immer einzelne Schiffe in der Seefahrt, sondern sehen Sie mal die gesamte Seefahrt, was alles involviert ist, vom Flaggenstaat angefangen bis hin zum ... Das heißt immer, da sitzen Nautiker, Nautiker, ich höre immer nur Nautiker, wieso sitzen da keine Techniker, Schiffsbauer und all solche Sachen, die werden dann einzeln hinzugezogen. Aber gucken Sie sich mal einen guten Bericht an, der über die „Erika“ mal wirklich versucht hat, zu

klären, wie konnte denn das passieren. Bei den tausend Kontrollsystemen, die wir da drin haben, kann das doch gar nicht passieren. Die Gesetze gibt's doch alle, die brauchen wir nicht erfinden. Die gibt's doch alle. Setzen Sie sie durch, weltweit. Dann funktioniert das wesentlich besser. So, das ist der Punkt, warum die IMO das erlassen hat. Das neue SUG und der IMO-Code sind doch nichts weiter als ein weiterer Meilenstein, das international in den Griff zu kriegen. Oder vergleichen Sie es doch mal, wie könnten wir den Terrorismus in Griff kriegen, dazu müssen wir uns zusammentun und auf gleicher Ebene mit gleichem Datenaustausch arbeiten. Und genau das wollen wir hiermit erreichen. Mehr kann ich dazu nicht sagen.

**Stv. Vorsitzender:** Schönen Dank Herr Kapitän Schleiter! Jetzt hat Herr Hinz noch mal die Gelegenheit, die ausstehenden Fragen von Frau Dr. Wetzel zu beantworten. Und da gibt es eine Wortmeldung zur Geschäftsordnung, Herr Kollege Friedrich!

**Abg. Horst Friedrich (Bayreuth):** Herr Vorsitzender, mit Blick auf die Uhr wäre ich dankbar, wenn man klären könnte, ob das nicht im bilateralen Gespräch passieren kann, denn wir haben noch Obleutegespräch und ein paar andere Kollegen haben auch noch ein paar Termine heute nachmittag, die auch schon nach hinten geschoben sind. Und der Zeitplan war bis 14:00 Uhr begrenzt. Also, ich rege an, wenn es nicht wirklich so wichtig ist, dass das das ganze Gremium hören muss, so dass man es vielleicht bilateral klärt, und langsam zum Ende zu kommen, damit die anderen Termine auch zügig angegangen werden können.

**Vorsitzender:** Herr Kollege Friedrich, versprochen. Zwei Minuten für die Beantwortung. Herr Kollege Börnsen zur Geschäftsordnung!

**Abg. Wolfgang Börnsen (Bönstrup):** (keine Bandaufzeichnung) ..... die Information gibt, dass Sie auch wissen, wie der letzte Stand der ganzen Sache ist.

**Vorsitzender:** Herr Hinz!

**Jochen Hinz:** Ich hatte drei Minuten, vielleicht schaffe ich es auch in zwei. Also, erstens: Optimierungsvorschläge. Einiges wurde hier genannt, das will ich nicht wiederholen. Ganz kurz noch zu dem eigentlichen Dreh- und Angelpunkt "fehlerhaftes Verhalten". Ich denke, es ist deutlich geworden, dass hier die Feststellung von Fehlern unvermeidbar ist. Es geht nur um die Art und Weise der Darstellung. Und da halte ich es für diskussionswürdig, dass man das Fehlerhafte aus dem Tenor rausnimmt.

Es muss nur im Untersuchungsbericht dann weiterhin klar sein, was richtig und was falsch war. Zweitens: Ermächtigungsgrundlage für weitere Verfahrensrechte. Da muss ich ganz klar sagen, im Namen des Hauptpersonalrats, was bei der IMO, wie Herr Schleiter gerade sagte, und anderswo auf der EU-Ebene von Experten ausgearbeitet wird, das ist das Ergebnis von Ministerialbeamten. Das ist überhaupt nicht abwertend, das ist das Ergebnis der Exekutive. Da werden manchmal erstaunliche Sachen ausgearbeitet, wo man hinterher, wenn man drüber nachdenkt, und das haben wir ja bei der Diskussion heute gesehen, sagt, hier haben wir aber hier und da noch ganz erhebliche Bedenken. Und da sieht der Hauptpersonalrat das so: Die Umsetzung solcher grundlegenden Verfahrensregeln sollte weiter in den Händen der Abgeordneten des Deutschen Bundestages bleiben. Wir hätten heute diese Diskussion und die ganze fortlaufende Diskussion, auch die Anhörung in Cuxhaven, eigentlich nicht gehabt, wenn die Verwaltung das im Verordnungswege, und das hätte sie tun können, mit so einer Ermächtigungsgrundlage, durchgesetzt hätte. Da habe ich ganz, ganz große Bauchschmerzen und da appelliere ich einfach an alle Abgeordneten, unabhängig von welcher Partei, so etwas nicht einfach aus der Hand zu geben. Man liest über diesen § 2 Abs. 2 flott hinweg, der hat es wirklich in sich. Zukunft der Seeämter: Ich zitiere den Oberbürgermeister der Stadt Bremerhaven: „Briefkastenniveau“. Das ist einfach so. Es wird nur noch ein Seeamt mit einem Personalkörper übrig bleiben. Das ist auch irgendwo logisch, das kann gar nicht anders sein. Das andere sind Türschilder, denn die paar Patentfälle, die wir untersuchen, rechtfertigen auf Dauer nicht die Erhaltung der Seeämter an der Küste und es wird auch indirekt deutlich in der amtlichen Begründung. Bei Alkohol sehe ich große Gefahr. Ich habe in 15 Fällen in den letzten 2 Jahren Patente entzogen und alle lagen über 2,0. In Zukunft geht das nicht mehr. Aber da habe ich mich ein bisschen über die Ausführung von Herrn Lagoni gewundert. Das geht definitiv binnen weniger Tage nicht mehr, so wie ich das in 15 Fällen gemacht habe, und fast alle waren Alkoholiker, das heißt 2,0 aufwärts. Bagatellfälle: Also das ist ganz klar, Bagatellfälle guckt man sich an, prüft sie auf ihren sicherheitsrelevanten Erkenntniswert und dann muss eine Entscheidung getroffen werden, forcieren wir das weiter oder stellen wir es ein. Und da gebe ich Herrn Huth recht, da sind in der Vergangenheit mit Sicherheit auch Fehler gemacht worden. Aber in den letzten Jahren haben wir Unfälle eingestellt, wo es zwei, drei Millionenschäden waren. Vielen Dank.

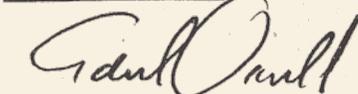
**Vorsitzender:** Vielen Dank. Ich möchte mich bei meinem stellvertretenden Vorsitzenden Klaus Hasenfratz bedanken, dass er mir hier unterstützend zur Seite steht. Vielen Dank Herr Hinz! Jetzt stelle ich fest, dass ich noch die Beantwortung der Fragen an die Parlamentarische Staatssekretärin habe. Es gilt übrigens für alle. Wer viel fragt, bekommt viel Antworten und so ist es bei den umfangreichen Themen. Meinen Kolleginnen und Kollegen bitte ich nur immer zu bedenken, dass es jeweils umfangreiche Materien sind, von denen sich Außenstehende kaum Vorstellungen machen, mit welchen Details wir uns zu beschäftigen haben. Frau Parlamentarische Staatssekretärin, Sie vertreten die Bundesregierung!

**PSts'in Angelika Mertens:** Es würde mich ja schon reizen, jetzt auch politisch noch mal dazu Stellung zu nehmen, aber das ist in der Regel nicht so vorgesehen, also insofern nehme ich zu der Frage, die der Abgeordnete Fischer gestellt hat, zu der Angemessenheit der finanziellen Auswirkungen und der Ausstattungen, Stellung. Die Bundesregierung hat ja dem Parlament einen ressortabgestimmten Entwurf zum Haushalt 2002 zum Einzelplan 12 vorgelegt, und das können Sie auch im Gesetz sehen, es sind die finanziellen Auswirkungen und die Höhe auch angegeben. Also, wir halten das, was dort beschrieben ist, was Personal und Sachmittel angeht, für angemessen. Die Haushaltsberatungen .... werden auch im Einzelplan 12 aufgefangen, das können Sie ganz vorne im Gesetz auch durchlesen. Die Haushaltsberatungen sind fast abgeschlossen. Mir ist jedenfalls von Seiten der Parlamentarier keine Initiative bekannt, das in irgendeiner Weise aufzustocken, die Mittel zu erhöhen. Ich denke, viele von Ihnen gehen nicht davon aus. Wir gehen aber davon aus, dass die intensivere Unfalluntersuchung, vor allen Dingen im Ausland, nicht unbedingt höherer Haushaltsmittel, sondern vor allen Dingen einer gesetzlichen Grundlage bedarf und insofern habe ich hoffentlich meine Minute, die ich versprochen habe, nicht überschritten.

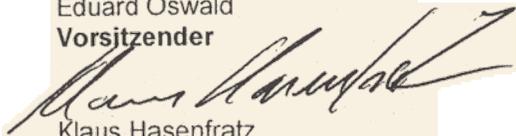
**Vorsitzender:** Frau Staatssekretärin, ich bin davon überzeugt, dass die Leidenschaft der politischen Debatte uns noch bei der Behandlung im Ausschuss bei diesem Thema einholt und gerade nach der Anhörung, und das kann ich jetzt schon sagen, wird natürlich - ich sage das jetzt auch als Vorsitzender völlig wertneutral - die Debatte noch ein Stück leidenschaftlicher werden als beim ersten Durchgang. Ich habe mich zu bedanken, dass die Ausführungen der Sachverständigen uns heute, ich sage dies ganz für mich persönlich, sehr wertvolle und wichtige Erkenntnisse gebracht haben. Für mich persönlich, der ich dieses Fachgebiet, das ganze Recht hier, nicht

zu meinen Spezialthemen zähle, hat dies ungeheuer viele Erkenntnisse gebracht. Und ich meine, es war insgesamt sehr, sehr wertvoll. Ich möchte mich bei allen Sachverständigen bedanken, nicht nur für ihr Erscheinen heute, sondern auch für die Vorbereitung und für die Übersendung der Stellungnahmen - ich sage dies im Namen aller Kolleginnen und Kollegen - und auch für ihre Arbeit in den jeweiligen Bereichen vor Ort. Sie sind für eine gute Sache, für Verkehrssicherheit und in besonderer Weise eben für die Seeschifffahrt an einer guten Stelle tätig. Es war eine sehr wertvolle und wichtige Anhörung, und die Fraktionen werden nun die Argumente sorgfältig zu prüfen haben und in den einzelnen Arbeitsgruppen der Fraktionen Abwägungen zu treffen haben. Denn alles, was entschieden wird, hat natürlich große Auswirkungen auf die Küste, auf die ganze Republik in verschiedenen Formen. Und dann werden die beteiligten Ausschüsse, wir in der Federführung, beraten und dem Plenum des Deutschen Bundestags eine entsprechende Empfehlung geben. Ich glaube, es ist in unserem gemeinsamen Interesse, dass ich jetzt nicht irgendwelche sachlichen Zusammenfassungen mache, was mir sonst nur den großen Beifall meiner verbliebenen Kolleginnen und Kollegen bringen würde. Aber wir werden dies, bei intensiven Diskussionen in den Fraktionen und im Ausschuss tun. Ich möchte mich vor allem bei den Berichterstatterinnen und Berichterstattern herzlich bedanken, aber auch bei allen Kolleginnen und Kollegen, die dieses Thema in besonderer Weise begleiten. Und Sie wissen ja, meine sehr verehrten Herren Sachverständigen, wir sind in spannungsreichen Stunden hier im Parlament. Wenn Sie sehen, dass nicht mehr so viele Kolleginnen und Kollegen da sind, liegt das daran, dass einige Kolleginnen und Kollegen auf Grund aktueller Vorgänge natürlich in besonderer Weise in den Fraktionen gefordert sind. Das Plenum tagt ja seit heute mittag schon mit einer Aktuellen Stunde, mit einer Fragestunde usw. Auch darauf möchte ich hinweisen. Und die Spannung wird ja heute abend für die Fußballfreunde noch erhöht. Ich bedanke mich herzlich bei Ihnen für Ihr Kommen, wünsche uns weitere so herzliche Begegnungen und für Ihre Arbeit alles Gute und vielen Dank!

Ende der Sitzung: 15.00 Uhr



Eduard Oswald  
Vorsitzender



Klaus Hasenfratz  
Stellvertretender Vorsitzender