

01.06.01

## **Stellungnahme** des Bundesrates

---

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Anpassung bestimmter Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard (Zweites Seeschifffahrtsanpassungsgesetz - SchAnpG 2 -)

Der Bundesrat hat in seiner 764. Sitzung am 1. Juni 2001 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

### 1. Zur Eingangsformel

Die Eingangsformel ist wie folgt zu fassen:

"Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:"

### Begründung

Artikel 1 Nr. 3 (§ 3e Seeaufgabengesetz) enthält eine Staatshaftungsnorm. Damit ist diese Regelung auch auf den Kompetenztitel des Artikel 74 Abs. 1 Nr. 25 GG zu stützen. Nach Artikel 74 Abs. 2 GG ist das Gesetz daher zustimmungsbedürftig.

Darüber hinaus ist der Bundesrat der Auffassung, dass das Gesetz insbesondere im Hinblick auf das Seefahrtbildungswesen (Artikel 1 Nr. 2 § 2 Seeaufgabengesetz) und den die Lade-, Lösch-, Liege- und Werftplätze einschließenden Geltungsbereich (Artikel 2, § 1 Abs. 3 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz) der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

## 2. Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b (§ 2 Abs. 3 bis 7 Seeaufgabengesetz)

In Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b ist § 2 wie folgt zu ändern:

- a) Die Absätze 3 bis 5 sind zu streichen;
- b) In Absatz 6 ist die Angabe "Absatzes 3" durch die Angabe "Absatzes 2" zu ersetzen;
- c) In Absatz 7 ist die Angabe "Absatzes 3" durch die Angabe "Absatzes 2" zu ersetzen.

### Begründung:

Die Anforderungen des Internationalen Übereinkommens vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, zuletzt geändert durch Entschließung MSC 67 (68) des Schiffssicherheitsausschusses der internationalen Seeschiffahrts-Organisation (BGBl. 1998 II., S. 1118), gelten als Verordnung des Bundes unmittelbar für alle an der Ausbildung und Erteilung von Befähigungszeugnissen beteiligten Einrichtungen der Länder. In der für die Ausbildung von Schiffsoffizieren maßgeblichen Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung vom 28. Juli 1998 wird ebenfalls auf die Bundesverordnung ausdrücklich Bezug genommen. Von daher ist es überflüssig und im Sinne der Deregulierung kontraproduktiv, die Tatbestände der STCW-Anforderungen auch noch im Seeaufgabengesetz zu regeln. Im Übrigen müsste das Seeaufgabengesetz immer dann entsprechend novelliert werden, wenn sich die Vorschriften des Internationalen Übereinkommens ändern.

Die vorgesehene Regelung wird auch deshalb abgelehnt, weil in dem neu vorgesehenen § 2 Abs. 4 Seeaufgabengesetz der Bewerber nachweisen muss, dass die Ausbildungsstätte sich an die geltenden Vorschriften der Anlage zu dem STCW-Übereinkommen hält. Nach Einschätzung der Ständigen Arbeitsgemeinschaft Küstenländer (StAK) ist es wenig bürgerfreundlich, wenn der Bewerber entsprechende Nachweise erbringen muss, die besser und erfolgreicher durch staatliche Regelungen sichergestellt werden können.

Der vorliegende Gesetzentwurf berücksichtigt nicht die Mitwirkung der Länder bei der Erstellung des Berichts gegenüber der IMO nach Regel I/8 STCW. Hierfür und auch für die Ausbildung der Nicht-STCW-Befähigungsnachweise bedarf es einer Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern. Von daher vertreten die Küstenländer nach wie vor die Auffassung, dass diese Materie wie bisher in einer Verwaltungsvereinbarung, wie sie in § 2 Absatz 2 Seeaufgabengesetz ausdrücklich vorgesehen ist, geregelt werden sollte.

3. Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 15 Abs. 1 Nr. 1 Seeaufgabengesetz),

Artikel 2 (§ 34 Abs. 1 Nr. 4 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob dem Bestimmtheitsgebot des Artikels 103 Abs. 2 GG in Artikel 1 Nr. 10 (§ 15 Abs. 1 Nr. 1 Seeaufgabengesetz) und Artikel 2 (§ 34 Abs. 1 Nr. 4 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz) durch Streichung des Merkmals der nicht rechtzeitigen Pflichterfüllung - oder auf andere Weise - Rechnung getragen werden kann.

4. Zu Artikel 2 (allgemein)

Die Gesetzesinitiative der Bundesregierung wird im Hinblick auf das Erfordernis zur Anpassung an den IMO-Code für die Seeunfalluntersuchung sowie an die Richtlinie 1999/35/EG grundsätzlich begrüßt. Dies gilt auch für die Absicht, eine unabhängige zentrale Untersuchungskommission in Anlehnung an das Verfahren zur Flugunfalluntersuchung einzurichten.

Der Bundesrat ist jedoch der Auffassung, dass bestimmte, bisher bewährte Verfahren der Seeunfalluntersuchung beibehalten und Schwachstellen des Flugunfalluntersuchungsverfahrens nicht übernommen werden sollten. Vor diesem Hintergrund fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, den Gesetzentwurf dahingehend zu ändern, dass

- a) ein Untersuchungsverfahren gemäß Artikel 2, § 11 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz auch auf Antrag des örtlich zuständigen Seeamtes oder eines am Seeunfall oder einem anderen Vorkommnis Beteiligten durchgeführt werden muss,
- b) zum Artikel 2, § 12 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz die Aufnahme von Sachverständigen mit revierspezifischen Kenntnissen in die Untersuchungskommission sichergestellt werden muss,
- c) der Abschlussbericht der Untersuchungskommission zum Gegenstand eines öffentlichen Seeamtsverfahrens nach den derzeitigen Verfahrensregelungen - das die Untersuchung zum Normenvollzug einschließt - gemacht wird; die Möglichkeit des Widerspruches gegen den Spruch des Seeamtes muss erhalten bleiben.

Begründung:

Durch die vorstehend genannten Änderungen werden die sich bisher in der Praxis bewährten Elemente des Seeunfalluntersuchungsverfahrens in die beabsichtigte Neuregelung, insbesondere die berechnigte Wahrnehmung der Interessen der Beteiligten, integriert. Auf dem Wege des rechtsstaatlichen Verfahrens der Verhandlung vor dem Seeamt wird der unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Seeverkehrs geeignete Weg zur Unfallursachenermittlung beschritten. Dieses Verfahren schließt sowohl die Normenkontrolle im Hinblick auf ein festzustellendes Fehlverhalten als auch die zur Vermeidung weiterer Unfälle wichtigen Lerneffekte ein. Die vorgeschlagenen Änderungen widersprechen weder dem IMO-Code für die Seeunfalluntersuchung noch der EU-Richtlinie 199/35/EG.

5. a) Zu Artikel 2 (§§ 9 - 19 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz)

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die Regelungen der amtlichen Untersuchung zur Sicherheitskultur des internationalen und nationalen Seesicherheitsystems in Artikel 2 Abschnitt 3 des Entwurfes des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes so zu fassen, dass die Wasserschutzpolizeien der Küstenländer die ihnen nach den Vollzugsvereinbarungen zwischen Bund und Küstenländern festgelegten Aufgaben zur allumfassenden Ursachenermittlung bei Schiffsunfällen entsprechend § 35 des Entwurfes des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes tatsächlich ausüben können. Daraus darf sich weder eine rechtliche noch tatsächliche Konkurrenzsituation zu den Aufgaben der neu zu gründenden Bundesstelle ergeben.

b) Zu Artikel 2 (§ 9 Abs. 2 Satz 2 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz)

In Artikel 2 ist § 9 Abs. 2 Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Die amtliche Seeunfalluntersuchung soll nicht deshalb von der uneingeschränkten Darstellung der Ursachen abweichen, weil aus den Untersuchungsergebnissen Rückschlüsse auf ein schuldhaftes Verhalten oder auf eine haftungsrechtliche Verantwortlichkeit gezogen werden können."

c) Zu Artikel 2 (§ 15 Abs. 1 Satz 1 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz)

In Artikel 2 ist in § 15 Abs. 1 Satz 1 die Angabe "7," zu streichen.

d) Zu Artikel 2 (§ 19 Abs. 1 Satz 2 - neu - Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz)

In Artikel 2 ist dem § 19 Abs. 1 folgender Satz anzufügen:

"Die Freigabe zur Durchführung eines deutschen Straf- oder Verwaltungsverfahrens bleibt unberührt."

Begründung:

Aufgrund des § 1 Abs. 4a des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (Seeaufgabengesetz - SeeAufgG) obliegt dem Bund auf dem Gebiet der Seeschifffahrt die Untersuchung der Seeunfälle. Das am 6. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2146) in Kraft getretene Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen (Seeunfalluntersuchungsgesetz - SeeUG) regelt in diesem Sinne Begriff, Zweck und Umfang der Seeunfalluntersuchung.

Bereits in der Begründung für das derzeit geltende Seeunfalluntersuchungsgesetz (vgl. BR-Drs. 509/79 und nachfolgend BR-Drs. 611/84) wurde ausgeführt, dass durch die Untersuchung Ursachen und Umstände des Seeunfalls objektiv ermittelt werden sollen, um festzustellen, ob der Seeunfall durch Mängel der Bauart, Einrichtung, Ausrüstung, des Schiffsbetriebes, der Besatzung oder Seeverkehrseinrichtungen oder Nichtbeachtung von Verkehrs, Schiffssicherheits- oder Unfallverhütungsvorschriften verursacht worden ist. Die Auswertung der Untersuchungsergebnisse soll der Verhütung künftiger Unfälle durch Fortentwicklung von Rechts- und Verwaltungsvorschriften, Richtlinien und Empfehlungen dienen. Dabei kann als Folge festgestellten Fehlverhaltens eines Beteiligten ein „Verschulden“ ausgesprochen oder ein Befähigungszeugnis (z. B. Kapitänspatent) entzogen werden.

In der Begründung zu § 26 des damaligen Gesetzesentwurfs war in diesem Zusammenhang festgestellt worden, dass die Ermittlungstätigkeit der Wasserschutzpolizei im Rahmen des Untersuchungsverfahrens der Seeämter und des Bundesoberseeamtes unverzichtbar sei und sich in langer Praxis bewährt habe.

Zum Zeitpunkt des damaligen Gesetzgebungsverfahrens bestanden bereits Verwaltungsvereinbarungen über die Wahrnehmung schiffahrtspolizeilicher Vollzugsaufgaben, die der Bund mit den Küstenländern für deren jeweilige Wasserschutzpolizeien abgeschlossen hat und die die Küstenländer gleichlautend zum Gegenstand besonderer Landesgesetze gemacht haben. In diese Vereinbarung war die Aufgabe der Schiffsunfallermittlung einvernehmlich unter die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben subsumiert, jedoch noch nicht ausdrücklich genannt worden.

Von Seiten der Küstenländer wurde während des damaligen Gesetzgebungsverfahrens bezweifelt, ob die Verweisung in § 26 des damaligen Gesetzesentwurfs auf die mit den Küstenländern abgeschlossene Vereinbarung über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben den der Wasserschutzpolizei nach der damaligen Begründung des Gesetzesentwurfs zugedachten Ermittlungsaufgaben gerecht wird. Die Bundesregierung hat daraufhin ange-

regt, gemeinsam mit den Küstenländern die Vereinbarung auf zweckmäßige Änderungen und Ergänzungen zu prüfen. Im Ergebnis entstanden die Zusatzvereinbarungen zu den Vereinbarungen über die Ausübung der schiffahrtpolizeilichen Vollzugsaufgaben, in denen konkret festgelegt wurde, dass die Ermittlungen für Schiffsunfälle zum Aufgabenbereich der Wasserschutzpolizeien der Länder gehören. Da diese Zusatzvereinbarung im unmittelbaren Zusammenhang mit dem damaligen Gesetzgebungsverfahren zum SeeUG stand, ist die Ermittlungstätigkeit für die Wasserschutzpolizei auch im Sinne des SeeUG, d.h. zur objektiv zu ermittelnden Ursachenfeststellung und Feststellung fehlerhaften Verhaltens zu sehen.

Artikel 2 des nunmehr vorgelegten Entwurfs regelt die Seeunfalluntersuchung neu:

Gemäß Artikel 2, § 1 Abs. 1 des Entwurfes des Seesicherheits-Untersuchungsgesetzes soll die Vorsorge für die Sicherheit der Seefahrt durch Untersuchung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse unter Einhaltung der darauf bezogenen geltenden internationalen Untersuchungsregelungen verbessert werden. Dieses Ziel soll insbesondere durch die amtliche Untersuchung von Seeunfällen erreicht werden, die nach dem vorliegenden Entwurfes des Seesicherheits-Untersuchungsgesetzes ausschließlich durch die im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen angesiedelte, neu zu gründende „Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung“ durchgeführt werden soll. Hinsichtlich der konkreten Durchführung der Untersuchungen durch die neu zu gründende Bundesstelle verweist § 15 des Entwurfes des Seesicherheits-Untersuchungsgesetzes auf entsprechende Vorschriften des bereits bestehenden Flugunfalluntersuchungsgesetzes (FIUUG). Im Ergebnis erhält die Bundesstelle neben der Untersuchungsführung einen umfassenden Ermittlungsauftrag auch bzw. gerade am Schadensort.

Soweit die zuständige Behörde der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung den Verdacht eines fehlerhaften Verhaltens (deren Quelle für die Verdachtsschöpfung nicht deutlich ist) bei den Beteiligten eines Seeunfalls feststellt, hat diese eine Vorprüfung einzuleiten, bevor sie den Sachverhalt zur amtlichen Untersuchung i. S. des Unterabschnitts 2 des Abschnitts 4 des Entwurfes des Seesicherheits-Untersuchungsgesetzes den Seeämtern überträgt. In der tatsächlichen schaden- und gefahrenverursachenden Untersuchung und Ermittlung sind somit weder die Seeämter (bis auf eine sehr geringe Fallzahl hinsichtlich der amtlichen Untersuchung) noch die Wasserschutzpolizeien beteiligt. Der Verweis auf die bestehenden Verwaltungsvereinbarungen des Bundes mit den Ländern in § 35 des Entwurfes des Seesicherheits-Untersuchungsgesetzes wird daher konterkariert und in der künftigen Praxis ohne Belang sein.

#### Zu Buchstabe a:

Die in der Begründung zu Artikel 2 angeführte Argumentation hinsichtlich einer neu zu gründenden Bundesstelle und den damit einhergehenden Veränderungen bezüglich der Aufgabenwahrnehmung für die Ermittlungen von Seeunfällen bezieht sich im Wesentlichen auf den Anpassungsbedarf der deutschen Rechtslage an die internationalen Rahmenbedingungen. Dies gilt im Rahmen der Seeunfalluntersuchung insbesondere für die im Juni 1999 in Kraft getretene

Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999. Dabei verweist das EG-Recht mit den Begriffen „so effizient und zeitsparend wie möglich“ unmittelbar auf folgende Vorschriften des IMO-Codes:

- die Seeunfalluntersuchungen sind am wirkungsvollsten, wenn sie gründlich und vorurteilsfrei durchgeführt werden;
- die Untersuchungsbehörde soll ihre Tätigkeit vor Ort so bald wie möglich nach dem Unfall beginnen.

Diese Argumentation macht es aus Sicht der Innenressorts der Küstenländer nicht erforderlich, die Untersuchung und insbesondere die damit einhergehende Ermittlungstätigkeit von der Wasserschutzpolizei auf eine neu zu schaffende Untersuchungsbehörde - auch zur Qualitätssicherung hinsichtlich der Sicherheitsvorsorge und Sicherheitskultur des internationalen Seesicherheitssystems - zu übertragen und bezüglich der in § 35 genannten Vollzugsvereinbarungen zwischen Bund und Küstenländern eine Konkurrenz entstehen zu lassen.

- a) Es kennzeichnet gerade die Wasserschutzpolizei, dass sie in der Fläche ständig einsatzbereit ist und dadurch zeitnah die Schiffsunfallermittlungen aufnehmen kann. Die Wasserschutzpolizei hat aufgrund ihrer Einsatzmittel, ihres Personals und der mit ihr als Polizei in unmittelbarem Zusammenhang stehenden kriminaltechnischen Servicedienststellen ein Instrumentarium, welches die Forderung nach Effizienz und Zeitersparnis ohne Zweifel erfüllt. Darüber hinaus hat sie bei Seeunfällen auch ihrem gesetzlichen Auftrag zur sofortigen Gefahrenabwehr zu entsprechen.
- b) Die Erfüllung des Kriteriums „Gründlichkeit“ hinsichtlich der Aufgabenwahrnehmung durch die Wasserschutzpolizei im Zusammenhang mit den Schiffsunfallermittlungen hat bislang noch keinen Zweifel hervorgerufen. Dies beruht insbesondere auf der Tatsache, dass sich die Beamten der Wasserschutzpolizei aus seemännisch nautischem und - technischem Fachpersonal rekrutieren. Darüber hinaus hält die Wasserschutzpolizei eine „Ermittlungsgruppe Schiffsunfall“ vor, die aus - nach verschiedenen fachlichen Gesichtspunkten - besonders qualifizierten Beamten besteht. Spätestens die Ermittlungen zum „Pallas“-Seeunfall haben bei allen Beteiligten und Beobachtern den hohen Qualitätsstandard durch die Wasserschutzpolizei verdeutlicht. Durch das Vorhandensein dieses fachlichen Personals unterscheidet sich die Ermittlungstätigkeit der Wasserschutzpolizei zu dem im vorliegenden Entwurf immer wieder als maßstabsgebend angeführten Flugunfalluntersuchungsverfahren und der damit einhergehenden Erforderlichkeit einer eigenen Ermittlungsstelle.
- c) Die mit der Aufgabenwahrnehmung der Wasserschutzpolizei einhergehende gleichzeitige Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfolgung begründet keine Zweifel am unvoreingenommenen Interesse an sicherheitsrelevanten Tatsachen und Ursachen; sie ist eher ein Beleg für grundsätzliche Unvoreingenommenheit und Unparteilichkeit. Die im Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren erforderliche Ermittlungstiefe umfasst zugleich die be- und entlastenden Momente und beinhaltet eine unvoreingenommene Ursachenerforschung, welche sich zudem als gesetzliche Verpflichtung für Staatsanwaltschaft, deren Hilfsbeamte sowie konkret für die Polizei aus §§ 160 Abs. 2 und 163 StPO ergibt. Die nach wie vor unbestritten auch

weiterhin durch Beamte der Wasserschutzpolizeien durchzuführenden Ermittlungen im Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren werden im Ergebnis die gleichen Ursachen aufdecken, wie sie im parallel dazu laufenden Untersuchungsverfahren durch die Bundesstelle ermittelt würden.

- d) Der zur Begründung herangezogene internationale Standard geht davon aus, dass die untersuchenden Personen mit Hilfe psychologischer Schulung ein von jeglichem Vorwurf freies Befragungsklima („no-blame-atmosphere“) zu schaffen haben, um das Geschehen möglichst unverfälscht unter kooperativer Beteiligung der Befragten zu rekonstruieren. Diese Annahme würde jedoch bedeuten, dass durch das neue zweigleisige bzw. unter Hinzuziehung der Ermittlungen für ein Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren sogar dreigleisige Seeunfallermittlungsverfahren „defensiv eingestellte Beteiligte“ die veränderte, neue Gesetzeslage erkennen und nachvollziehen und deshalb weitergehende Aussagen als im gleichzeitig stattfindenden Ermittlungsverfahren vor der Wasserschutzpolizei machen und nicht befürchten, dass diese weitergehenden Aussagen Nachteile mit sich bringen könnten. Diese doppelte Aussagewilligkeit unterliegt großen Zweifeln, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die betroffenen Personen durch zwei bzw. drei zeitaufwendige Ermittlungsvorgänge unterschiedlicher Behörden mit nahezu ähnlichem Untersuchungsinhalten befragt werden und in anderer Form z. B. zur Erhebung von Sachbeweisen in Anspruch genommen werden.

Die in § 15 des Entwurfs zu übernehmenden §§ 26 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 Satz 2 des FIUUG (Aussagegenehmigung der obersten Dienstbehörde aus § 96 StPO) sowie der § 19 des Entwurfs beinhalten, dass sich die neue Bundesstelle bei ihren Ermittlungen der Auskunft oder Übersendung der Akten an die Strafverfolgungsbehörden verweigern darf. Damit wird unvermeidbar indiziert, dass die Strafverfolgungsbehörden sich nicht auf eine Zusammenarbeit mit der Bundesstelle einstellen, sondern in der Regel parallel ermitteln und im Einzelfall sogar der Bundesstelle die Beweiserhebung untersagen müssen, bis strafrechtliche Beweismittel (insbesondere der Personalbeweis, der im Gegensatz zu einem Flugunfall bei einem Seeunfall im Vordergrund liegt) gesichert sind. Diese tatsächliche und rechtliche Konkurrenzsituation, die in ca. 80% aller Seeunfälle eintritt (mögliche Straftaten: Trunkenheit, Schifffahrtsgefährdung, Gewässerverunreinigung, fahrlässige Körperverletzung bzw. Tötung etc.) verzögert entgegen der „Beschleunigungsintention“ des Entwurfes die Untersuchung der Bundesstelle.

#### Zu Buchstabe b):

Weil die Ursache eines Vorkommnisses auch im regelwidrigen Verhalten von Personen liegen kann und auch dieser Regelverstoß nach dem IMO-Code für die Seeunfalluntersuchung ausdrücklich (u. a. Punkte 2.1.1.4, 2.1.5 des Anhangs 2) aufgeklärt werden muss, ist die im Entwurf verwendete Formulierung durch die im IMO-Code für die Seeunfalluntersuchung verwendete Formulierung zu ersetzen. Auch vor dem Hintergrund der im Falle der „Havarie Pallas“ erst mit großem Zeitverzug und im Ergebnis unbefriedigend gelösten Haftungsfrage sowohl für den Rettungs- und Bergungseinsatz als auch für die Ver-

hinderung und Beseitigung der Umweltschäden wäre eine ausdrückliche Ausklammerung der Feststellung von Verschulden, Haftung und Ansprüchen kontraproduktiv und in ihrer Wirkung auch schädlich für die Haushalte von Bund und Ländern.

Zu Buchstabe c):

Nach den im Entwurf des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes in § 15 Abs. 1 enthaltenen Verweisen einschließlich der Ausnahmen ist der § 7 des FIUUG von der Anwendung innerhalb des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz ausdrücklich ausgenommen. § 7 FIUUG beinhaltet eine Meldepflicht der Bundesstelle für Luftsicherheit an die zuständige Behörde und zuständige Strafverfolgungsbehörde. Aufgrund dieser Informationspflicht ist sichergestellt, dass die Staatsanwaltschaft/Polizei Kenntnis von einem strafrechtlich relevanten Flugunfall erhält. Dieses ist auch bei einem Seeunfall erforderlich. Damit wird in jedem Fall sichergestellt, dass die strafrechtlichen Ermittlungen durch die Wasserschutzpolizei unverzüglich und unter Berücksichtigung des Vorranges der StPO aufgenommen werden können.

Zu Buchstabe d):

Ohne die in § 19 Abs. 1 als Satz 2 anzufügende Bestimmung wäre eine Freigabe von Aufzeichnungen und Verwertung von Aussagen im Prinzip nur für Zwecke der Untersuchung möglich und würde damit den grundlegenden Regelungen aus den §§ 54, 96 StPO zuwiderlaufen.