

Norddeutsche
Neueste
Nachrichten
Rostock
30.01.2002

Anm. RA Paulsen

Der Vorschlag von Kapt. Diestel, die Ermittlungen von einer Untersuchungsbehörde durchführen zu lassen, deren Untersuchungsergebnisse den Seeämtern zur öffentlichen Verhandlung übergeben werden, entspricht der Stellungnahme des **Bundesrates** zum Regierungsentwurf und im Ergebnis dem **FDP-Entwurf**. Die **Voruntersuchungskommission** gem. § 17 Abs.3 FDP-E ermittelt so bald wie möglich nach dem Unfall die Tatsachen und schließt ihre Arbeit mit einem Voruntersuchungsbericht ab, welcher dem Seeamt als Grundlage für die Tatsachenanalyse, die Beweiswürdigung, zu erarbeitenden Schlussfolgerungen etc. vorgelegt wird.

Seeunfalluntersuchung gestern, heute und morgen

Zum Entwurf eines neuen Gesetzes: Kritik und Vorschläge

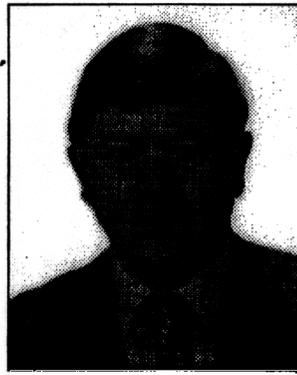
Von Hans-Hermann Diestel

Als Kapitän, als ehemaliger Oberinspektor für Seeunfalluntersuchung bei der DSR (1985 bis 1989) und als derzeitige Designated Person (verantwortlich für Schiffssicherheit, Seeunfalluntersuchung usw.) bei Alpha Ship in Bremen hatte und habe ich eine sehr enge Bindung zur Seeunfalluntersuchung. Die Seeunfalluntersuchung ist für jeden Seemann außerordentlich wichtig, weil sie u. a. die Ursache für den Verlust von Schiffen und ihren Besatzungen ermitteln und weil sie die Karriere von Kapitänen und Offizieren beenden kann.

Nach der Gründung des Deutschen Reiches 1871 folgte die deutsche Regierung 1878 dem britischen Beispiel und schuf eine eigenständige Seeunfalluntersuchung. Sowohl in Großbritannien als auch in Deutschland erfolgte die Ermittlung der Ursachen eines Seeunfalls nicht nur aus dem Drang zur Wahrheitsfindung. Es waren handfeste ökonomische Gründe, die diese Entwicklung bestimmten.

Die von den Seeämtern veröffentlichten Sprüche hatten und haben Bedeutung für Seeleute, Schiffahrtsunternehmen, Seefahrtsschulen und Behörden. Wenn auch im Spruch nicht alle Fakten zur Ursache des Seeunfalls mitgeteilt werden sollten, ist es meistens möglich, die Ereignisse weitgehend nachzuvollziehen und sie für die eigene Arbeit zu nutzen. Es würde vielen Kapitänen und auch Unternehmen nicht schaden, wenn sie diese Quelle stärker für die Ausbildung ihrer Seeleute nutzen würden.

Die deutsche Seeunfalluntersuchung hat eine lange und gute Tradition. In der momentanen Diskussion zum neuen Seesicherheits-Untersuchungsgesetz werden leider verschiedene Begriffe (u. a. Tradition), missbraucht und es werden Analogien hergestellt, die keiner ernsthaften Überprüfung standhalten. In der Schifffahrt, wie in fast allen Bereichen unseres Lebens, gibt es gute und schlechte Traditionen. Zu denen, die in der Schifffahrt energisch bekämpft werden sollten, gehört der Alkoholmissbrauch, aber nicht die öffentliche Untersuchung von Seeunfällen durch Seeämter. Im Namen angeblicher Modernität sind schon einmal in der Schifffahrt Strukturen (z. B. nautische Inspektionen) zerschlagen worden, die uns heute bitter fehlen.



Kapitän Hans-H. Diestel

Zu den nicht angemessenen Analogien gehört die mit der Luftfahrt. Die Schifffahrt kann in der einen oder anderen Sache (Teamarbeit, klare und formalisierte Abgrenzung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten) durchaus davon lernen, aber nicht in der Seeunfalluntersuchung. Die Schifffahrt sollte sich hüten, blind hinter der Luftfahrt her zu laufen. Mit dem Gesetz, und vor allem mit der Begründung für seine Notwendigkeit, sind weitere Ungeheimtheiten verbunden. Wenn es in der Begründung heißt: „Hier ist die Bundesrepublik Deutschland seit der Einführung des IMO-Codes für die Seeunfalluntersuchung im Jahre 1997 im Rückstand“, dann halte ich diese Aussage für unverantwortlich. Sie ist einfach falsch, und sie belügt die Abgeordneten des Bundestages, die das Gesetz zu beschließen oder abzulehnen haben. Auch der Seeunfall der PALLAS wird, völlig unverstündlich für mich, immer wieder zur Begründung dieses Gesetzes herangezogen. Ein weiteres Argument ist Transparenz. Wenn, entsprechend des Gesetzentwurfes, der Einspruch eines Beteiligten genügt, um eine öffentliche Verhandlung zu verhindern, wie soll sie dann jemals stattfinden? Es kann nicht der Sinn der Unfalluntersuchung sein, dass einmal in Jahr der Chef einer solchen Behörde einen Bericht vorlegt, wie es in Großbritannien derzeit geschieht.

Auch, wenn ich uneingeschränkt für die Beibehaltung der Seeämter und des Bundesoberseeamtes bin, heißt das nicht, dass ich keinen Änderungsbedarf sehe. Folgende Vorschläge möchte ich für eine Qualifizierung der Seeunfalluntersuchung machen:

- Es sollte eine Untersuchungsbehörde geschaffen werden, die von Fachleuten, das heißt den entscheidenden nautischen und technischen Patentträgern, besetzt ist.
- Die Wasserschutzpolizei

sollte nicht den Seeämtern zu arbeiten, kann aber weiterhin für den Staatsanwalt tätig werden. Es werden sich doch wohl zivilisierte Lösungen finden lassen, die der Behörde und der Wasserschutzpolizei die Erfüllung ihrer jeweiligen Aufgaben ermöglichen.

- Die Untersuchungsergebnisse dieser Behörde werden den Seeämtern zur öffentlichen Verhandlung übergeben;
- Um die Transparenz zu erhöhen und um den Kollegen und vor allem auch den Studenten der Seefahrtsschulen seemännische Kenntnisse zu vermitteln, die sie bitter nötig haben, sollten verstärkt Verhandlungen an den Seefahrtsschulen stattfinden.

• Die Seeämter sollten nicht dem Verkehrsministerium unterstehen, sondern, wie z. B. in Finnland, dem Justizministerium. Damit würde jeder Interessenkonflikt zwischen denjenigen, die die Gesetze und die aus ihnen abgeleiteten Ordnungen und Bestimmungen erarbeiten, und denjenigen, die die Seeunfälle untersuchen und die möglicherweise Vertreter des Verkehrsministeriums als Beteiligte oder Zeugen zur Verhandlung laden, verhindert werden.

• Die rechtliche Stellung der Untersuchungsbehörde und der Seeämter muss so gestärkt werden, dass Reeder und Manager sie bei der Untersuchung von Seeunfällen nicht behindern können.

• Die personelle sowie materielle Ausstattung der Seeämter muss erheblich verbessert werden. Dazu gehört auch, dass der Vorsitzende des Seeamtes über die notwendige Fachkenntnis verfügen sollte. Das würde die Effizienz des Seeamtes wesentlich erhöhen.

• Eine straffe Verhandlungsführung ist wünschenswert. Eine Seeamtsverhandlung sollte weder eine Diskussionsrunde, noch ein Forum zur Profilierung oberflächlicher und publicitystüchtiger Personen sein.

Ich kann nicht verstehen, warum für manch Kollegen die öffentliche Ermittlung der Ursachen eines Seeunfalls ein Problem darstellt. Als ich 1989 mit der NORDHAUSEN eine Grundberührung hatte, musste ich vor der Seekammer Rede und Antwort stehen, wurde berechtigt auf meine Fehler hingewiesen...

Die Seeunfalluntersuchung sollte verbessert werden. Das vorgeschlagene Gesetz aber geht von falschen Prämissen aus, ist in sich unlogisch und unpraktikabel.