

AVECS Corporation AG, Ahornstraße 10, 14547 Fichtenwalde, Germany



AVECS Quality System  
Certified according to  
DIN EN ISO 9001  
Cert. No. QS-776HH

## Deutscher Bundestag

### Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen



AVECS ISM System  
Certified according to  
Assessment Mod. GEN1  
Cert. No.  
SWC 9800001/M1

### Stellungnahme des Sachverständigen

Kapt. Dipl.-Naut. Hans-Werner Schleiter  
Vorstandsvorsitzender der AVECS Corporation AG



AVECS ISM System  
Approved and accepted  
by Det Norske Veritas  
Certificate from 03/25/99

für die öffentliche Anhörung des Ausschusses für  
Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

am Mittwoch, 14. November 2001

zu den Themen:

„Zweites Seeschiffahrtsanpassungsgesetz“ /  
„Seeunfalluntersuchungsgesetz“



AVECS ISM System  
Certified according to  
Typetest Regulations  
Cert.No. 40102-01 HH

Commercial Register  
Potsdam, HRB 13013  
VAT DE 164 939 712

Chairman of the  
supervisory board :  
Dr. Hartwig Meyer

Chairman of the board  
of management:  
Captain Dipl.-Naut.  
Hans - Werner Schleiter

Member of the board  
of management:  
Fred Ahrens

Bank accounts:  
Berliner Sparkasse  
Bank No. 100 500 00  
Account 7 300 189 54

Deutsche Bank 24  
Bank No. 120 700 24  
Account 38 696 66

AVECS Corporation AG, Ahornstraße 10, 14547 Fichtenwalde, Germany

Sekretariat des Ausschusses für Verkehr  
Bau- und Wohnungswesen  
des Deutschen Bundestages  
Platz der Republik 1

11011 Berlin

## Stellungnahme des unabhängigen Sachverständigen Kapt. Dipl.-Naut. Hans-Werner Schleiter (Vorstandsvorsitzender der AVECS Corporation AG) zum Fragenkatalog der Parteien

### Zur Person:

Diplom-Nautiker, Kapitänspatent AG, GMDSS Patent, C5 Ingenieurpatent,  
28 Jahre Seerfahrung davon 18 Jahre als Kapitän auf nationalen und  
internationalen Supertankern, 4 Jahre Direktor einer Schiffelektronik Firma in  
London, Mitglied des Deutschen Nautischen Vereins sowie dem Nautical Institute  
in London, geladener Sachverständiger beim Marine Accident International Forum  
(MAIF) (1999 in Japan und 2000 in Belize).

Sachverständiger zu Schiffsunfällen bei 2 Seeamtsuntersuchungen in Kiel.  
(Auswertung der Daten des Voyage Data Recorders)

z. Z. Vorstandsvorsitzender der AVECS Corporation AG in Fichtenwalde, die sich  
ausschließlich mit der Implementierung von Qualitäts-Sicherheits-Management-  
Systemen gemäß ISM CODE, ISO 900x, MARPOL, SOPEP sowie der  
Implementierung von Voyage Data Recorders (gemäß IMO Resolution 861 / 20)  
und den neuen Automatic Identification Systemen (AIS) (IMO ITU – RM 1371-1) in  
der Seeschifffahrt sowie der Marine befaßt.

In den letzten 6 Jahren wurden mehr als 1.000 nationale und internationale  
Seeschiffe, 119 Reedereien und 89 internationale Trainingscenter mit einem dem  
ISM Code gemäßen Software-System der AVECS AG sowie 40 Schiffe mit dem  
VDR System ausgestattet.

### Allgemein:

Aus dem mir vorgelegten Fragenkatalog der Parteien kann ich nur die  
sicherheitstechnischen Fragen beantworten. Für allgemeine Rechtsfragen sowie  
Fragen zur Untersuchung vom Flugunfällen bin ich weder qualifiziert noch  
kompetent.



AVECS Quality System  
Certified according to  
DIN EN ISO 9001  
Cert. No. QS-776HH



AVECS ISM System  
Certified according to  
Assessment Mod. GEN1  
Cert. No. SWC 980001



AVECS ISM System  
Approved and accepted  
by Det Norske Veritas  
Certificate from 03/25/99



AVECS ISM System  
Certified according to  
Type Test Regulations  
Cert. No. 99096-96 HH

Commercial register  
Potsdam, HRB 13013  
VAT DE164 939 712

Chairman of the supervisory  
board:  
Dr. Hartwig Meyer

Chairman of the board  
of management:  
Captain Dipl.-Naut.  
Hans - Werner Schleiter  
Members of the board  
of management:  
Fred Ahrens

Bank accounts:  
Berliner Sparkasse  
Bank No. 100 500 00  
Account 7 300 189 54  
Deutsche Bank 24  
Bank No. 120 700 24  
Account 38 696 66

Branch office:  
Am Seehafen 1  
18147 Rostock, Germany  
phone:  
+49 (381) 670 02 90  
fax:  
+49 (381) 670 02 91

## Fragen der SPD, Bündnis 90 / Grünen

### **Zu Frage 3:**

Um die Sicherheitskultur im internationalen sowie auch nationalen Seeverkehr zu erhöhen, ist es nach meiner Erfahrung absolut notwendig, dass eine Abkehr von der „Culture of Blame“ erfolgt. Bei der Analyse von Hunderten von Unfällen stellte sich immer heraus, dass aus Furcht vor Haftung und anderen Nachteilen, Daten gefälscht, unterdrückt oder sogar vernichtet wurden. Regress in jeglicher Form steht im absoluten Kontrast zur wahrheitsgetreuen Erfassung von Daten bei Schiffsunfällen. (siehe Estonia, Sea Empress etc.)

Um die Sicherheit in der Seeschifffahrt zu verbessern, ist es nötig, die **wirklichen** Mängel aufzudecken und durch internationale Gegenmaßnahmen Unfälle zu vermeiden.

Die Seefahrt ist schon seit Tausenden von Jahren globalisiert. Internationaler Erfahrungs- und Datenaustausch sowie gemeinsames Monitoring von eingeleiteten Maßnahmen sind die Grundvoraussetzungen für die Verbesserung der Sicherheit in der Seeschifffahrt.

Eine weitere Grundvoraussetzung ist eine internationale Gesetzgebung gleichen Standards. Nationale Alleingänge sind wirkungslos. Der IMO CODE soll diese internationale Sintflut von nationalen Vorgehensweisen, Untersuchungskriterien und Vorschriften standardisieren, vergleichbar, austauschbar und messbar machen. Der ISM Code basiert auf den gleichen Kriterien.

Die Seeschifffahrt kann nur auf internationaler Ebene betrachtet werden - niemals national. Eine „No Blame Culture“ würde es ermöglichen, wesentlich präventiver zu agieren als es zur Zeit möglich ist.

### **Zu Frage 5a:**

- Erkenntnisse aus Unfalluntersuchungen werden über Verfahrensanweisungen des ISM Codes direkt an die Seeleute weitergegeben.  
Schiffbauliche Mängel können über neue Bauvorschriften verbessert werden (GL, SeeBG, IMO, SOLAS).
- Ausbildungstechnische Mängel können zur Verbesserung an Schulen und Ausbildungszentren weitergeleitet werden (STCW CODE).  
Mängel in der Überwachung und Durchsetzung von Vorschriften können an die zuständigen Behörden weitergeleitet werden.
- Hafensysteme, Traffic Control, Küsten- und Umweltschutz, Gesetzesvorschriften können über diese Erkenntnisse verbessert werden.

### **Allgemein:**

Das Zusammenspiel von Ursachen in der Qualitätssicherungskette der Seeschifffahrt ist viel komplexer (siehe Grafik 1 im Anhang) als allgemein bekannt.

Es nutzt überhaupt nichts, immer nur von „Human Error“ zu reden oder nur die Schiffsbesatzungen sowie deren Reeder anzuprangern, denn die wahren Mängel liegen oft viel tiefer wie z. B. in unzumutbarer Brückenergonomie, mangelnder Kontrolle der Qualität von Befähigungsnachweisen, technischen und schiffsbaulichen Mängeln oder mangelhafter Ausbildungsqualität in den Ausbildungszentren usw.

**Hierzu ein Beispiel aus der Praxis:**

Deutsches Containerschiff (5200 TEU) nach Aussagen der Reederei, ein „High Tech“ Schiff, in dass sie Millionen für die Sicherheit investiert haben.

Folgender Zustand 1996: Sondergenehmigung wurde erteilt, dieses Schiff mit 12 Mann zu fahren, da sie „Multipurpose“ Offiziere (SBO) und philippinische Mannschaft an Bord hatten.

In einem Notfall wie z. B. Feuer müssen lt. SeeBG Vorschriften 2 Bekämpfungstrupps á 5 Mann plus 1 Leiter eingesetzt werden, dieses würde bedeuten, dass der Kapitän allein auf der Brücke wäre und ihm würden folgende Aufgaben zufallen:

- Sämtliche Navigation
- Sämtlicher Funkverkehr (GMDSS)
- Sämtliche Überwachung aller Funktionen im Schiff
- Sämtliche Entscheidungen bei der Notfallbekämpfung
- Sämtlicher Funkverkehr mit seinen Einsatzgruppen

Seine Entscheidungen trifft dieser Kapitän an Hand von Informationen von sage und schreibe 21 Computern und Bildschirmen. Jeden dieser Computer muss er selbst bedienen und jeder dieser Computer hat eine andere Bedienoberfläche.

Ich glaube, Sie gehen mit mir konform, dass hier der „Human Error“ vorprogrammiert ist.

Mangelnde Brückenergonomie und oder Unterbemanning wären hier für mich die wahren Ursachen von Unfällen.

Bei dem neuen SUG würden unabhängige Experten (nicht öffentlich) diese Ursachen ermitteln, so dass diese Erkenntnisse in neuen Bauvorschriften und Gesetzen einbezogen werden können und die Probleme dieses Schiffes sofort behandelt werden würden.

D. h. solche Erkenntnisse müssten dann auch sofort von den Sicherheitsbehörden auf diesem Schiff umgesetzt werden, da sonst der Zustand auf diesem Schiff bis zu einer neuen gesetzlichen Regelung, was bis zu 5 Jahren dauern kann, beibehalten wird.

Das oben genannte Schiff wurde 1997 dann mit 14 und 1998 mit 16 Leuten gefahren, schließlich wurde es an ein asiatisches Land verkauft. Dieses Schiff läuft noch immer deutsche Häfen an, jetzt mit einer rein asiatischen Besatzung, deren Ausbildungsgrad wir nicht kennen und unter einer Flagge, auf die wir keinen Einfluß haben.

Hier zeigt sich auch die Notwendigkeit der internationalen Zusammenarbeit und der internationalen Regelungen.

**Zu Frage 8:**

- Nein

**Zu Frage 8a:**

- Nein

**Zu Frage 9:**

Selbstverständlich: Ja, es erfolgt aber kein oder nur mangelhafter internationaler Abgleich, der durch den neuen IMO CODE geregelt werden soll.

### **Zu Frage 10:**

Die Bundesstelle sollte ausschließlich aus unabhängigen Experten bestehen, die auch die Beteiligten ohne Anwesenheit ihrer Vorgesetzten, Reedereivertretern oder von Behörden sowie Lobbyisten und Herstellern befragen können.

### **Zu Frage 11:**

Nach meiner Ansicht sollte jede Art von Strafe herausgehalten werden, da sonst die wahren Unfallursachen nicht sachlich erfaßt werden können. Verfolgung und Bestrafung von kriminellen Akten, Alkoholismus, Drogenkonsum haben nichts in der reinen Unfalluntersuchung zu suchen. „No Blame Culture“ Patentenzug und Verfolgung dieser Delikte sowie zivilrechtliche Haftungen müssen nach meiner Meinung separat behandelt werden. Die Seeunfalluntersuchung sollte ausschließlich dem Zwecke der Verbesserung der Sicherheit und zur Entwicklung von präventiven Sicherheitsmaßnahmen und Gesetzen dienen.

### **Zu Frage 12:**

Gemäß der verschiedensten nationalen Regelungen, die voneinander vollkommen abweichen können und meistens nur dem nationalen Interesse dienen.

Es ist ausschlaggebend, für die Verbesserung der Sicherheit in der Seeschifffahrt zu international übergreifenden Verfahrensweisen (siehe IMO Code) zu gelangen.

Hierzu muß man auch die die sogenannten Billig-Flaggenstaaten Konzepte verstehen.

Dazu ein paar Beispiele:

Welches SUG - Recht gilt:

1. Für eine in Deutschland ansässige Reederei, die ihre Schiffe unter 4 Flaggen fahren lässt (Liberia, Deutsches Zweitregister, Cypern und Singapore).  
(Besatzungsgemische aus Kroatien, Philippinen, Russland, Polen, Ukraine)
2. Für eine Billigflagge z. B. Antigua, deren Hauptverwaltung in Oldenburg (Deutschland) sitzt.
3. 800 Schiffe von Deutschland aus operierende Reedereien mit gemischten Besatzungen aus Deutschland und dem Rest der Welt).
4. Wie kommen wir ohne einheitliche internationale Gesetzgebung zur Unfalluntersuchung eines in Deutschland bereederten Schiffs, unter Liberia Flagge mit philippinischem Kapitän, das in Thailand auf Grund gelaufen ist.
5. Wie können wir eine Unfalluntersuchung durchführen, wenn ein russisches Schiff einen chinesischen Frachter vor Deutschlands Küste rammt, die beide von der deutschen „Traffic Control“ beraten wurden.
6. Wem ist schon bekannt, dass der High Commissioner of Maritime Affairs of Liberia in Washington (USA) sitzt und nicht in Liberia, und dass diese zweitgrößte Flaggenstaatflotte der Welt einen einzigen hauptamtlichen Seeunfalluntersuchungs-surveyor besitzt, der in Deutschland ansässig ist?

Ich glaube, dass diese wahren Beispiele deutlich genug zeigen, wie ungeheuerlich wichtig es ist, zu einer einheitlichen internationalen Gesetzgebung zu kommen und deshalb so rasch wie möglich national zu ratifizieren sowie politischen Druck auszuüben und dieses europa- und weltweit umzusetzen. (Wir sind eine der 18 wichtigsten Seefahrtsnationen von 178 möglichen.)

**Zu Frage 12b:**

Wie auf den MAIF Konferenzen bereits diskutiert und vereinbart, muss es zwischen den nationalen Ermittlungsbehörden internationale Übereinkommen geben, die den Datenaustausch sowie die Kooperation bei der Seeunfalluntersuchung ermöglichen.

**Zu Frage 14:**

Ich glaube, dass es offensichtlich ist, dass der zu befragende Kapitän kaum seine Reederei belasten wird, wenn vom Schutzverband der Reeder Interessenten (VDR) anwesend sind.

**Zu Frage 17:**

Nach meinem Rechtsverständnis sollte jedem das Recht eingeräumt werden, gegen einen Patentenzug (Berufsverbot) mit rechtlichen Mitteln zu wehren.

**Fragen der Fraktion der CDU / CSU**

**Zu Frage 1:**

Definitiv Ja, denn sonst werden wir die Sicherheit der Seefahrt nie in den bekommen.

**Zu Frage 2:**

Zwang wohl nicht, aber die Notwendigkeit.

**Zu Frage 3:**

Zur Zeit noch nicht, jedoch sehr wünschenswert. In der Luftfahrt werden viele Verfahren angewendet, die zwar nicht 1 zu 1 übernommen werden können, jedoch in angepasster Form gewaltige Vorteile für die Sicherheit in der Seefahrt bewirken würden. Unfalluntersuchungen sind reaktive Sicherheitsmaßnahmen, es ist aber viel wichtiger präventive Maßnahmen einzuleiten, die auf Datenanalysen von „Near Misses“, „Incidents“ und „Serious Incidents“ basieren, wie es in der Luftfahrt bereits praktiziert wird. (siehe Grafik 2 im Anhang). Die hier verwandten Daten müssen anonym eingespeist und von unabhängigen Experten analysiert werden.

Der ISM CODE ist dann ein ideales Mittel, mit neuen Verfahrensanweisungen die Erkenntnisse direkt an Seeleute weiterzuleiten und umzusetzen. Ein solches System gibt es in England MARS (Marine Accident Reporting Scheme) in veralteter Papierform. Durch die Einführung des VDR (Black Box) wären wir in der Lage, elektronisch, anonym kontinuierlich Daten in eine nationale Datenbank einzuspeisen, die von Experten analysiert werden können. Diese Erkenntnisse könnten dann an Flaggenstaaten, Behörden, Klassifikationsgesellschaften, Reeder und die fahrenden Seeleute weitergeleitet werden. In eine solche zentrale Datenbank müssen Erkenntnisse der Wasserschutz-SeeBG und Hafenstaat-Kontrollure einfließen. Die weitere Verknüpfung zu internationalen Datenbanken ist dann ein sehr geringer Aufwand und würde den automatischen Austausch von internationalen Erkenntnissen bewirken. Eine solche Datenbank (EQUASIS) wird in Frankreich bereits aufgebaut.

Sicherheit in der Seeschifffahrt kann nur durch internationale Kooperationen erreicht werden. Fehler, Mängel können nur in einer „No Blame Culture“ ermittelt werden. Die Hafenstaatkontrolle und die Klassifikationsgesellschaften wären die idealen Mittel, die Umsetzung der erworbenen Erkenntnisse zu überwachen.

#### **Zu Frage 4:**

Die Unfalluntersuchung muss unter Ausschluss der Öffentlichkeit erfolgen, die Ergebnisse können veröffentlicht werden.

Ein Widerspruchverfahren wäre nach meiner Meinung nur dann sinnvoll, wenn Mängel bei der Unfalluntersuchung nachgewiesen werden. Durch die Einführung des Voyage Data Recorders sowie des ISM Codes sind heute ausreichend Möglichkeiten gegeben zu den wahren Gründen eines Unfalls zu gelangen. Leider werden bestehende Frachter, Tanker usw. noch nicht mit dem VDR ausgerüstet.

#### **Zu Frage 5:**

Das nichtöffentliche Verfahren ist absolut notwendig, um eine Beeinflussung durch die Öffentlichkeit zu vermeiden. Die Qualität der Unfalluntersuchung hängt natürlich von der Zusammensetzung und Güte der Experten und Amtsträger sowie deren Unabhängigkeit ab. Fachliche Kompetenz sowie neueste Kenntnisse über die Entwicklungen, den Begebenheiten in der Seeschifffahrt, Erfahrung und detaillierte Praxiskenntnisse sollten neben Kenntnissen des Schiffbaus schon eine besondere Voraussetzung dieser Experten sein. Die Amtsträger und Leiter der Bundesstellen sollten einen regen Austausch mit ihren internationalen Kollegen führen. Ein elektronischer Datenaustausch wäre äußerst einfach einzurichten. Die Amtsträger und Leiter hätten weiterhin die Aufgabe, regelmäßig Aufklärung über Ermittlungsergebnisse bei den zuständigen Regierungsmitgliedern vorzunehmen. Gesetze in der Schifffahrt sind ausnahmslos reaktiv, verspätet, meist nicht praxisnah und nicht präventiv, obwohl vorausschauende Gesetzgebung möglich ist. Der ISM Code, der IMO Code, STCW 95, VDR, AIS sind rühmliche Ausnahmen und dienen zur Schaffung einer neuen Sicherheitskultur in der Schifffahrt basierend auf einer internationalen Ermittlung von Ursachen. Das SUG gemäß IMO Code soll die Grundlagen für eine solche Sicherheitskultur schaffen, die frei von kommerziellen Interessen ist.

### Zu Frage 6:

Die ist absolut richtig, viele Länder arbeiten bereits bei der Seeunfalluntersuchung mit der „No Blame Culture“ mit viel Erfolg. Flaggenstaaten müssen alle mit gleichen Regeln (IMO Code) eingebunden werden. Erlauben wir einigen sogenannten Billigflaggen die Ausgrenzung, wird die Schifffahrt auf diese Flaggen ausweichen, um die Gesetzgebung zu umgehen. An dieser Stelle müssen die führenden Nationen auch den Mut haben, solche Schiffe und Flaggen aus ihren Häfen zu verbannen oder diese Schiffe bei Nichterfüllung festzuhalten.

Gesetze in jeglicher Form gab es schon immer, sie wurden meistens nicht oder nur zum Teil durchgesetzt oder durch rechtliche Tricks (wie einige Billigflaggen oder Flaggenstaaten) umgangen.

Damit ein Gesetz in der Schifffahrt Erfolg haben kann, muss es international für alle Seefahrt betreibenden Länder gleich sein und von all diesen Ländern durchgesetzt und überwacht werden. Die Beliebtheit der Billigflaggen bei den Reedern liegt nicht nur in den steuerlichen Vergünstigungen, sondern auch sehr stark in den mangelnden Kontrollen sowie den mangelnden Sicherheits- und Bemannungsrichtlinien dieser Staaten.

Hierzu wiederum ein Beispiel:

Der Flaggenstaat Liberia ( 3600 Schiffe) hat gemäss seiner Bestimmungen höhere Sicherheitsregularien als Deutschland, jedoch werden sie höchstens auf 20 % der Schiffe umgesetzt, da die Schiffe in Seegebieten operieren, wo es kaum oder gar keine Liberia Inspektoren gibt. Aus dieser Tatsache allein ergibt sich notwendigerweise, dass die Schiffe, egal welcher Flagge, in jedem Hafen nach einem internationalen vereinbarten Standard geprüft werden müssen. Das Gleiche gilt natürlich auch für die Seeunfalluntersuchung. Der ISM CODE, MARPOL, SOPEP, STCW gehen alle in die gleiche Richtung der internationalen Standardisierung und Messbarkeit von Sicherheitskriterien. Der IMO Code (SUG) ist ein weiterer Meilenstein, um die chaotischen Verhältnisse der Schifffahrt in den Griff zu bekommen.

### Zu Frage 7:

Wie schon zuvor beantwortet, muss die Unfalluntersuchung ohne Öffentlichkeit erfolgen. Das heißt aber nicht, dass die Ergebnisse nicht zum Schutz der Öffentlichkeit benutzt werden können.

### Zu Frage 8:

Beteiligte ergeben sich aus der Qualitätssicherungskette (siehe Anlage Grafik 1)

### Zu Frage 9:

**Haftung kann ein wunderschönes Mittel sein, Sicherheit zu erzwingen. Aus der reinen Unfalluntersuchung sollten aber Haftungskriterien fern gehalten werden.**

Im Falle des Haftungsanspruchs ist es immer bereits zu spät, denn der Schaden ist dann bereits eingetreten - Unfalluntersuchung soll präventive Mittel schaffen und Mängel aufdecken, damit Unfälle vermieden werden können.

**Hierzu wiederum ein Beispiel:**

Tanker „Erika“ - Totalverlust vor der französischen Küste (1999)

Flagge: Malta, Reederei: Postkastenfirma (Bahamas), Charterer: TOTAL (franz. Ölmulti), Klassifikationsgesellschaft: RINA (Italien) seit einem Jahr davor Bureau Veritas, Besatzung: Inder, die Erfahrung mit Tankern hatten und die zum Teil schon vorher auf diesem Schiff waren Schiff und Reederei, Manager zertifiziert gemäß ISM Code. Vor der Beladung musste der Charterer ein sicherheitstechnisches Audit gemäß „Vetting“ Verfahren auf dem Schiff durchführen.

Der Hafenstaatkontrolleur im Ladehafen musste das Schiff gemäß ISM – CODE und „Port State Control“ - Regularien überprüfen.

Aus den Papieren war ersichtlich, dass auf dem Schiff diverse Sonderprüfung, wegen seines katastrophalen schiffsbaulichen Zustandes, durchgeführt worden waren. Trotz gegenteiliger Empfehlung der Surveyor wurde dem Schiff immer wieder alle Zertifikate und die Klasse erteilt.

Alle Reparaturen wurden von unsertifizierten und unkontrollierten Bauwerften durchgeführt.

**Genereller Unfallablauf:**

Das Schiff läuft aus Dunkirk nach dem Laden von Fuel – Oil aus und wurde vom dortigen Port State Control Beamten überprüft. Im englischen Kanal tobte ein Sturm in Orkanstärke. Das Schiff zerbrach aus Altersschwäche, die Mannschaft wurde gerettet, das Crude Öl (Ladung) wurde an die französische Küste geschwemmt.

**Schaden:**

Ca. 3-4 Mio US \$ (Schrott) Wert des Schiffes (versichert P & I Club )

Ladungswert: ca. 50 Mio US \$ (versichert durch „Havarie Gross“ = „General Average“)

Umweltschaden und Forderungen von Betroffenen: ca. 2 Milliarden EURO

Langfristiger Schaden: Küste, Meeresbiologie, Fischbestand nicht bezifferbar

**Haftung:**

Flaggenstaat Malta - keine

Eigentümer = keine

Reederei = Postkastenfirma mit Haftungsbegrenzung von 1 Mio. US \$ (P & I Club)

Manager = Pamax verlor sein ISM Zertifikat

Klassifikationsgesellschaft RINA : keine

Kapitän 3 Monate in Haft ohne Anklage

Port – State – Control Lade- und Löschhafen – keine

Zeitcharterer = keine

Voyage Charterer TOTAL haftet – Versicherer ist rückversichert bei „AXA GLOBAL RISK“

AXA zahlte schließlich.

**Neues (SUG)**

Aufklärung einer international geregelten Seeunfalluntersuchung (SUG) mit allen Beteiligten:

**An den Flaggenstaat:**

Wieso wurde das Schiff nicht ordnungsmäßig geprüft?  
 Gibt es Mängel im Registrations- und Prüfverfahren der Bauvorschriften?  
 Wie ist das Sicherheitsmanagement der Reederei gemäß ISM Code?  
 Wieso hatte das Schiff ein Fahrerlaubnis – Zertifikat ?  
 Wieso wurden die SOLAS Vorschriften nicht eingehalten?  
 Wie wurden Reederei und Schiff geprüft?  
 Wurden die Bemannungsrichtlinien eingehalten?  
 War die Besatzung vorschriftsmäßig ausgebildet?

**An die Klassifikationsgesellschaft RINA in Italien:**

Wieso hatte das Schiff ein Sicherheitszeugnis ?  
 Wieso wurden keine Mängel bei den Klassenbesichtigungen festgestellt?  
 Wie wurde das Schiff ISM zertifiziert?  
 Wie wurde die Seetüchtigkeit des Schiffes geprüft?

**An „Port State Control“ im Ladehafen:**

Wie wurde das Schiff geprüft?  
 Wurde der ISM Code überprüft?  
 Wurde die Besatzung auf ihren ordnungsgemäßen (vorgeschriebenen) Zustand geprüft?

**An „Port State Control“ im Löschhafen:**

Warum wurde das Schiff nicht festgehalten (gemäß ISM Code), nachdem eklatante Mängel festgestellt wurden?

**An den unabhängigen „Vetting“ Auditor:**

Wieso wurden keinerlei Mängel auf dem Schiff festgestellt und warum wurde es zur Beladung freigegeben?

**An die Besatzung des Schiffes:**

Waren die Mängel bekannt?  
 Wenn ja, warum wurden sie nicht öffentlich bekannt gegeben (ISM Code)?  
 Was wurde gegen Mängel unternommen?  
 Wie ist der Ausbildungsstand der Besatzung?  
 Welche Erfahrung besaß die Besatzung?  
 Welche Risk Awareness besaß die Besatzung?  
 Welche Zertifikate und Patente besaßen sie und entsprachen sie dem internationalen Standard (STCW)?  
 Wo und wie wurden sie ausgebildet?  
 Wie war der Unfallhergang?  
 Wurden die Seenotmaßnahmen eingehalten?  
 Waren die Rettungsmittel in Ordnung?  
 Wurden die Meldevorschriften eingehalten?  
 Wurden die SOPEP Procedures eingehalten?

In diesem Beispiel sehen sie, dass hier Behörden und Beteiligte aus 7 – 8 Nationen involviert waren. Nach dem alten SUG haben wir weder Rechte noch die Möglichkeit relevante Daten zu erhalten.

Das neue SUG ermöglicht uns solche Ermittlungen - es gibt uns sogar das Recht dazu. Es wird helfen, Mißstände wesentlich besser und schneller aufzudecken und uns ermöglichen, dagegen vorzugehen.

Natürlich wird es auch haftungstechnische Veränderungen geben – die Haftung wird wesentlich tiefer greifen.

**Wenn Regeln, Vorgehensweisen und Gesetze geschaffen werden, um die Öffentlichkeit, die Umwelt und das menschliche Leben zu schützen, muß auch die Verantwortung für deren Einhaltung und Durchsetzung übernommen werden.**

Sonst sollten wir besser nichts unternehmen, dem Chaos seinen Lauf lassen und hoffen, dass es nicht gerade uns trifft.

**Nach dem Unfall der „Erika“:**

Es wurde lauthals gefordert, dass die Klassifikationsgesellschaften für ihre Zertifizierungen haften müssen. (Einige haften bereits wie z. B. GL, Lloyd’s Register, DNV usw.). Es fehlt aber die Verantwortung bzw. Haftung der Behörden, der Werften (Erfüllung der SOLAS Vorschriften), der Flaggenstaaten, Lotsen, Schlepperdienste und Hafenbehörden.

Anbei **der offizielle SUG (gemäß IMO Code) Bericht** der französischen Behörden. Der ein Paradebeispiel für eine **nicht öffentliche Untersuchung, mit erstklassigen Experten** und der Aufklärung **der wirklichen Ursachen** ist.

Es zeigte sich, dass nicht die Besatzung Schuld an dieser Katastrophe war, sondern alle anderen Beteiligte und Schutzorgane hatten versagt.

Es zeigte sich auch eindeutig, dass wir ausreichende Prüfmittel, Instanzen und Gesetze haben, wenn diese jedoch weder richtig ausgeübt noch durchgesetzt werden, oder sogar den kommerziellen Vorteilen einzelner Gruppen geopfert werden, und niemand mehr für das was er tut verantwortlich gemacht werden kann, werden wir wohl mit noch größeren Katastrophen leben müssen.

**Die „Recommendations“ der französischen Untersuchungskommission sind ausgezeichnet und spiegeln den katastrophalen Zustand der Schifffahrt wieder.**

Wie nun diese „Recommendations“ umgesetzt und durchgesetzt werden, ist Sache der Politik. Haftung ist ein sehr effektives Mittel, Qualität zu erzeugen.

**Zu Frage 10:**

Aus der Beantwortung der Frage 9 ergibt sich ganz eindeutig, wie wichtig es ist, das neue Verfahren einzuführen.

Bei internationaler Zusammenarbeit in solchen Verfahren unter Nutzung von internationalen Datenbanken und Vernetzungen ist eine hohe Beschleunigung der Ursachenfindung gewährleistet. Noch wesentlicher ist jedoch, dass man dann schrittweise in der Lage wäre, präventiv in solche Missstände eingreifen zu können.

**Siehe auch Recommendations der Experten im Bericht der „Erika“**

**Zu Frage 11:**

Als absolut richtig. (siehe MAIF, Konferenz Amsterdam 1999)

**Zu Frage 12:**

Als absolut richtig.

**Zu Frage 13:**

Als absolut richtig

**Zu Frage 14:**

Durch Auswahl **unabhängiger, kompetenter Experten** und der „**Nichtöffentlichkeit**“ kann die Einflussnahme ausgeschaltet werden.

**Zu Frage 16:**

Die Qualität eines neuen SUGs hängt ausschliesslich von der Auswahl der unabhängigen und kompetenten Experten ab.

Die Kriterien für die Auswahl kann ich in beiden Entwürfen nicht finden.

**Zu Frage 17:**

Wenn die Voruntersuchung das Expertenteam beinhaltet und deren unabhängige Schlussfolgerungen als Grundlage für die Seeamtsverhandlung dient, ist gegen sie nichts einzuwenden.

Das Expertenteam sollte nach meiner Meinung durch das Seeamt ausgewählt werden und es bedarf natürlich der rechtlichen Mittel und der vollen Unterstützung der Wasserschutzpolizei, der See-BG, Port State Control, MRCC, Meldekopf, Revier- und Hafenbehörden, GL und des Bundesgrenzschutzes.

Die Ermittlungen müssen gesetzlich so untermauert werden, dass die Erfassung der Daten auch durchgesetzt werden kann.

**Zu Frage 21:**

Jede weitere Minderung von Ausbildung bei allen Beteiligten der Seefahrt ist konterproduktiv zur Sicherheit.

## IV. Fragen der PDS

### Zu Frage 1

Das menschliche Versagen ist zwar meistens der augenscheinliche Grund für Unfälle. Jedoch wird diese Phrase oft nur dazu benutzt, die wahren Hintergründe zu verschleiern. „Down the Line“ ist immer ein Mensch involviert. In der Seefahrt wird diese Phrase immer auf die an Bord befindlichen Seeleute verwandt, die natürlich das schwächste Glied der Qualitätssicherungskette in der Schifffahrt sind. In den meisten Fällen ist aber das menschliche Versagen durch andere Mängel, die auf die Seeleute keinerlei Einfluss sowie Rechte haben, vorprogrammiert.

Siehe Untersuchungsbericht „Erika“.

Bei den, immer häufiger werdenden, Aufzeichnungen der „Black Box“, stellen wir aber fest, dass bei den bis jetzt analysierten Fällen fast immer technische Mängel die Ursachen der Unfälle waren. (Bis jetzt 75% Technik und 25 % menschliches Versagen)

Zugegeben ist der Ausbildungsstand der Seeleute weltweit gesehen in einem katastrophalen Zustand. Das gilt nicht nur für Ausländer, sondern auch für Deutsche. (siehe „Bilanzierung arbeitsorganisatorischer Defizite in der Seeschifffahrt“, Schriftenreihe der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin. Seite 165, quote: „Ein Teil der Analyse hat deutliche Defizite der subjektiven Leistungsfähigkeit deutscher Seeleute nachgewiesen“). Diese zeigen sich vor allem in einer mangelhaften realistischen Bewertung der eigenen Leistungsfähigkeit. Oft wird über dem eigenen Kenntnisstand eine unkritische Haltung eingenommen. Dabei sind fachliche Detailkenntnisse kaum vorhanden. Weil einzelne Komponenten im Wirkungsmechanismus der Notfallbewältigung fehlerhaft bewertet werden, ergibt sich eine unzureichende komplexe Einschätzung von gefahrenvollen Situationen. Folglich ist auch die Risikobewertung nur unzulänglich möglich.

Mit dieser subjektiven Leistungsfähigkeit ist eine Umsetzung der Anforderungen des ISM-Code nur begrenzt möglich“ - unquote

Diese gleiche Aussage würde ich für viele andere Beteiligte der Seeschifffahrt übernehmen.

Es wird aber unmöglich sein, gut ausgebildeten Nachwuchs für die Schifffahrt zu gewinnen, wenn man den Beruf der Seeleute nicht wieder aufwertet.

Es fehlen bereits 135.000 Jungoffiziere und Ingenieure für die nächsten 5 Jahre.

Die Bemanning der Schiffe findet z. Z. mit 70 % Asiaten statt, die allgemeine- sowie fachliche Ausbildung dieser Leute ist weit unter dem internationalen Niveau.

Das internationale Gesetz STCW soll nun erzwingen, dass das Niveau der Ausbildung wieder angehoben wird. (Wird es wirklich umgesetzt ?)

Sprachliche Schwierigkeiten bei multinationalen Besatzungen haben oft zu Unfällen geführt. Englisch ist zwar eine Pflichtsprache in der Seefahrt, jedoch wird sie in den meisten Nationen nicht durchgesetzt.

Technisch mangelhafte Schiffe gibt es zu Tausenden in der Schifffahrt. Oft werden Mängel, die an die Reedereien berichtet werden, nicht behoben. Zeigt der Seemann diese Mängel den Behörden an, bedeutet das fast immer den Jobverlust für immer, da solche Vorgehensweisen an die Crew Agents weitergegeben werden und damit eine Vermittlung seiner Person nicht mehr erfolgt.

Es gibt regelrechte „schwarze Listen“ bei den „Crew Agents“. Die rechtliche Absicherung der Seeleute ist fast gleich Null.

**Zu Frage 2:**

Die Aufnahme der Fakten sollte erst getrennt und dann auch mit der Gegenseite gemacht werden, um Widersprüche und Falschaussagen aufzuklären.

**Zu Frage 3:**

Grundsätzlich ja. Bei den Schiffen mit einer „Black Box“ ist die Faktenaufnahme der Vorgänge auf dem Schiff für die letzten 12 Stunden sehr genau. Ursachen, die vor diesem Zeitraum liegen, kann man nur mit integrierten elektronischen Schiffsmanagementsystemen und Langzeitrecordern ermitteln (besonders Wartungs- und Zustandsüberwachung).

Siehe z. B.: „Erika“ – die wahren Unfallursachen liegen lange vor dem Unfallzeitraum.

Sie liegen in den nicht funktionierenden Kontrollsystemen und sind nicht einer Einzelaktion zuzuschreiben oder gar dem Fehlverhalten einer einzelnen Person (Human Error, Nautisches Verschulden).

Der Term „Nautisches Verschulden“ wird gern als Mülleimer benutzt, um die wahren Mängel nicht aufdecken zu müssen.

**Zu Frage 4:**

Die Untersuchung muss hinter verschlossenen Türen erfolgen, um Beeinflussung zu verhindern, die Ergebnisse können schon veröffentlicht werden. (siehe Bericht „Erika“)

**Zu Frage 5:**

Eine sehr gute Frage von ausschlaggebender Bedeutung. Dies geht nur, wenn der Untersuchungsausschuss mit solchen Rechten ausgestattet wird, die dieses ermöglicht.

Geschieht dies nicht, besteht natürlich die Gefahr, dass eine weitere Behörde geschaffen wird, die vollkommen wirkungslos ist, und von denen haben wir schon genug.

**Zu Frage 6:**

Der Untersuchungsausschuss wird seinen Bericht natürlich nur an Hand der vorliegenden Daten machen können, werden Daten nachgereicht oder festgestellt, dass Daten nicht richtig waren, so sollte schon ein Widerspruchrecht eingeräumt werden. (siehe Bemerkung im Untersuchungsbericht „Erika“)

**Zu Frage 7:**

Die eigentliche fachliche Untersuchung muss von jeglicher Strafverfolgung, sei es zivil- oder strafrechtlich, frei gehalten werden.

Nach Feststellung der Ursachen muss natürlich geprüft werden, ob eine strafrechtliche oder auch zivilrechtliche Verfolgung angebracht oder überhaupt möglich ist.

**Zu Frage 8:**

Das neue SUG (gemäß IMO Code) bedeutet Erhöhung von Qualität und nicht Minderung. Die Kostenfrage kann ich nicht beantworten.

Investitionen in Sicherheit dürfen nicht danach bemessen werden, was sie kosten, sondern was sie uns ersparen.

Der Erfolg solcher Investitionen ist nicht kurzfristig zu betrachten, sondern mittel- und langfristig.

## **Allgemeine Schlußbemerkungen:**

Wenn wir Katastrophen und Unfälle in unseren nationalen Gewässern verhindern wollen, müssen wir international agieren.

Um international agieren zu können, müssen wir gleiche Bedingungen schaffen, damit eine Zusammenarbeit und gemeinsame Kontrolle möglich wird. Das neue SUG schafft eine dieser Grundbedingungen und deckt die wahren Mängel auf, die es in der internationalen Zusammenarbeit und Kontrolle gibt.

Die ganze Welt redet von Globalisierung, die Seefahrt ist es schon seit Tausenden von Jahren.

In den Nationen, wo die Seefahrt eine untergeordnete Rolle (wie auch Deutschland) spielt, werden die Gefahren der Schifffahrt nicht oder nur zum Teil wahrgenommen.

In Nationen mit großen Schifffahrtsanteil (z. B.: Skandinavische Länder) herrscht eine viel höhere Sicherheitskultur und „Risk Awareness“ als bei uns.

Die IMO (eine Unterorganisation der UNO) versucht durch verschiedene Gesetzgebungen (ISM CODE, STCW, SOPEP, MARPOL, VDR, AIS und schließlich der IMO Code) die katastrophalen Zustände in Schifffahrt durch internationale Zusammenarbeit in den Griff zu bekommen.

Durch die Einführung der neuen Gesetze, besonders des ISM Codes, kann man generell eine steigende Verbesserung der Sicherheit in der Schifffahrt feststellen. Der IMO Code (SUG) ist ein weiterer Meilenstein in die richtige Richtung.

Qualitätssicherung heißt, dass man Probleme erfasst, dann Vorgehensweisen gegen diese Probleme entwickelt und schließlich diese Vorgehensweisen überwacht und kontinuierlich verbessert.

Das größte Problem ist die Gleichheit in der Seefahrt. Viele Reeder, Schiffseigentümer haben überhaupt nichts gegen mehr Sicherheit an Bord. Das Problem ist jedoch, dass die verschiedenen Flaggenstaaten unterschiedliche bis zu nicht vorhandene Sicherheitsbestimmungen haben. Dadurch fährt der gute Reeder mit hohen Kosten - der Schlechte mit niedrigen Kosten. Die Verfrachter und Charterer suchen den niedrigsten Anbieter. Hieraus ergibt sich ein kontinuierlicher Verfall zum Schlechten seit mehr als 30 Jahren.

Wenn für alle Staaten die gleichen Bedingungen herrschen und die Gesetze und Bestimmungen auch wirklich durchgesetzt werden würden, könnte dieser kommerzielle Vorteil der minderen Qualität nicht entstehen.

Aufgabe der Politik der beteiligten Länder ist es, diese Gesetze durchzusetzen und Kontrollorgane zu schaffen, die international zusammenarbeiten. (Die Seefahrt ist globalisiert, die Behörden und Kontrollorgane nicht)

Die Politik muss aber auch sicherstellen, dass die Kontrollorgane richtig funktionieren und international zusammenarbeiten.

Es muss möglich werden, die Sicherheit eines Schiffes gemäß eines bereits bestehenden Standards zu prüfen, egal welche Flagge es führt oder von wem es zertifiziert wurde. Weiterhin muss auch sichergestellt werden, dass diese Prüfungen qualitativ hoch sind, denn ist dies nicht der Fall wird jede Gesetzgebung zur Farce.

## Gewichtung der Seefahrt:

Die Größe der deutschen Seeschifffahrt unter Erstregister ist wirklich verschwindend klein.

Beim Zweitregister, welches im Ausland als Billigflagge bewertet wird, da sieht es schon besser aus.

Aber ganz anders sieht es aus, wenn man alle Flaggen nimmt, denn dann werden in Deutschland über 3 000 Schiffe verwaltet, d.h. sie werden von deutschen Management Firmen bereedert und verwaltet.

Die Eigentümer sind Hunderte von Kommanditgesellschaften, die sich wiederum aus Tausenden von Investoren zusammensetzen, die wiederum ihren Hauptvorteil aus den steuerlichen Abschreibungsmodellen sowie aus dem Verkauf des Schiffes nach der Abschreibungsphase, ziehen.

Die in Deutschland verwalteten Schiffe sind zu 80 % sehr moderne Fahrzeuge, die aber nach 5 bis 7 Jahren (Abschreibungsphase) an alle möglichen Staaten verkauft werden.

Welchen qualitativen Standard die Schiffe dann im Laufe der Zeit erhalten, entzieht sich unserer Kontrolle. Diese Schiffe kommen aber immer noch nach Deutschland, denn das Ladungsaufkommen bleibt das Gleiche. Nur dann kommen sie zum größten Teil ungewartet und mit gewaltigen Substandards und dadurch wesentlich geringeren Betriebskosten und unterbieten dadurch die Frachtraten. Dies hat wiederum zur Folge, dass die guten Reedereien die Aufträge verlieren und dann ebenfalls beginnen, ihre Standards zu reduzieren. Dieser Teufelskreis läuft schon seit 30 Jahren und hat den heutigen katastrophalen Zustand der Schifffahrt zur Folge.

Dieser Zustand ist der IMO und allen Staaten mehr oder weniger bekannt. Die internationale Gesetzgebung, die erlassen wurde, um diesen Umständen entgegenzuwirken, funktioniert nicht, da einzelne Staaten abweichende Gesetzgebungen ratifizieren, die Gesetze und Vorschriften durch nicht funktionierende Behörden (Inkompetenz und Korruption) unterwandern. Schlampige Surveys, mangelnde Überwachung, fehlende Haftung und Qualitätssicherung sowie Erzielung von kommerziellen Vorteilen brachen der Sicherheit in der Schifffahrt das Genick.

Verstehen sie bitte dies nicht falsch, nicht alle sind schlecht. Es gibt viele gute Reedereien und Staaten und andere Beteiligte, die sich bemühen, eine Verbesserung zu erreichen. Die Verteilung der Qualität bewegt sich, wie alles im Leben, auf einer „Gaußschen“ Kurve. 20 % Gute, 60 % irgendwo im Mittelfeld, 20 % Schlechte.

Es ergibt sich automatisch, dass wir international gleiche Regeln schaffen müssen und dass wir zusammenarbeiten müssen, um die 20 % Substandard Flaggen, Schiffe und Reeder rechtzeitig von der Schifffahrt verbannen können, bevor sie Katastrophen, wie die „Erika“ auslösen können.

Denken Sie an eine sehr alte Seefahrtsweisheit:

**Navigare necesse est (Seefahrt tut Not)**

Wenn wir Handel betreiben wollen, brauchen wir eine qualitativ hochwertige Schifffahrt.

Ca. 6.000 Tanker fahren zur See – 3.500 davon sind 22- 26 Jahre alt und absoluter Substandard. Unter deutscher Flagge fährt nicht ein einziger „Crude Oil „ Tanker. Als diese Schiffe alt und teuer wurden, haben wir sie Drittweltländern und Billigflaggen verkauft.

Heute sind wir entsetzt, dass uns solche „Schrotthaufen“ mit Erdöl beliefern. Stoppen können wir sie auch nicht, denn dann bricht die Erdölversorgung zusammen.

Das Gleiche gilt für alle Industriestaaten.

Kapitän Dipl.-Nautiker  
Hans-Werner Schleiter  
Managing Director (CEO)  
AVECS Corporation AG

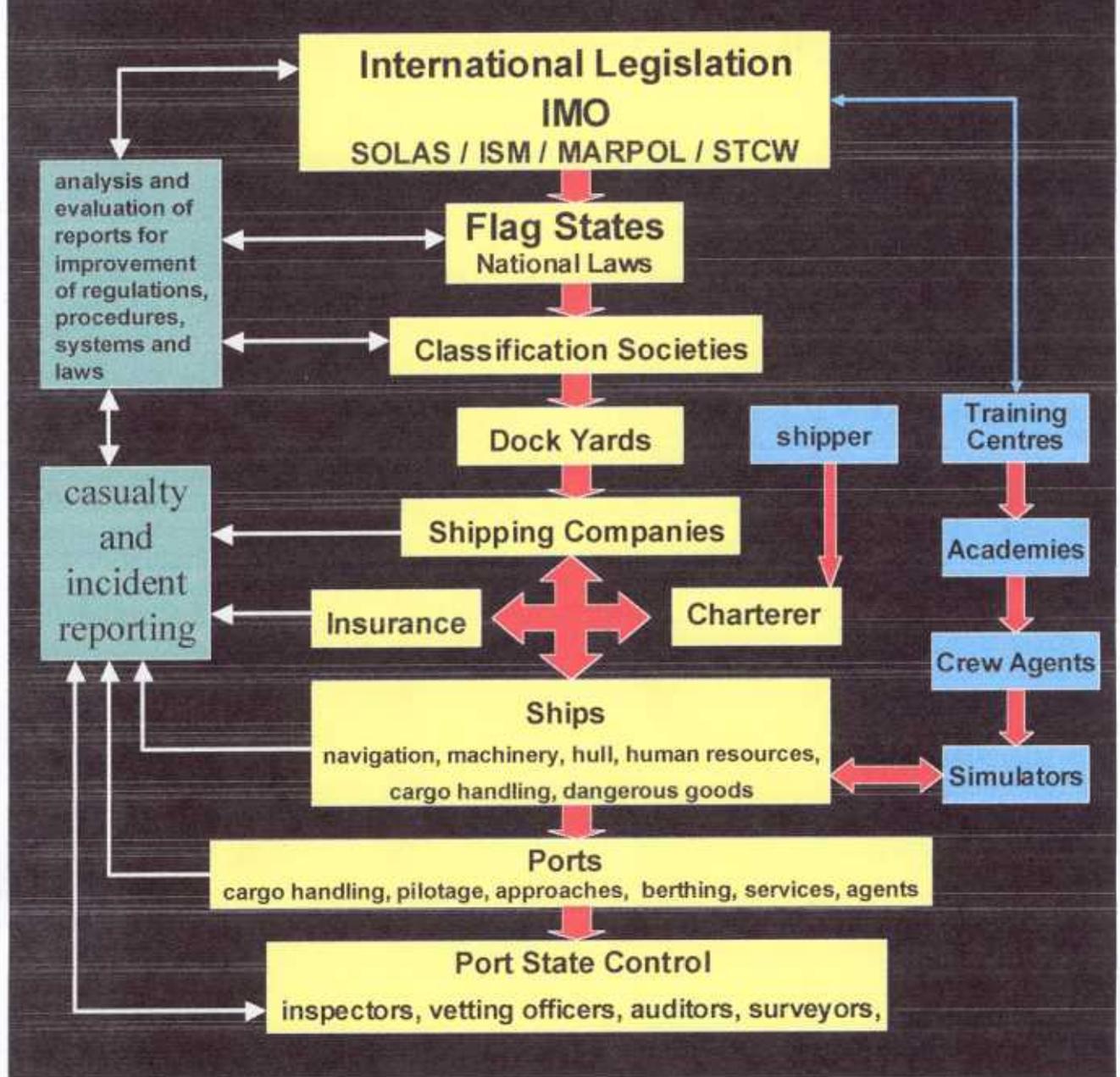
Anhang:  
Grafik 1  
Grafik 2

Weitere Verweise auf Dokumente im Internet:

Bericht der Expertenkommission: [www.equipement.gouv.fr/actualites/erika\\_anglais.PDF](http://www.equipement.gouv.fr/actualites/erika_anglais.PDF)

Stellungnahme RINA: [www.rina.it/material/afterErika.pdf](http://www.rina.it/material/afterErika.pdf)

**Grafik 1 - The global chain of Quality Safety Management in shipping using casualty and incident reporting for improvement**



Grafik 2 - Reporting Scheme to improve Flight Safety

