

Kiel, 20.03.2002

## Landtag aktuell

Es gilt das gesprochene Wort!  
Sperrfrist: Redebeginn

*TOP 13 – Artikel 2 des Zweiten Seeschiffahrtsanpassungsgesetzes (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz – SUG –)*

**Wilhelm Malerius:**

### Gesetzesanpassung würde ausreichen

Die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium und Vermerke von Referenten sagen, dass dem Gesetzentwurf der Bundesregierung unter anderem die Verpflichtung aus internationalem Recht zur Einführung eines neuen Seeunfalluntersuchungsverfahrens nach internationalem Standard zugrunde liegt. Das ist nicht richtig. Eine Anpassung an die Vorgaben der Richtlinie 1999/35/EG und den IMO-Code zur Untersuchung von Seeunfällen ist durch eine einfache gesetzliche Verweisung möglich.

Dänemark, Finnland, Schweden und Großbritannien sowie zahlreiche andere Schifffahrtsnationen haben die Anpassung auf diese Weise ausgeführt. Weder EG-Recht noch IMO-Recht verlangen von den Vertragsstaaten eine grundlegende Systemänderung. Der einschlägige Artikel 12 der EG-Richtlinie schreibt nur vor, dass die Mitgliedsstaaten im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung einen Rechtsstatus festlegen, der es anderen interessierten Staaten mit berechtigtem Interesse ermöglicht, an der Untersuchung teilzunehmen oder mitzuarbeiten.

Seeämter, fälschlich oft mit klassischen Gerichten gleichgesetzt, sind augenblicklich zuständig für die Untersuchung von Seeunfällen. Allerdings weniger nach dem Prinzip Schuld und Sühne, als vielmehr im Sinne von Ursachenforschung und Gefahrenvorsorge.

Erkenntnisse aus Seeamtsverfahren werden von Politik und Verwaltung, Seeberufsgenossenschaft, Klassifikationsgesellschaften oder Forschungseinrichtungen ausgewertet, um technische oder nautische Vorschriften sowie das Ausbildungsniveau zu verbessern. Seeämter können bei schweren Verfehlungen der Schiffsführung auch Patente entziehen. Seeamtsverhandlungen sind grundsätzlich öffentlich. Dies will das neue Gesetz ändern. Die neue Bundesstelle soll die Untersuchungen von Seeunfällen durchführen und darüber einen Bericht erstellen. Nur die Ergebnisse werden veröffentlicht. Die Seeämter sind nur noch für die Patententziehung zuständig. Diese Fälle werden von der WSD Nordwest den Seeämtern zugewiesen, und es sind etwa 5 % der Seeunfälle.

Wie sieht die Praxis nach Inkrafttreten des neuen Gesetzes aus? Nach dem Willen des Bundesverkehrsministers und seiner Verwaltung sollen alle ermittelnden Behörden effektiv zusammenarbeiten. Nach einem Seeunfall geht der Angestellte der Bundesstelle an Bord, stellt sich dem Kapitän vor und erklärt ihm, dass er für die Ursachenermittlung zuständig ist und er nichts zu befürchten hat. Neben ihm steht der Wasserschutzpolizist des Landes und erklärt dem Kapitän, dass er strafrechtlich sowie die Ursachen ermittelt. Der Kapitän zeigt mit einem Finger an den Kopf und äußert sich dementsprechend gegen die deutschen Behörden. Der den Kapitän beratende Makler rät diesem, einen versierten Juristen hinzuzuziehen. Was wird das Ergebnis dieser Untersuchung sein? Es werden vier Berichte vorliegen, und keiner weiß, welcher richtig ist.

Dieses Beispiel mag ein wenig überspitzt sein, aber hat hier nicht wieder der Schreibtisch gewonnen? Es muss auch die Frage erlaubt sein, ob eine Lex „Pallas“ geschaffen werden soll.

Am Freitag soll im Bundesrat über dieses Gesetz beraten werden. Augenblicklich überschlagen sich die Ereignisse. Hamburg, eine CDU/FDP-geführte Regierung, will nicht den Vermittlungsausschuss im Bundesrat anrufen. Das, meine Damen und Herren von der CDU/FDP, ist schon ein starkes Stück. Schleswig-Holstein und dieses hohe Haus sind nicht erpressbar. Durch unseren interfraktionellen Antrag geht mögli-

cherweise eine Signalwirkung in die anderen Küstenländer, und die Vernunft wird siegen.