

Deutscher Bundestag
Ausschuß für Verkehr-, Bau- und
Wohnungswesen
Sekretariat
Platz der Republik 1

11011 Berlin
e-mail: vorzimmer.wf7a2@bundestag.de

12.11.2001

11

030 / 10001/01 / FM

Stellungnahme zum Fragenkatalog des Ausschusses für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen zu der Anhörung am 14.11.2001 zu dem Entwurf eines 2. Seeschiffahrt-sanpassungsgesetzes und dem Entwurf eines Seeunfalluntersuchungsgesetzes

Der mir mit Schreiben von Herrn Oswald am 27.09.2001 übersandte Fragenkatalog enthält Fragen der Fraktion von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen (unter I.), der Fraktion CDU/CSU (unter II.), der Fraktion der FDP (unter III.) und der Fraktion der PDS (unter IV.).

Die Themenkreise der Fragen überschneiden sich zum Teil, so daß ich mir erlaube, Fragen zu einzelnen Themenkreisen zusammenzufassen und sie gemeinsam zu beantworten.

Desweiteren beschränke ich mich bei der Beantwortung der Fragen auf die Themenkreise, die sich mit der Seeunfalluntersuchung aus nautischer, verwaltungsrechtlicher, strafrechtlicher und, soweit notwendig, zivilrechtlicher Sicht befassen. Hierzu fühle ich mich als im Seerecht tätiger Rechtsanwalt und Nautiker (Kapitän (AG)) fachlich in der Lage, zudem ich seit 1986 ständig mit der rechtlichen Bearbeitung von Seeunfällen betraut bin und viele Verhandlungen vor den Seeämtern und dem Bundesoberseeamt als Anwalt eines Beteiligten zu führen hatte. Außerdem vertrete ich ständig Reedereien und See-Kasko- und Haftpflichtver-

sicherer anlässlich von Kollisionen, Strandungen und anderen Unfallgeschehen. Last but not least war ich in den letzten Jahren auch mit der Vertretung von Nautikern vom Dienst vor den Seeämtern betraut.

Nicht beantworten werde ich die Fragen zu verfassungsrechtlichen und öffentlich-rechtlichen Problematiken sowie Fragen zur Flugunfalluntersuchung.

Hierzu hat der Ausschuß andere kompetente Sachverständige berufen.

Dieses vorausschickend nehme ich wie folgt Stellung.

Themenkreis:

**Sinn und Zweck der Seeunfalluntersuchung und
Notwendigkeit der Feststellung eines Verschuldens / Fehlverhaltens
sowie die Art und Weise der Einvernahme der am Seeunfall Beteiligten**

Stellungnahme zu den Fragen

I.3.

Welche Ausrichtung hat der moderne seefahrtsbezogene Unfalluntersuchungsstandard im internationalen Maßstab, und insbesondere welche Bedeutung hat die Abkehr von einer "Culture of Blame" für die Zusammenarbeit der Staaten und für die Fortentwicklung der internationalen Sicherheitskultur auf See?

IV.1:

Liegen die Fehler bei Schiffsunfällen hauptsächlich im technischen oder im menschlichen Bereich, und ist es möglich, diese Fehler ohne eine Schuldzuweisung festzustellen und zu benennen?

IV. 2

Kann eine Einvernahme der an einem Seeunfall beteiligten Kapitäne, Schiffsoffiziere, Ingenieure, Nautiker vom Dienst der Revierzentrale jeweils getrennt ohne gleichzeitiges Beisein der Gegenseite erfolgen oder können sich dadurch Fehler in der Aufnahme der Fakten einschleichen?

IV. 3

Ist es sinnvoll, ohne mündliche Verhandlung und ohne Möglichkeit des Fragenstellens der Gegenseite eine ordnungsgemäße Sachverhaltsfeststellung in einem Unfall zu gewährleisten, an dem hauptsächlich menschliches Versagen die Ursache gestaltet hat?

Einführung

Seeunfälle werden in Deutschland seit mehr als 100 Jahren auf Basis verschiedener gesetzlicher Grundlagen staatlich untersucht. Der Sinn und Zweck in der Seeunfalluntersuchung hat sich in den letzten Jahrzehnten nicht geändert, und er ändert sich auch nicht durch das neue Gesetz. Im Vordergrund standen und stehen heute noch immer:

Die Untersuchung der objektiven Ursachen und Umstände des Seeunfalls,
die Auswertung des Untersuchungsergebnisses zur Verhütung künftiger Unfälle,
die Feststellung eines Fehlverhaltens eines Beteiligten und dann ggf. Entziehung eines Patents.

So sieht es schon das Seeunfalluntersuchungsgesetz vom 28.09.1935 (RGL I. Seite 1183) vor. So ist es im jetzigen Seeunfalluntersuchungsgesetz bestimmt, und so wird es (bezüglich der Entziehung von Patenten - in zwei Schritten -) durch das neue Gesetz vorgesehen.

Als wesentlicher Aspekt tritt hinzu, daß bisher in Schiffskollisionsfällen die seeamtliche Entscheidung Basis für außergerichtliche Vergleichsversuche war, die in der Mehrzahl der Fälle auch gelungen sind und so zu einer Entlastung der Zivilgerichte führten.

Last but not least haben auch die Strafgerichte die hohe Fachkompetenz der Seeämter akzeptiert, und so ist die Untersuchung eventueller strafrechtlicher Aspekte eines Seeunfalls erheblich vereinfacht.

Ursachenrekonstruktion nach geltendem Recht

Typische Fälle der Seeunfalluntersuchung sind Kollisionen zwischen Seeschiffen in den küstennahen Revieren, sowie die Strandung von Schiffen aufgrund von Navigationsfehlern respektive aufgrund von Ausfällen einzelner Aggregate an Bord des Schiffes.

1. Betrachtet man zunächst die Schiffskollisionen, so wird man feststellen, daß diese nahezu ausschließlich auf das Versagen der auf der Brücke diensttuenden Kapitäne respektive Schiffsoffiziere in der jeweiligen Situation zurückzuführen ist (human error). Schiffskollisionen, die allein auf einen technischen Ausfall (etwa plötzlich und unerwarteter Ausfall der Ruderanlage) zurückzuführen sind, treten nahezu nie auf.
2. Bei der Rekonstruktion, wie es zu der Kollision kommen konnte, stehen heute den Untersuchenden kaum technische Mittel zur Verfügung. Eine Black-Box, wie man sie aus der Luftfahrt kennt, ist an Bord der Schiffe noch kaum zu finden. Selbst wenn sie jetzt auf einzelnen Schiffen eingeführt werden sollte, muß damit gerechnet werden, daß sich in den nächsten 25 Jahren die Black-Box nur ganz allmählich durchsetzen wird und man bis dorthin in der Regel ohne Auswertungsmöglichkeiten einer Black-Box auf beiden Schiffen auszukommen hat.
3. Allein in den inneren Revierbereichen, die auch mit einer Radarvideoanlage ausgerüstet sind (angefangen mit Deutsche Bucht Radar bis hin zur Elbe, Weser und Ems hinaus bis hin zu der neuen Anlage in Rostock) kann man mit Hilfe der Auswertung des Radarvideos versuchen, die Rekonstruktion der Fahrtabläufe beider Schiffe zu objektivieren.

Aber selbst dort hat sich gezeigt, daß allein die Standortbestimmung des einzelnen Schiffes zu einem bestimmten Zeitpunkt nicht ausreicht, um eine Kollision und ihre Hintergründe aufzuklären.

4. Die Befragung der einzelnen Beteiligten über ihre Handlung respektive Unterlassung ist immer wesentlicher Bestandteil der Unfallursachenrekonstruktion. Nach diesem ersten Schritt der Befragung kommt als wesentlich zweiter Schritt die Gegenüberstellung der Aussagen beider Schiffsführer. Nahezu regelmäßig sind diese Aussagen nicht deckungsgleich und nahezu regelmäßig gelingt es erst in der mündlichen Verhandlung vor dem Seeamt, wenn beide Beteiligte sich gegenüberstehen und beide Beteiligten die Ausführung des jeweils anderen hören, die beiden subjektiven Wahrnehmungen zu objektivieren und einen objektiven Tatbestand zu ermitteln.

Besonders positiv ist bei diesem Verfahren die Tatsache, daß jeder der Beteiligten die Aussage des anderen Beteiligten hören kann, ja hören muß und durch eigene Fragen respektive Fragen seines Anwalts den anderen Beteiligten entweder zu einer besseren Erkenntnis kommen läßt oder die eigene subjektive Wahrnehmung als nicht richtig und deshalb zu korrigieren erkennen kann.

5. Die Praxis zeigt, daß es in der Regel schon den Seeämtern, spätestens aber dem Bundesoberseeamt gelingt, so den objektiven Sachverhalt festzustellen, der von beiden Parteien akzeptiert wird.

Somit kann das erste Untersuchungsziel, die Feststellung objektiver Ursachen und Umstände des Seeunfalls, im jetzigen Verfahren erreicht werden.

Untersuchungsverfahren nach dem Entwurf

Im zukünftig vorgesehenen Verfahren werden sich die Beteiligten nicht mehr gegenüberstehen, sondern die Untersuchungskommissionen werden allein und getrennt die Schiffe aufsuchen und die Beteiligten vernehmen. Ungereimtheiten der einzelnen subjektiven Wahrnehmung der Beteiligten können nicht in einer gemeinsamen Verhandlung gegenüber gestellt und abgeglichen respektive korrigiert werden.

Das erste Untersuchungsziel wird somit nicht oder nicht so zweifelsfrei und für beide Beteiligten akzeptabel erarbeitet.

Verschulden / Fehlverhalten

Fest steht jedoch, daß am Ende des Spruchs bei der Feststellung der objektiven Ursachen und Umstände des Seeunfalls man nicht umhinkommen wird, fehlerhafte Manöver respektive unterlassene Manöver einer oder beider Schiffsführungen zu benennen.

Solange eine Kollision darauf zurückzuführen ist, daß eine der Besatzungen oder vielleicht beide nicht die richtigen Manöver gefahren haben, solange muß man auch deutlich machen, welcher der Manöver fehlerhaft waren und wer für den Fehler verantwortlich ist.

Eine Abkehr von einer Zuweisung eines Fehlverhaltens für die Fortentwicklung internationaler Sicherheitskultur auf See ist entweder ein naiver Versuch einer Fehlleitung von Untersuchungsorganen oder einfach ein Verschließen der Augen vor der Realität.

Wenn bei einer Kollision auf einem oder beiden Schiffen nicht ordnungsgemäß navigiert wurde, kann man entweder darauf verzichten, diesen objektiven Tatbestand zu benennen und damit darauf verzichten, das Hauptuntersuchungsziel zu erreichen oder aber man bleibt gezwungen, zu sagen, welcher Schiffsführer, welchen Schiffes, welchen Fehler in der Navigation zu verantworten hat.

Wie geht man mit der Feststellung eines Fehlverhaltens um?

Erst in der zweiten Ebene muß man darüber nachdenken, wie man mit dem Fehler umgeht d.h. ob und wie sanktioniert wird.

Hier hat das bestehende SeeUG in seinen §§ 18 und 19 SeeUG gutes Augenmaß bewiesen und ist weit entfernt von einer Schuldzuweisung (Culture of Blame).

Bei einfachen Fehlern eines Nautikers, selbst wenn sie größte Folgen haben, werden diese Fehler zwar benannt, aber sie haben weder den Patententzug noch ein Verbot, verantwortlich ein Schiff auf deutschen Gewässern zu führen, zur Folge.

Erst wenn festgestellt werden muß, daß dem Inhaber eines Patents eine Eigenschaft fehlt, die für seine Berufsausübung erforderlich ist (§19, Abs. 1, Ziff. 2 SeeUG) muß über den Entzug eines Befähigungszeugnisses nachgedacht respektive das Befähigungszeugnis entzogen werden.

Das richtige Ziel, nämlich Abkehr von Schuldzuweisung hat das SeeUG bereits 1987 erreicht, ohne jedoch das Hauptziel, Untersuchung der objektiven Ursachen und Umstände des Seeunfalls, aus den Augen zu verlieren.

Was für die Schiffskollision gilt, gilt genauso für die Strandung und Grundberührung als ebenfalls häufiger Fall der von Seeämtern zu untersuchenden Schiffsunfälle.

Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzustellen, daß, solange Schiffsunfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind, man nicht umhin kommt, dieses Versagen zu benennen, wenn man die objektive Ursache des Schiffsunfalls feststellt.

Die Beschreibung eines objektiven Unfallgeschehens, auch wenn damit einhergehend, einem Menschen fehlerhaftes Verhalten zu testieren, hat nichts mit einer "Culture of Blame" zu tun.

Über Schuldzuweisung entscheidet das Seeamt schon heute sehr eingeschränkt und abgestuft. Um hier eine Verbesserung - welcher Art? - zu erreichen, bedarf es keiner Gesetzesänderung.

II.

Seeunfalluntersuchung und öffentliches Verfahren

Stellungnahme zu den Fragen

I. 14

Welche Vor- und Nachteile ergeben sich für Beteiligte und interessierte Gruppen (z.B. VDR) aus einer nicht öffentlichen Seeamtsverhandlung?

II.5

Ist auch im angestrebten neuen Verfahren der Grundsatz der Öffentlichkeit gewährleistet?

IV.4

Ist eine ordnungsgemäße Information der Öffentlichkeit gewährleistet, wenn die Unfalluntersuchung hinter verschlossenen Türen vor einem Ausschuß stattfindet?

Bisher waren Seeamtsuntersuchungen öffentlich. Darüber hinaus war die Möglichkeit der Akteneinsichtnahme durch Dritte (Versicherer, Ladungsbeteiligte) relativ großzügig und ausführlich gestaltet.

Das hat erhebliche positive, aber auch negative Aspekte.

Bei den negativen Aspekten muß festgestellt werden, daß jede öffentliche Seeamtsverhandlung für den daran beteiligten Schiffsoffizier, Schiffssingenieur, Nautiker vom Dienst eine persönliche Belastung darstellt.

Zwar ist bei einem "Standardschiffsunfall" das öffentliche Interesse an der Seeamtsverhandlung gegen Null tendierend, jedoch bei spektakulären Schiffsunfällen, insbesondere wenn Umweltverschmutzung ihre Folgen waren, ist verständlicherweise das öffentliche Interesse sehr groß.

Ginge es allein um die Interessen der am Unfall unmittelbar beteiligten Kapitäne, Schiffsoffiziere, Reeder, Nautiker vom Dienst und Behörden, so wäre die Öffentlichkeit eher als Belastung anzusehen. Doch muß darauf hingewiesen werden, daß die Öffentlichkeit für den einzelnen Beteiligten vor dem Seeamt weniger "störend" sein dürfte, als die Öffentlichkeit in einem Strafverfahren, eben weil er vor dem Seeamt Beteiligter und nicht Angeklagter ist.

Demgegenüber steht das Recht der Öffentlichkeit, ordnungsgemäß über Geschehnisse informiert zu werden, die gerade bei Unfällen mit Gewässerverunreinigung Bedeutung auch für jeden einzelnen Bürger haben können.

Ist die Öffentlichkeit durch eine öffentliche Verhandlung ordnungsgemäß und vollständig informiert, so tritt auch hier eine höhere Akzeptanz der Entscheidung des Seeamtes und somit eine positive Beeinflussung des anzustrebenden Rechtsfriedens ein.

III.

Die Stellung der Behörde im seeamtlichen Untersuchungsverfahren

Stellungnahme zu den Fragen

10

Wie wird die Neutralität der Bundesstelle nach dem Gesetzentwurf zur Seeunfalluntersuchung gewährleistet oder gibt es Möglichkeiten der Einflußnahme gegenüber der Bundesstelle?

III.14

Wie wird die Neutralität der nach dem Regierungsgesetzentwurf einzurichtenden Bundesstelle gewährleistet sein und gibt es Möglichkeiten der Einflußnahme?

IV.5

Wie kann man sicherstellen, daß eine Behörde, die eine andere Behörde ohne die Möglichkeit des Hinterfragens durch Dritte (Anwälte der beteiligten Kapitäne) einvernimmt, eine ordnungsgemäße Feststellung von Schadensverursachung durch die Behörden sicherstellt (muß nicht befürchtet werden, daß die Revierzentralen und die Wasser- und Schifffahrtsämter bei Fehlern durch die Untersuchungsbehörde gedeckt werden)?

In diesem Themenkreis liegt einer der Hauptproblempunkte und Streitpunkte zwischen den Befürwortern des Regierungsentwurfes und deren Kritikern.

Hintergrund ist der folgende.

Das jetzige Seeunfalluntersuchungsgesetz entstand Anfang der 80-er Jahre, mithin in einem Zeitraum, als die Einflußnahme auf die Seeschifffahrt von außen durch die Radarüberwachung der Revierzentralen noch in ihren Kinderschuhen steckte. Schon damals hatten jedoch Kritiker darauf hingewiesen, daß immer dann, wenn Interessen der Bundesrepublik Deutschland - etwa bei der Beschädigung von Wasserschutzanlagen, Schleusen etc. - involviert sind, zu befürchten sei, daß die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen versuchen könnten, auf die ihnen angegliederten Seeämter zumindestens informell Druck auszuüben. Formeller Druck ist sowohl nach dem SeeUG und als auch nach dem SUG ausgeschlossen.

Nahezu zeitgleich mit der Einführung des damals neuen Seeunfalluntersuchungsgesetzes im Jahre 1987 begann auch der Aufbau der Radarzentralen, etwa in Wilhelmshaven für die Deutsche Bucht, in Emden für die Ems, in Bremerhaven für die Unterweser und in Brunsbüttel für die Unterelbe.

Mit der Einführung der Radarüberwachung und der Einführung der Beratung der Schifffahrt durch die Revierzentralen bekam die Schifffahrt im küstennahen Bereich eine neue Qualität. Sie erhielt Unterstützung und Informationen durch die an Land tätigen Nautiker vom Dienst. Es dauerte aber gar nicht lange, bis zum ersten Mal fraglich wurde, ob diese Unterstützung von Land richtig und sachgerecht war oder ob ein Fehler in der Beratung vorlag und falls ja, wer diesen Fehler zu vertreten hatte.

Nun zeigte sich schon bei der ersten Kollision mit Beteiligung eines Nautikers vom Dienst, nämlich bei der Kollision "NORDIC STREAM" / Fähre "HAMBURG", daß die Befürchtungen der Kritiker zumindest nicht aus der Luft gegriffen waren. Informell, aber nicht weniger massiv, versuchte die Behörde hier, aber auch bei späteren Kollisionen, ihr eigenes Verhalten möglichst weitgehend aus dem Schußfeld herauszuhalten. So sollte zunächst der Nautiker vom Dienst, der tatsächlich ein originärer Beteiligter ist, nicht als Beteiligter im seeamtlichen Verfahren auftreten dürfen, sondern lediglich der Behördenleiter, was verbrämend als Schutz des Nautikers vom Dienst bezeichnet wurde.

Das ist sachlich falsch, denn es wäre genauso, als wenn man den Kapitän nicht als Beteiligten auftreten ließe, sondern nur den Reeder selbst.

Dem Eingriff der Behörde widersetzten sich jedoch die Seeämter, allen voran das Bundesoberseeamt mit dem Ergebnis, daß schließlich mit der Entscheidung des Verwaltungsge-

richts Hamburg im Jahre 1991 richtigerweise auch die Nautiker vom Dienst Beteiligte wurden und wie die anderen Beteiligten vor dem Seeamt Rede und Antwort zu stehen hatten und insbesondere auch die Fragen der anderen Beteiligten und deren Anwälte beantworten mußte.

Dies war und ist der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ein Dorn im Auge. Denn neben der Gefahr, bei großen Schiffsunfällen selbst in die öffentliche Kritik zu geraten und ggf. durch ein seeamtliches Verfahren einen konkreten Fehler vorgehalten zu bekommen, muß die Behörde auch fürchten, ggf. zivilrechtlich in die Haftung genommen zu werden und durch den "Behördenteil" Seeamt dem Anspruchsgegner wichtige Informationen "in die Hand zu spielen".

Sollte sich nämlich eines Tages einmal in einer seeamtlichen Untersuchung herausstellen, daß der Unfall auf eine falsche Handlung eines Behördenmitarbeiters zurückzuführen ist, so kann der vor einem Seeamt festgestellte Sachverhalt eines Unfalls Basis für eine Reederei oder deren Versicherer sein, zivilrechtliche Ansprüche gegen die Bundesrepublik Deutschland zu stellen.

Beides ist von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung unerwünscht, und die Tatsache, daß zur Meidung einer solchen "Gefahr" bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung einiges unternommen wird, wird ab und an auch dem Außenstehenden deutlich.

Ein Beispiel hierfür dürfte die Entscheidung des Seeamtes Emden und des Bundesoberseeamtes bezüglich der Grundberührung des Motortankers "VIKTORIO CODOVILLA" sein (AZ: W8/88 vom 24.07.1998). Hier kam es auf der Jade bei Stromkilometer 21 zu einer Grundberührung des mit 39.000 ts Rohöl beladenen Tankers "VIKTORIO CODOVILLA", außerhalb des Terrassenrandes, aber an einer Stelle, wo ausreichend Tiefe zu erwarten war. Bedauerlicherweise war aber nicht ausreichend gebaggert und auf die Mindertiefe von der Behörde nicht hingewiesen worden.

Die Grundberührung war dergestalt, daß von der Brücke aus eine deutliche "Welle" durch die Stahlbeplattung des Oberdecks des Tankers von vorn nach achtern wandernd, optisch wahrnehmbar war. Das Schiff war sofort wieder frei, es kam nicht zu einem Austritt von Rohöl oder zu einem Schaden des Schiffes.

Zunächst war sich die Behörde klar und einig, daß der Unfall allein darauf zurückzuführen war, daß der Lotse fehlerhaft navigiert hatte und daß ein Beinahe-Unfall vorlag, der gemäß SeeUG zu untersuchen war.

In der Verhandlung vor dem Seeamt Emden stellte sich jedoch heraus, daß der Lotse mit seinem Schiff dort fahren durfte, wo er gefahren ist und dort fahren mußte, um einem Bohrschiff auszuweichen.

Die Mindertiefe hingegen war von der Behörde zu vertreten und nicht ordnungsgemäß mitgeteilt. Deshalb kam das Seeamt Emden nicht umhin, dem Wasser- und Schiffsamt Wilhelmshaven ein Fehlverhalten auszusprechen.

Die Behörde hat gegen diesen Spruch des Seeamtes Emden Widerspruch erhoben, und jeder, der die Vorbereitung der Bundesoberseeamtsverhandlung mitverfolgen mußte und der die Verhandlung miterlebte, konnte nicht umhin, festzustellen, daß hier vieles unternommen worden war, dieses Fehlverhalten aus der Welt zu räumen.

Das ist auch letztendlich gelungen.

Das Bundesoberseeamt hat festgestellt, daß eine so "leichte Grundberührung" selbst eines vollbeladenen Tankers, die weder eine Beschädigung des Schiffes, noch eine Beeinträchtigung des Verkehrs, noch eine Umweltverschmutzung zur Folge hatte, unerheblich ist, und damit weder eine konkrete Gefährdung noch einen Seeunfall darstellte.

Mithin hätte das Seeamt Emden auch kein Fehlverhalten der Behörde feststellen dürfen. Das Verfahren wurde eingestellt.

Diese veröffentlichte Entscheidung ist symptomatisch für das, was hinter der jetzt geplanten Gesetzesänderung steht.

Ohne mündliche Verhandlung und ohne Öffentlichkeit werden solche "Behördenvorfälle" noch leichter aus der Welt zu schaffen sein oder sich auf die Schultern der zivilen Schifffahrt verteilen lassen.

Jeder, auch jede Behörde, der sich selbst kontrollieren soll, ist potentiell gefährdet, sich nicht ordnungsgemäß zu kontrollieren. Eine mündliche und darüber hinaus öffentliche Verhandlung ist ein gutes Regulativ, hier "helfend" einzugreifen.

Mit der Zunahme der Beratungstechnik der Schifffahrt durch Radar und UKW muß damit gerechnet werden, daß in künftigen Fällen immer mehr die Behörden und ihre Mitarbeiter in das Rampenlicht rücken.

Allein, wenn es gelingt, die Verhandlung nicht öffentlich werden zu lassen und gleichzeitig die Verhandlung als solche abzuschaffen und durch ein Untersuchungsverfahren, wie im Gesetzentwurf vorgesehen, abzulösen, nachdem es eben nicht mehr möglich sein wird, daß Anwälte und Sachverständige von Reedereien und Versicherern unangenehme Fragen stellen können, wird es möglich sein, solche "Problemfälle der Behörden" von vornherein abzustellen und Fehler von Behörden und ihren Mitarbeitern "völlig intern zu behandeln" und eine objektive Aufdeckung der tatsächlich Unfallursachen "ggf. zu schönen". Beteiligte Kapitäne und Schiffsoffiziere auf Schiffen, die in solche Verfahren verwickelt werden, müssen befürchten, daß die Bundesstelle ihr Fehlverhalten hervorhebt, um im Gegensatz das Fehlverhalten der Behörde zu minimieren oder gänzlich nicht hervortreten zu lassen.

Die Möglichkeit, eine Behörde in die Haftung zu nehmen, verschließt sich dann der maritimen Industrie nahezu vollkommen, weil es kein Verfahren mehr geben wird, das die Behörde zwingt, ihr Verhalten darzustellen und offenzulegen.

IV.

Wegfall der Widerspruchsbehörde Bundesoberseeamt

Stellungnahme zu der Frage

IV.6

Entspricht es dem Rechtsstaatsprinzip, wenn ein Beteiligter nicht mehr die Möglichkeit hat, eine fehlerhafte Entscheidung in einer zweiten Verhandlung (vor dem Bundesoberseeamt) fachlich und rechtlich prüfen zu lassen?

In der Mehrzahl der Fälle können schon die Seeämter den objektiven Sachverhalt des Seeunfalls feststellen. Relativ selten muß das Bundesoberseeamt angerufen werden, um einen

nicht vollständig oder fehlerhaft festgestellten Sachverhalt erneut zu überprüfen und ggf. zu korrigieren. Wesentlich häufiger geht es im Widerspruchsverfahren um Fragen der ordnungsgemäßen Bewertung des Sachverhalts durch das Seeamt, mithin um die Möglichkeit, in einer zweiten vollständigen neuen Verhandlung sachlich, aber auch in der Bewertung, einen Sachverhalt erneut überprüfen zu lassen.

Die bisherige Erfahrung hat gezeigt, daß spätestens mit der Widerspruchsentscheidung des Bundesoberseeamtes ein hoher Grad an Befriedung eintritt und äußerst selten die Verwaltungsgerichte oder anschließend die Zivilgerichte einen von dem Bundesoberseeamt festgestellten Sachverhalt respektive dessen Bewertung neu fassen und noch einmal abändern müssen.

Kommt es zu der gewünschten Gesetzesänderung, wird die Institution Bundesoberseeamt mit ihrem hohen nationalen und internationalen Ansehen wegfallen.

Wenig transparent für den Beteiligten ist das Verfahren vor der Bundesstelle, und er sieht auch keine Möglichkeiten, sich in dieser primären Untersuchung ordnungsgemäß zu verteidigen respektive verteidigen zu lassen. Nimmt man ihm dann auch noch die Möglichkeit des Widerspruchs und der erneuten Überprüfung einer fehlerhaften Entscheidung der Bundesstelle in einem fairen Verfahren, so kann man dem Beteiligten nur empfehlen, seine Mitwirkung in dem Verfahren vor der Bundesstelle auf das rechtlich zwingend Erforderliche zu beschränken, d.h. Aussagen zur Person zu machen und ansonsten zur Sache zu schweigen.

Verhält sich der Beteiligte im Verfahren vor der Bundesstelle dergestalt, so wird die Bundesstelle jedoch ihr Ziel, eine ordnungsgemäße Ursachenfeststellung eines Unfalls, nicht erreichen können.

V.

Verlagerung der Untersuchung auf andere Institutionen

Stellungnahme zu den Fragen

15

Welche Rolle kommt den ständig wichtiger werdenden Instrumenten der Mediation und freiwilligen Schiedsgerichtsbarkeit zu, um eventuellen Nachteilen entgegenzuwirken?

III. 9

Welche zivilrechtliche Folgen (Schadensauseinandersetzung) sehen Sie für den Fall, daß sich das von der Bundesregierung vorgeschlagene Verfahren durchsetzt?

IV. 7

Kommt es zu einer Verlagerung der tatsächlichen Untersuchung eines Seeunfalls von der Seeunfalluntersuchungsstelle auf die Strafgerichte und die Zivilgerichte?

Ein Seeunfall, und hier erlaube ich mir, wieder auf das Beispiel der Kollision zurückzukommen, hat ein ganzes Bündel von Interessen und Interessenkonflikten verschiedenster Parteien zur Folge, die eines gemeinsam haben:

Feststellung des objektiven Sachverhalts

Zur Bewältigung ihrer Konflikte benötigen die Parteien zunächst die Feststellung eines objektiven Sachverhalts. Je besser dieser festgestellt ist, um so leichter lassen sich die Konflikte der verschiedenen Parteien und Institutionen später lösen.

Bisher leisten die Seeämter und das Bundesoberseeamt zur Feststellung eines objektiven Sachverhalts eine exzellente Arbeit und legen so den Grundstein für die Lösung verschiedenster Problemfelder. Hier sind besonders folgende hervorzuheben.

Strafrechtliche Aspekte

Bei einer Kollision ist stets zu prüfen, ob nicht zumindestens ein Verstoß gegen die KVR oder SeeSchStrO vorliegt, mithin eine Ordnungswidrigkeit zu verfolgen ist. Fraglich ist auch, ob nicht sogar die Straftat der Gefährdung des Schiffsverkehrs gemäß § 315 a StGB zu prüfen ist oder, was leider ab und an auch zu beklagen ist, der Vorwurf der fahrlässigen Körperverletzung oder der fahrlässigen Tötung erhoben werden muß und bei den Fällen der Gewässerverunreinigung die Frage der fahrlässigen Gewässerverunreinigung gemäß § 324 StGB.

2. Die Staatsanwaltschaften und die Amtsgerichte sind ihrerseits auf die Feststellung der Seeämter angewiesen, weil sie in der Regel nicht in der Lage sind, den komplexen Sachverhalt eines Seeunfalls zu durchdringen und zu erforschen. Dies erforderte den Einsatz von nautisch gebildeten Richtern und Staatsanwälten, die es an der Küste nur in wenigen Ausnahmen gibt.
3. Bisher sind die seeamtlichen Akten nach Abschluß des seeamtlichen Verfahrens an die Staatsanwaltschaften weitergegeben worden, die dann auf Basis des so festgestellten Sachverhalts entweder mit der Verteidigung des Beteiligten / Beschuldigten über eine Einstellung gemäß § 153 a StPO verhandeln konnten oder aber in ganz wenigen Fällen die Sache zur Anklage bringen mußten, damit sie dann vor einem Strafgericht neu verhandelt wird.

In der Regel gelingt es, ohne weitere Hauptverhandlung die Sachen strafrechtlich zu erledigen, wobei die staatlichen Interessen zur ordnungsgemäßen Strafverfolgung genauso gewahrt werden, wie das Recht der einzelnen Beteiligten auf ein faires Strafverfahren.

4. Kommt es im Zuge der Änderung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes zu einem für die Beteiligten nicht mehr nachvollziehbar und fairen Verfahren (sprich ein Verfahren ohne mündliche Verhandlung), so kann auch eine derart gefundene Entscheidung der Bundesstelle kaum noch Basis für die strafrechtliche Erledigung sein.

Die Strafgerichte sind dann gezwungen, genau diese mündliche Verhandlung vor dem Strafgericht gleichsam nachzuholen. Ganz außer Frage kann das nicht so gut gelingen, wie vor den Seeämtern bisheriger Art und Güte (besetzt mit 4 Fachleuten (Nautikern oder Ingenieure) und einem Volljuristen), sondern es muß dann vor dem allein juristisch besetzten Strafgericht ein Verfahren mit Gutachtern in die Wege geleitet werden, mit dem Versuch, nautischen Laien die wesentlichen Ursachen des Seeunfalls nahezubringen.

Ich befürchte durch die Gesetzesänderung eine wesentliche Verschlechterung der Position insbesondere von Kapitänen, Schiffsoffizieren und Lotsen, die befürchten müssen, daß ihr Verhalten nicht mehr mit derselben fachlichen Güte wie bisher beurteilt wird.

Zivilrechtliche Aspekte

Die seeamtliche Entscheidung heutiger Art ist selbstverständlich de jure nicht präjudizierend für irgendeine zivilrechtliche Entscheidung. In praxi ist jedoch eine gute objektive Ursachenfeststellung durch das Seeamt Basis für die zivilrechtliche Auseinandersetzung der Parteien.

Bei der zivilrechtlichen Auseinandersetzung sind die verschiedensten Interessenpaare zu betrachten.

Zunächst geht es bei Kollisionen um die gegenseitigen Ansprüche der Reeder / Versicherer der beiden Schiffe.

Gemäß §§ 735 ff. HGB muß der Reeder, dessen Besatzung den Unfall verschuldet hat, dem anderen Reeder gegenüber Schadenersatz leisten. Falls das Verschulden auf beiden Seiten mit verschiedenen Quoten (z.B. 30/70 oder 60/40) liegt - wie es in der Mehrzahl der Kollisionen der Fall ist - ist Schadenersatz zwischen den beiden Parteien nach der jeweiligen Verschuldensquote zu zahlen.

Nach den Feststellungen der Seeämter und spätestens nach der Feststellung des Bundesoberseeamtes gelingt es den Reedern / Versicherern in der Regel, sich auf die seeamtliche Entscheidung stützend, die Kollisionsfolgen außergerichtlich zu vergleichen.

D.h. die Landgerichte an der deutschen Küste und insbesondere dort die Kammern für Handelssachen müssen sehr selten bei Schiffsunfällen den zivilrechtlichen Interessenausgleich herbeiführen. Dieses gelingt den Parteien auf Basis der Seeamtsentscheidung außergerichtlich selbst. Damit können Kosten und Ressourcen erspart werden.

2. Ein weiteres Problemfeld ist der Schadenersatzanspruch von Ladungsbeteiligten, deren Ladung durch die Kollision mitbeschädigt oder vollständig zerstört worden ist. Auch sie haben an dem seeamtlichen Verfahren ein erhebliches Interesse, weil sie hier, ohne selbst klagen zu müssen, festgestellt bekommen, wer die Beschädigung ihrer Ladung zu vertreten hat.

An dieser Stelle bin ich gezwungen, auf eine ganz erhebliche Fehlinformation einiger Befürworter des Gesetzentwurfes hinzuweisen. Es wird nämlich verbreitet, daß Reeder geneigt seien, ihre Besatzung "beim Seeamt zu opfern" und darauf hinzuwirken, daß die eigene Besatzung ein Fehlverhalten zugesprochen bekommt, weil dann der Reeder / Verfrachter gemäß § 607 Abs. 2 HGB von jeglicher Haftung gegenüber seinem eigenen Ladungsinteressenten / Befrachter befreit ist.

Diese Behauptung ist sachlich falsch. Das Gegenteil ist richtig.

Seefahrt gilt traditionell als gefährlich und schadensgeneigt, und im vertraglichen Verhältnis zwischen dem Eigentümer der Ladung und dem Verfrachter ist deshalb eine gesetzliche Haftungsbefreiung des Verfrachters für den Fall vorgesehen, daß seine eigene Besatzung bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes die Ladung beschädigt (§ 607 Abs. 2 HGB).

D.h. kommt es zu einer Kollision, bei der auch die Ladung beschädigt respektive zerstört wird, so haftet der Reeder / Verfrachter gegenüber dem Ladungseigentümer / Befrachter der Ladung seines Schiffes nicht, selbst wenn der Kapitän oder der Wachoffizier die Kollision verschuldet hat.

Selbstverständlich haftet der Reeder auch dann nicht, wenn den Kapitän / Wachoffizier kein Verschulden trifft.

Allein wenn der Reeder selbst die Kollision verschuldet hat, weil er etwa ein defektes Radargerät nicht reparieren ließ und die Mannschaft im dichten Nebel ohne Radar navigieren mußte oder aber einen Kapitän ohne das erforderliche Patent einsetzte, allein dann haftet er gegenüber den eigenen Ladungsbeteiligten.

Aus diesem klaren rechtlichen Sachverhalt jedoch ableiten zu wollen, daß der Reeder geneigt sein könnte, seine eigene Besatzung zu opfern, um nicht gegenüber der eigenen Ladung zu haften, ist absurd und falsch.

Das Gegenteil ist der Fall.

Der Reeder wird immer versuchen, allein schon im Interesse des eigenen Kollisions-schadensausgleich gegenüber dem gegnerischen Reeder möglichst kein oder, wenn überhaupt, nur geringes Verschulden seiner eigenen Besatzung testiert zu bekommen.

Wenn auch die Ladung nicht gegen den eigenen Reeder vorgehen kann, so kann sie jedoch aus Deliktsrecht gegen den Reeder des gegnerischen Schiffes vorgehen und diesen zumindest auf die Quote des Verschuldens seines Schiffes in Anspruch nehmen. Eine weitergehende Inanspruchnahme über die Quote hinweg, die vielleicht gemäß der deliktsrechtlichen gesamtschuldnerischen Haftung beider Kollisionsgegner gegeben wäre, verbietet sich jedoch wegen der sogenannten Both-To-Blame-Collision-Clause. Jegliche Ausführung hierüber würde jedoch den Rahmen sprengen und ist deshalb hier nicht weiter erläutert.

Zusammenfassend kann man an diesem Punkt allein feststellen, daß sowohl Reeder als auch Ladungsbeteiligte ein großes Interesse daran haben, mit der Seeamtsentscheidung eine vollständige Sachverhaltsklärung geliefert zu bekommen, weil sich dann auch die zivilrechtliche Auseinandersetzung der Ladungseigentümer des einen Schiffes gegenüber dem Reeder des anderen Schiffes zumeist außergerichtlich klären und vergleichen läßt.

All das wird wegfallen, wenn die Bundesstelle auf der Basis des jetzigen Gesetzentwurfes intern und allein handelt und Seeunfälle wie im Gesetzentwurf untersucht. Weder die Reeder werden hier ordnungsgemäß das Verfahren verfolgen und Einsicht nehmen können respektive über ihren Kapitän und Schiffsoffiziere sicherstellen können, daß ihre Interessen ordnungsgemäß gewahrt sind, noch werden Ladungsbeteiligte aus dem seeamtlichen Verfahren die für ihren Schadensausgleich notwendigen Informationen erhalten.

Als Folge muß damit gerechnet werden, daß die Landgerichte (hier: Kammer für Handelssachen) und ggf. Oberlandesgerichte vermehrt Schiffskollisionen u.ä. Unfälle völlig separat und wieder mit Hilfe von Gerichtssachverständigen aufklären müssen.

Die Befriedung, die ein guter Seeamtsspruch schaffen kann, ist dahin, und die Rechtstreitigkeiten, die daraus vor den Zivilgerichten entstehen, werden langwieriger, zeitraubender und kostenintensiver und qualitativ schlechter sein als sie heute es sind.

Anwaltskosten

An dieser Stelle muß ich noch auf eine weitere gezielte Desinformation einiger Befürworter des neuen Gesetzentwurfes eingehen, die ausführen, gerade die deutsche Anwaltschaft habe ein erhebliches Interesse an einer Beibehaltung des Seeamtsverfahrens, weil sie hiermit eine sichere Einkommensquelle zu schützen versucht.

Diese Behauptung ist aus mehreren Gründen unrichtig und im Gegenteil wird das Gebührenaufkommen der Anwälte, falls es zu der Änderung kommen sollte, eher steigen als zurückgehen.

- 1 Beim jetzigen Seeunfalluntersuchungsgesetz wird der Anwalt im Seeunfalluntersuchungsverfahren in der Regel nach Zeit bezahlt.

Nach der seeamtlichen Entscheidung versuchen zunächst die Reeder / Versicherer beider Schiffe untereinander, die Sache - ohne Einschaltung von Anwälten - zu vergleichen - was allein aufgrund der Tatsache, daß bei den Versicherungsabteilungen vieler Reedereien und bei den Seekasko- respektive Seehaftpflichtversicherern erhebliche nautisch-juristische Kompetenz vorhanden ist, oft gelingt, so daß der außergerichtliche Vergleich ohne Einschaltung von Anwälten durchgeführt wird.

Kommt es jedoch zur Einschaltung von Anwälten, so verdienen diese bei dem außergerichtlichen Vergleich in der Regel 3 Gebühren nach der Bundesrechtsanwaltsgebührenordnung (BRAGO). Selten kommt eine Kollision vor Gericht, wo dann in erster Instanz statt 3 Gebühren 4 Gebühren nach BRAGO verdient werden können und ganz selten kommt es heute zur Berufung zum Oberlandesgericht oder zur Anrufung des Bundesgerichtshofes.

2. Käme es aber zur Einführung des neuen Gesetzentwurfes und bekäme dieser Gesetzeskraft, so fiel die Einschaltung eines Anwalts auch im neuen seeamtlichen Verfahren vor der Bundesstelle nicht weg.

Allein um sicherzustellen, daß der Beteiligte seine - minimierten - Rechte wahren kann und nicht von der Bundesstelle "überfordert" wird, ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen, daß schon kurz nach einem Seeunfall Anwälte beauftragt werden. Die Kosten, die früher im Seeamtverfahren angefallen sind, werden deshalb auch in Zukunft anfallen.

Steht jedoch keine Verhandlung zur Sachverhaltsklärung des Seeunfalls vor dem Seeamt zur Verfügung, wird es den beteiligten Reedereien / Versicherer auch kaum gelingen, außergerichtlich einen für beide Seiten akzeptablen, objektiven Sachverhalt zu finden mit der Folge, daß die Zivilgerichte vermehrt eingeschaltet werden müssen und schon in der ersten Instanz die Anwälte 4 Gebühren nach der BRAGO verlangen müssen.

Fehlt die ordnungsgemäße seeamtliche Entscheidung, muß auch damit gerechnet werden, daß die dann in jeder Hinsicht erstinstanzliche Entscheidung des Landgerichts beim Oberlandesgericht von einer der beiden Parteien hinterfragt wird.

Auch das wird das Gebührenvolumen der Anwälte eher anreichern.

Es ist nicht die Angst der im Seerecht tätigen Anwälte, weniger Gebühren zu verdienen, die viele andere und auch den Unterzeichner zum Gegner des Gesetzentwurfes werden läßt, sondern die Befürchtung einer qualitativen Verschlechterung der deutschen Seeunfalluntersuchung mit der Folge der Verlagerung der Seeunfalluntersuchung auf die hierfür nicht eingerichteten Straf- und Zivilgerichte.

Dabei muß darauf hingewiesen werden, daß die im Seerecht tätigen deutschen Anwälte ständig guten Einblick auch in die Seeunfalluntersuchung anderer Länder haben. In Anbetracht der von den Befürwortern der Gesetzesänderung geäußerten Auffassung, daß die seeamtliche Untersuchung in England zu bevorzugen sei, kann man nur warnend darauf hinweisen, daß die Untersuchung des MAIB qualitativ erheblich schlechter ist als die heutige seeamtliche Untersuchung und infolge dessen genau dort der Effekt eintritt, daß staatliche Gerichte oder auch Schiedsgerichte gezwungen sind, zur Lösung der zivilrechtlichen Probleme den Sachverhalt neu aufzuarbeiten. Folge sind eine für die Parteien entstehende Kostenexplosion und die Unsicherheit, ob sie tatsächlich eine ordnungsgemäße Entscheidung erhalten.

VI.

Themenkreis Kosteneinsparung

Stellungnahme zu der Frage

IV.8

Ist tatsächlich eine Einsparung von Kosten mit der Neueinführung des vorgeschlagenen Gesetzes zu erwarten oder muß befürchtet werden, daß durch Minderung der Qualität eine Erhöhung der Kosten entsteht?

- 1 Betrachtet man den Regierungsentwurf, so werden lediglich zwei Mitarbeiter des höheren Dienstes mehr einzustellen sein, wobei jedoch 4 Stellen des mittleren Dienstes eingespart werden können.

Jedoch müssen die drei geplanten "Untersuchungsteams" mit jeweils einem Untersuchungsführer des höheren und des gehobenen Dienstes der Bundesstelle ohne Mitwirkung der Wasserschutzpolizei (darauf soll in Zukunft verzichtet werden) rund 30 - 40 Untersuchungen pro Jahr durchführen. Betrachtet man jedoch die interne Untersuchung der Behörden von Kienbaum aus dem Jahre 1997, so sind von den bestehenden 5 Seeämtern nach dem internationalen Übereinkommen ca. 60 Verfahren pro Jahr zu führen. Das können die drei "Untersuchungsteams" nicht schaffen.

Es ist damit zu rechnen, daß schon ein bis zwei Jahre nach Einführung des neuen Gesetzes eine personelle Aufstockung von bis zu 20 Mitarbeitern in der Bundesstelle notwendig sein wird, will man den internationalen Verpflichtungen Folge leisten. Da der Gesetzentwurf der Regierung eher einen steigenden Untersuchungsbedarf als einen fallenden Untersuchungsbedarf vorsieht, wird diese Zahl unter Umständen sogar noch zu erhöhen sein.

Bei den Sachmittelkosten gibt der Gesetzentwurf pauschal einen Mehrbedarf an Sachmitteln in Höhe von DM 350.000,-- pro Jahr an. Eine nachvollziehbare Begründung kann man nicht finden.

Die Sachmittel, die die Seeämter und das Bundesoberseeamt bis dato zur Verfügung hatten, betragen rund DM 100.000.-- pro Jahr, mithin haben die Bundesstelle und das Seeamt Kiel dann DM 450.000.-- pro Jahr zur Verfügung.

Will aber die neue Bundesstelle mehr Seeunfälle, auch im Ausland, aufklären, die zur Zeit etwa DM 40.000.-- für einen mittelschweren Seeunfall an Sachmittelkosten beinhalten, so ist schon bei 11 Untersuchungen der Sachmittelbedarf aufgebraucht.

Es werden jedoch ca. 20 von der Bundesstelle zu bewältigenden Auslandsuntersuchungen im Jahr und weitere 20 Revierunfälle zu bearbeiten sein, so daß die Sachmittelkosten auf weit über DM 1.000.000.-- pro Jahr steigen müssen.

Daß diese Zahlen praxisnah sind, ergibt sich auch bei einem Vergleich zum britischen MAIB, welche mit einem im Vergleich zur geplanten Bundesstelle etwa doppelt so großen Personalbestand jährlich Sachmittelkosten in Höhe von DM 3.8 Millionen aufzuwenden hat (Quelle Lloyds Casualty Week vom 14.07.2000), mithin wird mit der Einführung des neuen Gesetzes nicht nur die Qualität der Untersuchung verschlechtert, sondern die Kosten werden dramatisch steigen.

VI.

Themenkreis

Fachhochschulabschluß für Seelotsen

Stellungnahme zu der Frage

III. 21

Ist der Verzicht auf den Fachhochschulabschluß von Seelotsen (Art. 5, § 9, Nr. 1 und 2 Drs.14/6455) angesichts der fortschreitenden technischen Entwicklung in der Seeschifffahrt und der häufig multinationalen Zusammensetzung der Besatzung angemessen? Welche Auswirkung wird die Absenkung der Qualifizierung auf die Attraktivität des Seelotsenberufs haben?

Die Anforderungen an einen Seelotsen auf den deutschen Revieren steigen mit der Komplexität der Seeschifffahrt immer mehr an. Moderne Seeschiffe werden nicht nur größer und

schneller, sie beinhalten darüber hinaus schon bei Groß-Containerschiffen Bunkervorräte von 6.000 - 8.000 ts Schweröl und sind mithin für unsere Gewässer potentiell gefährlich.

Hinzu kommt die Tatsache, daß mit den internationalen Besatzungen bedauerlicherweise keine Erhöhung des Standards der Ausbildung der Nautiker zu erwarten ist, sondern man befürchten muß, daß der Standard insgesamt absinkt.

Seelotsen sind in Revierbereichen tätig, die gerade bei uns als äußerst kompliziert und risikoreich anzusehen sind. Berücksichtigt man die oben ausgeführten Gegebenheiten des heutigen Seeverkehrs und die Schwierigkeiten, die sich in unseren Revieren auftun, so muß die Qualifikation von Seelotsen äußerst hoch angesetzt werden. Sie müssen auch bei kritischen Situationen und nicht optimal ausgebildeten Besatzungen in der Lage sein, ordnungsgemäß Rat zu geben und ggf. dem Kapitän im Krisenmanagement professionell und umfassend zur Seite zu stehen. Das nicht nur in Bezug auf die Führung des Schiffes, sondern auch gerade, falls kritische Situationen auftreten, muß darüber hinaus die Beratung des Lotsen bei der Abstimmung mit den Revierzentralen und anderen Verkehrsteilnehmern optimal sein.

Die bisherige Fachhochschulausbildung gewährleistet den hier geforderten hohen Standard der Lotsen und sichert nicht nur den auf die reine Fertigkeitsebene anzusiedelnde Mindeststandard der STCW-95-Mindestanforderung. Ein Verzicht hierauf bringt einen für unsere Reviere nicht hinzunehmenden Qualitätsabfall bei der Lotsenberatung mit sich.

Hamburg, den 12. November 2001

(Dr. J. Drumm)