

Seeunfalluntersuchungskosten

Paulsen: Reform zu Lasten der Seeleute

Am 21. Februar entscheidet der Bundestag in 2. und 3. Lesung über das SchAnpG2 mit dem Kernbereich „Seeunfalluntersuchung“. Der Harsefelder Großpatentinhaber Jens Paulsen (Foto), Rechtsanwalt und



Notar sowie Mitglied im Ständigen Fachausschuss des Deutschen Nautischen Vereins, warnt davor, dass SPD und Bündnis 90/Die Grünen die „Reeder schonen und Seeleute schröpfen“ könnten.

Wie Paulsen, der als einer der elf Sachverständigen am 14.11.2001 vom Ausschuss des Deutschen Bundestages für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Reform des Seeunfalluntersuchungswesens gehört wurde und Verfasser des von der FDP-Fraktion in das Gesetzgebungsverfahren eingebrachten Gegenentwurfes ist, zur Frage der Untersuchungskosten feststellt, sollte nach dem Referententwurf des BMVBW vom Juli 2000 im Untersuchungsverfahren der von der Bundesregierung geplanten Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung die Vorschrift des § 24 des Flugunfalluntersuchungsgesetzes (FLUUG) angewandt werden. Gemäß § 24 Abs. 2 FLUUG hätte der Bund die Kosten der Untersuchung von einem zumindest grob fahrlässigen Unfallverursacher zurückfordern können. Hauptrisikogruppe wären Kapitäne und Wachoffiziere.

Paulsen: „Widerspruch gegen diese u. U. nicht nur für Seeleute existenzbedrohende Regelung erhob aber nur der Verband Deutscher Reeder (VDR), welcher auch die Anwendbarkeit der Regelung des § 24 Abs. 3 FLUUG beanstandete. Nach dieser Regelung hätten den Reedern die Kosten für die Bergung bzw. Beseitigung von „Trümmern“ des Schiffes selbst dann auferlegt werden können, wenn die Bergung bzw. Beseitigung des Wracks/der Wrackteile ohne ei-

ne konkrete Gefährdung der Schifffahrt (Beispiel: das Wrack liegt in 80 m Tiefe) nur zum Zwecke der Untersuchung der Bundesstelle durchgeführt worden wäre.“

Die Intervention des VDR sei – auch im Interesse der von der Regelung des § 24 Abs. 2 FLUUG betroffenen Seeleute – erfolgreich gewesen. Denn im § 15 Abs. 1 des Regierungsentwurfes (SUG-E) wird § 24 FLUUG insgesamt nicht für anwendbar erklärt. Eine andere Frage sei es, ob die nach dem Regierungsentwurf im Verfahren vor der geplanten Bundesstelle vorgesehene Abschaffung der Mitwirkungs- und Verfahrensrechte, der Rechtsbehelfsmöglichkeiten der von der Untersuchung Betroffenen gegen falsche Untersuchungsberichte sowie der Öffentlichkeit des Untersuchungsverfahrens zu einer Herabsetzung der Transparenz und Akzeptanz des verwaltungsinternen „im stillen Kämmerlein“ durchgeführten Verfahrens führen wird.

Zwar diene die Seeunfalluntersuchung nicht der Klärung von Haftungsfragen, sondern der Feststellung der Unfallursachen zur Erlangung der für die Vermeidung künftiger Unfälle erforderlichen Erkenntnisse. Wird jedoch bei der Untersuchung ein menschliches Fehlverhalten oder ein technisches Versagen festgestellt, ist dies im Untersuchungsbericht darzustellen, auch wenn sich hieraus Rückschlüsse auf haftungsrechtliche Verantwortlichkeiten ergeben können (Ziffer 2 S. 4 des IMO-Codes A.849(20)). Die Herabsetzung der Akzeptanz der Untersuchungsberichte würde einen Anstieg der prozessualen Auseinandersetzungen und der privaten Untersuchungen (Beispiel: „Estonia“) sowie nicht eingestellter Strafverfahren und damit für die Schifffahrt vermeidbare erhöhte Kosten zur Folge haben. Insoweit würde die Anwaltschaft von der geplanten Neuregelung profitieren und darüber hinaus ein neues lukratives Betätigungsfeld erhalten: die Teilnahme als bevollmächtigter Vertreter (oder dessen Berater) eines an der Untersuchung der geplanten Bundesstelle teilnehmenden ausländischen Staates gem. §§ 15 Abs. 1 SUG-E, 14 Abs. 1, 2 FLUUG. Anders als bei den Reedern, welche die

o. g. „neuen Kosten“ gem. § 24 FLUUG zu Recht erfolgreich abwenden konnten, ist es bei den Seeleuten: Gem. § 22 Abs. 2 SeeUG werden derzeit keine Auslagen erhoben. Das ändert sich gem. § 32 Abs. 3 des Regierungsentwurfes. Im Verfahren vor dem nach dem Regierungsentwurf nur noch für Patentangelegenheiten zuständigen Seeamt (die fünf Seeämter sollen nur „auf dem Papier“ mit einer reisenden „3-Personen-Stammbesetzung“ in Kiel aufrechterhalten bleiben) werden von denjenigen Patentinhabern, deren Berechtigungen vom Seeamt entzogen oder eingeschränkt werden, Auslagen erhoben. Wird einem Patentinhaber ein regelwidriges Verhalten vorgeworfen, welches sich im Ausland ereignet hat, so gehören z. B. die Kosten für die Übersetzung ausländischer Schriftstücke, die Kosten von Zeugen (auch aus dem Ausland), Sachverständigenkosten (Auswertung von Voyage Data Recorders) sowie die Kosten in- und ausländischer Behörden und öffentlicher Einrichtungen zu den Auslagen des Verfahrens und können sich u. U. auf einige tausend Euro beziffern. Diese Regelung wird vom Präsidium des VDKS gebilligt, stellt Paulsen fest, der die Begründung dafür nicht kennt.

Der nach eigenen Angaben stellvertretende Repräsentant der Einzelmitglieder im VDKS: „Damit nicht genug: Am 30.01. haben die Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Bundestages den Änderungsantrag eingebracht, § 111 der Bundesgebühreordnung für Rechtsanwälte (BRAGO) aufzuheben. Bei einem durchschnittlich schwierigen einiägigen Seeamtsverfahren erhöhen sich dann die gesetzlichen Rechtsanwaltsgebühren von ca. 640,- Euro auf 1340,- Euro um 120 Prozent.“

Die SPD und Bündnis 90/Die Grünen wollen die vermeintliche „culture of blame“ des geltenden SeeUG abschaffen. „bestrafen“ aber Fehlverhalten der oft in einem problematischen sozialen Umfeld unter erschwerten Bedingungen arbeitenden Seeleute mit erheblich erhöhten Verfahrenskosten, entrüstet sich Paulsen und sagt: „Man hat mir kürzlich die Frage gestellt, ob die Seeleute keine (effektive) Lobby haben. Hierüber sollte man nachdenken.“