

Tischvorlage für den Verbandstag zu TOP 10 b

Anmerkungen vom VDKS Mitglied Herrn Röper zum SUG-Entwurf. Herr Röper ist Jurist und Nautiker und war jahrelang stellv. Vorsitzender des Bundesoberseeamtes, ist also intimer Kenner der zur Diskussion stehenden Materie.

H. J. Röper, VDKS

13.06.01

Anmerkungen zum Alternativentwurf von RA J. Paulsen zur Seeunfalluntersuchung und zum RegEntw zum SEG für den Bundesrat

Der Verzicht auf die Definitionen im E SUG ist ein schwerer Mangel. Der IMO-Code unterscheidet "Seeunfall" und "Vorkommnisse auf See", wobei letzter praktisch dem Beinaheunfall entspricht.

Das SUG definiert den Ausdruck "Unfall" oder "Seeunfall" überhaupt nicht (siehe aber unten), verwendet diese Begriffe aber mehrfach (z.B. § 14, 15 Ziff. 16, 20. Kritisch wird es bei der zwingenden Seeunfalluntersuchung durch die Bundesstelle, die nach § 11 I ESUG dann durchzuführen ist, wenn bestimmte internationale Vorschriften dies verlangen. In diesen Texten ist der Begriff "Seeunfall" jedoch entweder gar nicht oder nur rudimentär definiert. Es ist deswegen auch für die Auslegung des Unfallbegriffs in diesen internationalen Rechtsquellen mindestens hilfreich, auf die Definitionen des IMO-Code zurückgreifen zu können.

Das SUG führt ohne Not anstelle der vom IMO-Code und von der EU-Richtlinie verwendeten Ausdrücke "Seeunfall" und "Vorkommnisse auf See" (so aber noch der Titel des neuen Gesetzes!!!) den Begriff "schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse" ein (§ 1 I, II, IV, 4, 5, 6, 7, 8, 9). Dieser wird an zwei Stellen und dann unterschiedlich definiert: nämlich in § 1 II ESUG und in § 6a II des E zur VO über die Sicherung der Seefahrt, wo es um Meldepflichten des Schiffes geht. Die Definition in § 1 II ESUG versucht die Definition des Begriffs Seeunfall des IMO-Codes nachzuempfinden. Es ist schier unverständlich, wieso der Entwurf hier von der Vorlage mindestens in der Wortwahl abweicht. Dies kann im Streit mit dem Ausland nur zu Auslegungsschwierigkeiten führen!!!

Die Verwirrung wird noch größer, wenn man in § 18 liest, dass der Ausdruck Seeunfall i.S.d. §§ 14 und 16 ESUG dieselbe Bedeutung wie im IMO-Code haben soll.

Röper's Empfehlung:

Den Ausdruck "schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse" durch "Seeunfall und andere Vorkommnisse auf See" ersetzen und die Definitionen des IMO-Codes Ziff 4.1 bis 4.5 (!!) und 4.8 in den SUG-Text übernehmen. (Und bitte keine Verweise!!!).

2. Der von Paulsen in § 2 IX gefundene Ausdruck "Nichtbeachtung der in der Schifffahrt gebotenen Sorgfalt" scheint mir sehr gebrauchsfähig zu sein. Er ist nicht nur bei der Patententziehung sondern insbesondere auch beim Untersuchungsbericht der Bundesstelle von großem Nutzen. Aus den bisherigen Seeamtssprüchen konnte der Leser durch die Feststellung des fehlerhaften Verhaltens und dessen rechtliche Würdigung ableiten, wie das richtige Verhalten hätte sein sollen.

Dies gab allen Lesern einschließlich derer, die sich im Betrieb oder außerhalb - z. B. in der Lehre oder als Kommentatoren von Rechtsvorschriften - für die Vermeidung künftiger gleichartige Unfälle einsetzen, die Möglichkeit, fußend auf die Autorität der Bundesstelle richtiges und falsches Verhalten konkret zu beschreiben.

Röper's Empfehlung:

In § 18 II Satz 1 FIUUG die hier unterstrichenen Worte einzufügen: "Der Bericht gibt, unter Wahrung der Anonymität der an dem Unfall oder sonstigen Vorkommnis beteiligten Personen, Auskunft über die Einzelheiten des Hergangs des Unfalls oder des sonstigen Vorkommnisses, über die beteiligten Schiffe, die äußeren Umstände, die Ergebnisse der

Untersuchungshandlungen und Gutachten, Beeinträchtigungen der Untersuchungen und ihre Gründe, die Auswertung aller Ergebnisse und die Feststellung der Ursachen oder wahrscheinlichen Ursachen des Unfalls oder des sonstigen Vorkommnisses unter Einbeziehung der Fälle von Nichtbeachtung der in der Schifffahrt gebotenen Sorgfalt.

3. Die Sprache des E Paulsen ist erfreulich klar und juristischen Texten angemessen. Dies wird u. a. auch an der Formulierung des Ziels des Gesetzes deutlich: Hervorragend bei P in § 3 I, während ESUG in § 1 I die Zieldefinition sprachlich und inhaltlich unnötigerweise mit der "Einhaltung der darauf bezogenen geltenden intern. Untersuchungsregelungen" verkompliziert wird und § 9 I ESUG die "Sicherheitskultur des ... Seesicherheitssystems" als Ziel nennt. Dies ein völlig nichtssagender Kunsta Ausdruck, überfrachtet mit gewollten rein PR-begründeten Formulierungen.

Röper's Empfehlungen:

Übernahme des Paulsen-Textes von § 3 I S. 1

4. Auch § 3 I Satz 2 mit den Punkten 1 - 5 sind klarer und nüchterner formuliert, als § 9 II SUG. Sachlich ist ESUG nur in einem Punkt vorteilhaft, nämlich wo er die unmittelbaren und mittelbaren Ursachen erwähnt, wobei allerdings völlig offen bleibt, was die mittelbaren Ursachen sind.

Röper's Empfehlungen:

Übernahme des Paulsentextes von § 3 I S. 2

5. Sehr gut ist die Übernahme von IMO-Code Ziff. 2 S. 3 und 4 in § 3 II E Paulsen, die sich wohlthuend und realistisch von dem vergeblichen und krampfhaften Versuch des E SUG in § 9 II S. 2 abwendet, zu glauben, man könne menschliches Fehlverhalten als Ursache feststellen aber damit keinerlei Argumente für nachfolgende Rechtsfolgen liefern.

Das die Untersuchung nicht der Ermittlung von Tatsachen zum Zwecke der Zurechnung von Fehlern... dient (was übrigens aus § 3 II FIUUG entnommen ist), hindert die Bundesstelle ja nicht daran, Ermittlungen zum Zwecke der Ursachenaufklärung auch in Richtung menschlichem Fehlverhalten durchzuführen. Nur wenn die Untersuchungsmaßnahmen nichts mit der Ursachenaufklärung zu tun haben, sind sie untersagt. Der Text des IMO-Codes stellt dies klar.

Röper's Empfehlungen:

Sollte daher als S. 3 an § 9 II E SUG angefügt werden.

6. An der Untersuchungspflicht bei internationalen Verpflichtungen nach § 11 I ESUG ist nicht auszusetzen. Sie fehlt aber bei Paulsen.

Paulsen weist aber in § 4 I zu Recht auf die Untersuchungspflicht bei schweren Seeunfällen hin.

Röper's Empfehlungen:

§ 4 I E Paulsen als S. 2 in § 11 I ESUG einfügen.

7. In § 6 E Paulsen wird deutlich auf die Einflussmöglichkeiten der Beteiligten auf das Ergebnis der Beweisaufnahme hingewiesen.

Es ist einer der großen Vorteile des E SUG, dass die (möglichen) "Täter" nur durch ihr Zeugenverhalten auf das Ergebnis der Beweisaufnahme Einfluss nehmen können.

8. Zum Personal des BOSeeA und der Seeämter nach E Paulsen:

- 8.0 Die Herauslösung der Seeämter aus den WSDn erhöht die innere Unabhängigkeit des Seeamtspersonals.

- 8.1 Hauptamtlicher Direktor ist notwendig. Die Unabhängigkeitsregelung des § 7 II E Paulsen gilt nur für ihn!!!
Die Weisungsfreiheit der Seeämter ist in § 7 VII wahrscheinlich ähnlich gut geregelt wie in § 12 III E SUG.
- 8.2 Der St Beisitzer (und die beiden ehrenamtl. Vorsitzenden) sind nur für den Widerspruchsausschuss zuständig.
- 8.3 weitere Beamte und Angestellte in erforderlicher Anzahl (§ 7 IV Ziff. 1)
- 8.4 Es gibt für die 5 Seeämter insgesamt 2 hauptamtliche und 2 ehrenamtliche Vorsitzende und 5 St Beisitzer sowie das "erforderliche Verwaltungspersonal.
- 8.5 Erheblicher Anstieg der Personalkosten

zu Bundesrat (BuRat)

zu 6 a Durchführung auf Antrag eines Seeamts: ok, wobei das Seeamt ja nur in Patententziehungsfällen tätig werden kann; beim Antrag eines Beteiligten muss wohl außerdem ein öffentliches Interesse an der U. durch die Bundesstelle vorliegen, denn die Kosten des Verfahrens müssen gerechtfertigt sein.

zu 6 b BuRa geht davon aus, dass im der Bundesstelle für einen konkreten Fall eine Untersuchungskommission gebildet wird, was nicht sicher ist: das Verfahren ist vom Gesetz her offen (§ 9 II FIUG). Vermutlich schwebt dem BuRa ein Lotse vor. Es kommen allerdings auch andere Experten, z. B. aus der WSV oder der WaSchPo in Betracht. Als SV vertretbar, wenn es sich um ein BRD-Revier handelt.

zu 6 c Hiermit wird das jetzige Verfahren wieder eingeführt!!! Die Bundesstelle ist lediglich ein Organ, das dem Seeamt zuarbeitet. Ihr Bericht gibt nur mit einem Gutachten die Ausgangslage wieder, von dem das Seeamt ausgeht. Das ist Humbug. Wenn die Rolle der Bundesstelle als Institution für das seeamtliche Vorverfahren nicht umgehen lässt, muss mindestens sichergestellt werden, dass der jeweilige Untersuchungsführer einer der vier Beisitzer des Seeamts, mindestens aber dem Spruchkörper mit allen Rechten eines Beisitzers angehören muss.

Der BuRa hat die Grundstruktur des neuen Verfahrens mit der Aufteilung der Aufgaben der Ursachenermittlung durch die Bundesstelle und die Patententziehung durch die Seeämter nicht kritisiert. Vor diesem Hintergrund kann sich die Forderung 6 c eigentlich nur auf die Fälle der Patententziehung beziehen. Dann macht die Hergabe des Berichtes an die WSD-N und weiter an das Seeamt auch Sinn.

zu 7 a Es ist sicher schlau, die Hilfe der WaSchPo zu benutzen. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass die WaSchPo primär als Hilfsorgan der Staatsanwaltschaft tätig wird und nach Regelverstößen oder Straftaten sucht. Die Fragestellung der Bundesstelle, die das überhaupt nicht interessiert, sondern die nach den Ursachen forscht, bringt eine andere Interessenlage mit. Die Zusammenarbeitsregelung bei der Luftfahrt zwischen FlugBundesstelle und Polizei ist ideal und sollte übernommen werden. Aber kein vorrangiges Zugriffs- und Ermittlungsrecht der WaSchPo.

zur Begründung zu 7 b: Es ist keineswegs so, dass die WaSchPo aus ehemaligen Seeleuten besteht. Die Anzahl der Seeleute bei WaSchPo-Bewerbern nimmt rapide ab.

Der Hinweis unter Begr. d) ist ernst zu nehmen.

zu 7 b Hervorragend!!! Siehe oben Ziff 5
Begr. wird unterstützt

zu 7 c jawohl!!!
Begr. wird unterstützt

zu 7 d jawohl, das ist konsequent und lebensnah und löst das verkrampfte Verhältnis des E SUG zwischen der Feststellung eines ursächlichen menschlichen Verhaltens und den daraus resultierenden Straf- und Verwaltungsrechtsfolgen auf.