

Unfall auf See. Was kommt danach?

Expertenanhörung der AGr Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
und der „Küstengang“ in der SPD-Bundestagsfraktion

Der Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V. (VDKS) begrüßt **grundsätzlich** den im März 2001 vom Bundeskabinett verabschiedeten Entwurf zur Änderung des jetzigen Seeunfalluntersuchungsgesetzes (SeeUG)! Der VDKS hat nach einer Entscheidung im Jahre 1993 für eine europäische Unfalluntersuchungskommission am 16.09.00 in einer Sondersitzung von Vorstand und Verbandsrat **unter besonderer Berücksichtigung der Interessen seiner zur Seefahrenden Kapitäne und Schiffsoffiziere** mit großer Mehrheit (12 ja, 4 nein und 2 Enthaltungen) dem damaligen Referentenentwurf grundsätzlich zugestimmt und gleichzeitig Änderungswünsche beschlossen. (Der Vorstand des VDKS besteht aus den vier Mitgliedern des Präsidiums, dem Verbandsgeschäftsführer, den Vorsitzenden der angeschlossenen Vereine einschließlich den Nautikern in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V., den Vorsitzenden der Bundeslotsenkammer und der Hamburger Hafenlotsen; der fünfköpfige Verbandsrat = „Aufsichtsrat“ „spiegelt“ diese Gruppen).

Der Präsident des VDKS ist an die Beschlüsse des Vorstandes gebunden, unabhängig von seiner eigenen Ansicht. Ich möchte aber nicht verschweigen, dass ich in diesem Fall hinter dem Gesetzentwurf stehe, weil er meiner Ansicht nach den an Seeunfällen beteiligten Kapitänen und Schiffsoffizieren nachweisbar mehr Vor- als Nachteile bringt.

Die heftigen Diskussionen in den vergangenen Monaten, zuletzt am 19.04.01 im Gebäude der Patriotischen Gesellschaft in Hamburg, geben Veranlassung zu einigen wenigen Vorbemerkungen.

1. Das seit 1986 in Kraft befindliche Seeunfalluntersuchungsgesetz, das heute von seinen Befürwortern als „optimal“ dargestellt wird, war vor der Einführung genauso umstritten wie der vorliegende Entwurf. Damalige Gegner sind heutige Befürworter, was darauf schließen lässt, dass nach Praxiserfahrungen mit dem neuen Gesetz sich die Wogen wieder glätten werden.
2. Der 1. Teil des Titels der heutigen Veranstaltung lautet „Unfall auf See“. Bei den Stellungnahmen der letzten Monate konnte man den Eindruck bekommen, es sollten nur die Unfälle auf **deutschen** Seeschiffahrtsstraßen bzw. in deutschen Hoheitsgewässern untersucht werden, wo z.B. die Wasserschutzpolizei in der Regel die ersten Untersuchungen vornimmt. Dabei wird „vergessen“, dass sich fast die Hälfte aller Unfälle (auch schwere Unfälle!) mit deutschen Schiffen bzw. Inhabern deutscher Befähigungszeugnisse auf Hoher See bzw. im Ausland ereignen, wo weder das Seeamt noch die Wasserschutzpolizei den direkten Zugriff haben. Es ist notwendig, bei der Diskussion um eine Verbesserung der Seeunfalluntersuchung diesen Bereich nicht außer acht zu lassen.
3. In mindestens **99 % aller untersuchten Seeunfälle** waren der Kapitän und/oder der nautische Wachoffizier **Beteiligte** im seeamtlichen Verfahren; andere Berufsgruppen liegen weit darunter (z.B. Lotsen mit Sicherheit unter 30 %, Schiffingenieure unter 15 % und die Reedereien und Behörden weit unter 5 %). Wir meinen, alleine schon diese Tatsache lässt der Stellungnahme des VDKS als Vertreter der zu 99 % Betroffenen eine erhöhte Bedeutung zukommen.

4. Entziehungen von Befähigungszeugnissen hat es in den letzten 15 Jahren in Fällen, in denen weder Alkohol noch Drogen eine Rolle spielten, kaum gegeben. RA Dr. Looks hat dieses am 19.04.01 mit deutlich unter 1 % angegeben. Daraus kann man z.B. ableiten, dass für die von mir erwähnten 99 % der Betroffenen in Zukunft in den überwiegenden Fällen Seeamtsverfahren – mit dem automatisch damit verbundenen Stress – entfallen werden, es andererseits für die bestehenden Seeämter nur noch wenig Arbeit geben wird.

Warum reicht das heutige SeeUG nicht (mehr) aus?

Bereits 1993, also 7 Jahre nach Inkrafttreten des jetzigen SeeUG, haben Vorstand und Verbandrat des VDKS **einstimmig** beschlossen und im Verkehrsausschuss des Bundestages vortragen, es müsse zu einer europäischen Seeunfalluntersuchungskommission kommen. Damals in 1993 stand bereits fest, dass das jetzige SeeUG nicht ausreicht, um die tatsächlichen Ursachen eines Seeunfalles zu ergründen. In den letzten 8 Jahren hat sich an dieser Feststellung nichts zum Positiven hin verändert. Wenn ich mal den Unfall „Pallas“ außen vor lasse (auch hier gibt es Experten, die der Meinung sind, das zuständige Seeamt habe nicht alles ausreichend gewürdigt, so z.B. das mutwillige Durchtrennen einer Ankerkette eines sicher vor Anker liegenden Schiffes), gab es zwei mir näher bekannte spektakuläre Unfälle in den letzten 5 Jahren, nämlich das Auflaufen und der Totalverlust des CMS „Nedlloyd Recife“ März 1996 in Brasilien und die Strandung und der Totalverlust des CMS „Vikatindur“ März 1997 in Island (Seeamtsverhandlung Januar 1999, Spruchbegründung Januar 2000). Beides waren relativ neue deutsche Schiffe mit deutschem Kapitän und mit einem erheblichen finanziellen Schaden.

In beiden Fällen wäre es für die seeamtliche Untersuchung von unschätzbarem Wert gewesen, wenn am Tage nach der Strandung ein **Experte des zuständigen Seeamtes vor Ort gewesen** wäre, um die notwendigen Beweise und Unterlagen zu sichern. In beiden Fällen mussten sich die Seeämter und bei „Nedlloyd Recife“ das Bundesoberseeamt im wesentlichen mit den von den Reedereien eingereichten Unterlagen begnügen. In beiden Fällen durfte bei den Seeamtsbeisitzern zumindest ein Unbehagen bleiben, ob man aufgrund der Unterlagen und der gehörten Personen die Unfallursache tatsächlich aufgeklärt hat.

Wenn man als Seeamtsbeisitzer einer Verhandlung folgt, hat man häufig den Eindruck, dass nicht die Aufklärung der Unfallursache im Vordergrund steht, sondern vor allem die nachfolgenden zivilrechtlichen Auseinandersetzungen. Dementsprechend wird taktisch vorgegangen. Ich beklage dieses in unserem Rechtssystem nicht, man möge aber bitte hier nicht vortragen, die Seeämter könnten aufgrund des jetzt geltenden SeeUG in jedem Fall die tatsächliche Unfallursache ermitteln. Mit Sicherheit aber kaum bei Unfällen außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer.

Niemand an Bord und an Land, dabei sind die Hafenbehörden und andere der Seeschifffahrt nahestehenden Behörden eingeschlossen, hat häufig ein wirkliches Interesse an der Unfallaufklärung, wenn **die eigene Partei mit einem fehlerhaften Verhalten belegt werden könnte bzw. rechnen muss. Das derzeitige SeeUG verlangt neben der Ursachenfeststellung zwingend die Beantwortung der Frage, ob sich ein Beteiligter fehlerhaft verhalten hat. Unser deutsches Rechtssystem gesteht jedem Beteiligten zu, Auskünfte zu verweigern oder aber den Unfall aus seiner Sicht darzustellen.** Infolgedessen kommen die Seeämter der tatsächlichen Unfallermittlung nur bedingt näher.

Darüber hinaus gibt es einen erheblichen Einfluss der Beteiligten, also aller natürlichen und juristischen Personen, also der möglichen „Täter“ auf die Sachverhaltsermittlung. Anders als ein Zeuge nehmen sie an der ganzen mündlichen Verhandlung teil, können einen Rechtsbeistand hinzuziehen und sind ggf. auch bei Vorermittlungen mit heranzuziehen, haben

Akteneinsicht usw. und können sich nach Abschluss der Beweisaufnahme und vor der Beratung des Seeamts zur Sache zu äußern.

Häufig rücken Reedereien erst Monate später, meist auf mehrfaches Nachfragen des zuständigen Seeamtes, Tagebücher, Seekarten und andere Unterlagen heraus. Sie wurden in der Reederei vorgesichtet, ggf. bereits ein Parteiengutachten erstellt. Unfallberichte werden in Kanzleien abgefasst, alles legitim! Seeamtverhandlungen finden ein Jahr und später nach einem Unfall statt, wichtige Zeugen oder Beteiligte können aus dem Ausland nicht herangeschafft werden.

Bei Kollisionen mit ausländischen Schiffen fehlt in der Seeamtsverhandlung oft dieser „Kollisionspartner“, die Entscheidung des Seeamtes kann somit nur auf der Aussage einer Partei beruhen, unbefriedigend! Und bei Unfällen durch Übermüdung, insbesondere auf Feederschiffen, heißt es meistens in der lapidaren Feststellung „Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Kapitän als nautischer Wachoffizier infolge von Übermüdung eine erforderliche Kursänderung versäumte“ (MS „Henny am 12.11.97). Kein Hinweis darauf, warum der Kapitän übermüdet war bzw. ob das Schiff für dieses Reise und die zu erbringenden Aufgaben überhaupt ausreichend besetzt war, was die Versichertenvertreter bei der See-BG und Arbeitnehmervertreter seit vielen Jahren monieren.

Zur tatsächlichen Unfallaufklärung ist es aber unbedingt erforderlich, unmittelbar nach einem erfolgten Seeunfall weltweit einen im Auftrag einer Seeunfalluntersuchungsbehörde handelnden Experten zum Ort des Geschehens zu entsenden, um die erforderlichen Beweise und Unterlagen für das Feststellen eines Seeunfalls zu sichern. Letzteres ist bei den Kaskoversicherern, den Klassifikationsgesellschaften und Reedereiinspektionen normaler Alltag. Es wird zwar neuerdings eingewendet, das jetzige SeeUG lasse dieses auch zu, es wurde aber in der Vergangenheit, d.h. in den letzten 14 Jahren so gut wie nie praktiziert

Warum hat sich der VDKS für den neuen Gesetzesentwurf ausgesprochen?

1. Die Aufklärung der Unfallursache steht im Vordergrund bei der Untersuchung durch die Bundesstelle für Unfalluntersuchung, nicht mehr die heute zwingend vorgeschriebene Prüfung eines möglichen fehlerhaften Verhaltens eines beteiligten Kapitäns, Schiffsoffiziers, Lotsen usw.
2. Bei der Untersuchung durch die Bundesstelle muss und darf erwartet werden, dass die Bundesstelle bei gravierenden Unfällen sofort einen Sachverständigen zum Unfallort entsendet, z.B. ins Ausland, der seinerseits einen deutschen Kapitän auch gegenüber ausländischen Hafenbehörden und Schiffsleitungen bei der Beweissicherung unterstützt, z.B. Fehler von ausländischen Lotsen bei der Beratung der Schiffsführung oder angegebene Fahrwassertiefen oder in der Seekarte angegebene Tonnen nicht vorhanden, wo es heute ein Kapitän alleine gegenüber Behörden sehr schwer haben kann, weil kein Staat gerne freiwillig eigene Versäumnisse zugibt
3. Die Effizienz der Seeunfalluntersuchung kann deutlich gesteigert werden. Es wird bei den heutigen modernen Schiffsbrücken mit immer mehr computergestützten Navigationsgeräten bis hin zur elektronischen Seekarte und nicht auszuschließenden Schnittstellenproblemen fachlich versiertes Untersuchungspersonal benötigt. Solches Personal an jedem der fünf Seeämter und am BOSA anzusiedeln, übersteigt die Haushalte bei weitem. Solches Personal kann man nur zentral an einer Stelle bündeln, zumal Weiterqualifizierungsmaßnahmen erforderlich sein werden. Auch die häufig schon längere Zeit an Land befindlichen Seeamtsbeisitzer sind in technischen Dingen häufig überfordert, da ihre Bordtätigkeit meist Jahre zurückliegt und nur wenige Beisitzer die Zeit und Gelegenheit haben, sich ständig auf dem aktuellsten Stand zu halten.
4. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung untersucht die Ursache eines Seeunfalls und macht Vorschläge, wie derartige Unfälle künftig vermieden werden können. Dieses

- gibt Sinn und sollte eigentlich auch in den letzten 14 Jahren Aufgabe der Seeämter und des BOSA gewesen sein, die dieser Verpflichtung jedoch meist nicht nachgekommen sind.
5. Seeämter werden zukünftig nur noch tätig, wenn es um den Einzug eines Befähigungszeugnisses geht. In 90 - 95 % aller untersuchten Fälle steht eine Patententziehung von vornherein nicht zur Debatte und wird vom Vorsitzenden bei Eröffnung der mündlichen Verhandlung zumeist ausgeschlossen. Da jede Seeamtsverhandlung, wie erwähnt, eine enorme Belastung für einen Beteiligten darstellt, fallen hier schlagartig zahlreiche Belastungsvorgänge weg.
 6. Bei sehr schweren bzw. spektakulären Schiffsunfällen ist eine Verhandlungsdauer (richtigerweise) für mehr als einen Tag angesetzt. Die Beteiligten sehen sich über mehrere Tage der Presse und dem Fernsehen ausgesetzt und können häufig schon nach dem 1. Verhandlungstag in der Zeitung lesen, was sie angeblich alles falsch gemacht haben, lange bevor eine Seeamtsentscheidung erfolgt ist. Hier möchte der VDKS die von ihm vertretene Berufsgruppe besser schützen helfen, wenn es zunächst eine nicht öffentliche Verhandlung vor der Bundesstelle gibt.
 7. Die Bundesstelle kann aufgrund ihrer internationalen Kontakte zu anderen Staaten viel schneller an Informationen über einen Seeunfall eines ausgeflaggten Schiffes gelangen, als dieses Seeämtern möglich ist. Zwar wird im Seeamt Emden die Zeitung Lloyds List gelesen, die auch kleinere Unfälle darstellt und von Amtswegen häufig eine Untersuchung einleitet, letzteres ist bei den verschachtelten Gesellschaftsverhältnissen und Besitzverhältnissen an Schiffen häufig nur sehr schwer möglich. Hier könnte die Bundesstelle über die Zusammenarbeit mit anderen Staaten wesentlich schneller Informationen erhalten.
 8. Angloamerikanischen Länder einschließlich Großbritannien untersuchen nur noch Unfälle von besonderer Bedeutung. Die Untersuchung von Bagatelleunfällen fallen häufig unter den Tisch, wenn kein zwingendes öffentliches Interesse vorliegt. Auch dieses gibt Sinn, da der Aufwand zur Untersuchung von Bagatelleunfällen mit einem Vorsitzenden, 4 Beisitzern und häufig mehreren Rechtsanwälten weit überzogen scheint, insbesondere, wenn keine neuen Erkenntnisse zur Unfallvermeidung gewonnen werden können.
 9. Vorteilhaft ist ebenfalls die Leitung der Bundesstelle durch einen Fachmann, hier wegen der überwiegend zu untersuchenden Unfälle durch einen Nautiker (was bei derzeit Betroffenen ebenfalls zum Sturm der Entrüstung beigetragen hat) . Es ist selbstverständlich, dass der VDKS sich als Berufsverband für eine solche Lösung einsetzen muss.

Nach dem Vorliegen des Referentenentwurfs hatte der VDKS mehrere Änderungswünsche eingebracht, denen in der Kabinettsvorlage teilweise entsprochen wurde, so z.B.

- die Nichtfreigabe von Aufzeichnungen und Aussagen vor der Bundesstelle (entsprochen in Art. 2 § 19);
- das Zeugnisverweigerungsrecht von Beteiligten bei „Gefahr“ einer Seeamtsverhandlung (entsprochen in Art. 2 § 15 Abs. 6);
- die Untersuchung von „Beinahe-Unfällen“, wenn dieses zwingend geboten erscheint (entsprochen in der Begründung auf Seite 85 oben).
- eine klarere Definition des Begriffes „Unfall“ (teilweise entsprochen in Art. 2 § 1 Abs. 2); Nach seinem Titel regelt das Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) die Untersuchung von **Seeunfällen** und anderen Vorkommnissen, will seine Zielsetzung nach § 1 Abs. 1 aber nur noch durch **Untersuchung von schaden- und gefahrverursachenden Vorkommnissen** erreichen, definiert diesen Ausdruck – erfreulicherweise – in § 1 Abs. 2 und verwendet meistens nur noch ihn. Das reicht nicht aus (siehe Verbesserungsvorschläge Ziffer 8)

die Möglichkeit der Gegendarstellung für Beteiligte (Kapitäne, Schiffsoffiziere) zu einer Ursachenfeststellung der Bundesstelle (ist nach Auskunft des BMVBW in Art. 2 § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 17 FIUUG ausdrücklich vorgesehen). Dieses ist auf jeden Fall noch verbesserungswürdig, denn vom vorläufigen Untersuchungs-Bericht abweichende Stellungnahmen, die nicht berücksichtigt werden, werden dem endgültigen Bericht nur dann als Anhang beigelegt, wenn sie von bevollmächtigten Vertretern nicht-deutscher Staaten nach § 14 FIUUG stammen.

Nicht vollständig entsprochen wurde dem Wunsch nach besserer Lesbarkeit des neuen Gesetzes insoweit, dass das Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz nicht in das SUG eingearbeitet wurde, sondern lediglich Verweise bestehen.

Weitere Verbesserungsvorschläge im Gesetzgebungsverfahren:

1. In Art. 2 § 15 Abs. 1 Nr. 11 sollte es mit Rücksicht auf § 489 HGB „Eigentümer“, „Schiffahrtsunternehmen“ oder „Reeder“ heißen, **nicht jedoch „Reederei“**.
2. In der vorerwähnten Nr. 11 findet auch eine Abstimmung mit Nr. 3 (Halter/Halterstaat) statt. In Art. 2 § 15 Abs. 1 Nr. 3 fällt auf, dass vom „Eigentümer *oder* Betreiber“ gesprochen wird. Kann es nicht beide geben? Sind dann beide (nebeneinander) gemeint. Wenn nicht, welcher von beiden?
3. Am 19.04.01 wurde vom Vertreter der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung dargelegt, dass diese Stelle bei der Unfallaufklärung sehr eng mit der jeweils zuständigen Staatsanwaltschaft zusammenarbeitet und Daten bzw. Ermittlungsergebnisse austauscht. **Dieses Verfahren wird für die Seeunfalluntersuchung strikt abgelehnt.** Ggf. muss dieses im Gesetz entsprechend klar geregelt werden. Bei den Diskussionen der vergangenen Monate ist vielen daran Beteiligten offensichtlich die Rolle der Wasserschutzpolizei nicht ganz klar gewesen, nämlich zum einen Ermittlungen für das Seeamt durchzuführen andererseits aber auch Ermittlungen für die Staatsanwaltschaft für ein späteres Strafverfahren anzustellen.
4. Es muss durch bilaterale Abkommen sichergestellt sein bzw. werden, dass der Vertreter der Bundesstelle in ausländischen Häfen jederzeit an Bord gehen und notwendige Beweise sichern darf. Dieses scheint uns in der Tat noch eine (lösbare?) Schwachstelle zu sein.
5. Das Untersuchungsverfahren durch die Bundesstelle erfordert zwar keinen Juristen mit Befähigung zum Richteramt mehr. Wegen des umfangreichen und komplexen rechtlichen Netzwerkes, in das der Betrieb eines Seeschiff und ein Seeunfall eingebunden sind, geht der VDKS davon aus, dass in der Bundesstelle **auch schiffahrtsrechtlicher Sachverstand verfügbar ist.**
6. Die Möglichkeit der Gegendarstellung für alle Beteiligte (Kapitäne, Schiffsoffiziere) zu einer Ursachenfeststellung der Bundesstelle muss generell gegeben sein, nicht nur für ausländische Staaten.
7. Das Veröffentlichen von Seeamtsentscheidungen ist zwar vorgesehen (Art. 2 § 30 Abs. 8). Anders aber bei der Bundesstelle: Eine rechtliche Würdigung der am Unfallgeschehen beteiligten Personen und Stellen wird nicht vorgenommen. Dadurch wird es schwierig sein, aus den Berichten der Untersuchungsstelle **Rückschlüsse über das Sollverhalten der in der Schifffahrt tätigen Personen und Stellen zu ziehen. Die Bestimmungen über den Inhalt des Berichts müssen in der Weise konkretisiert werden, dass daraus Rückschlüsse auf das Sollverhalten gezogen werden können. In den Seeamtssprüchen**

haben wir Feststellungen über die Auslegung von Verhaltensvorschriften und das Sollverhalten lesen können. Das war für die Interpretation der verschiedensten Verhaltensnormen von großer Wichtigkeit!!

8. Wie erwähnt, regelt das SUG nach seinem Titel die Untersuchung von **Seeunfällen** und anderen Vorkommnissen, will seine Zielsetzung nach § 1 Abs. 1 aber nur noch durch **Untersuchung von schaden- und gefahrverursachenden Vorkommnissen** erreichen, definiert diesen Ausdruck – erfreulicherweise – in § 1 Abs. 2 und verwendet meistens nur noch ihn (§ 4, § 5 Ziff. 1, § 6, § 7, § 8, § 9), kommt aber dann doch auf den Begriff „**Unfalluntersuchung**“ (§§ 12 Abs. 3, 4), **Unfallstelle** (§§ 15 Abs. 5) oder „**Seeunfall**“ (§§ 15 Abs. 1 Ziff. 16) zurück, ohne diesen Begriff zu definieren! Allerdings wird in § 18 für Seeunfall auf die Definition im IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See verwiesen. Dabei geht es aber nur um die Unterrichtung ausländischer Staaten und der IMO (§ 14 SUG) (wobei die Definition des Begriffs Unfall nach dem IMO-Code auch noch mit der nach Art. 94 Abs. 7 und 221 Abs. 2 SRÜ konkurriert!!) und um die Benennung des federführenden Staates nach § 16 bei der Zusammenarbeit mit dem Ausland.
- Gelegentlich wird lediglich der Ausdruck „**Vorkommnis**“ verwendet (§§ 1 Abs. 4, 9 Abs. 2, 13 Abs. 2), was nach dem Titel des Gesetzes der Oberbegriff für **Seeunfälle und andere Vorkommnisse** sein kann. Die Kombination „**Unfälle und Vorkommnisse**“ stammt möglicherweise aus dem entsprechenden IMO-Code (§§ 14 Ziff. 3, 15 Abs. 7 SUG). Dieser vorgenannte Sachverhalt bedarf einer Klarstellung.

Fazit:

Der vorliegende Gesetzesentwurf bringt alles in allem dem an einem Seeunfall beteiligten Kapitän und Schiffsoffizier nach VDKS Meinung mehr Vor- als Nachteile gegenüber der heutigen Gesetzeslage. Die Chancen für eine tatsächliche Unfallursachenfeststellung steigen. Ein alle Seiten zufriedenstellendes Gesetz gibt es kaum.

Aus VDKS Sicht sind noch einige handwerkliche Nachbesserungen, wie vorstehend beschrieben, vorzunehmen.

Das „mehr Vor- als Nachteile“ mögen andere (jedoch weitaus geringer) betroffene Berufsgruppen anders sehen (siehe Vorbemerkung). Wie bei der Einführung des jetzt gültigen SeeUG in 1986 wird man nach der Neuordnung der Seeunfalluntersuchung mit dem See-sicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) Erfahrungen sammeln müssen. Und es kommt auf die richtige Besetzung der Leitung der Bundesstelle an! Ideal ist hier ein jüngerer Nautiker mit einschlägiger Erfahrung.

Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V.
Palmaille 29
22767 Hamburg
Tel. 040 – 38 49 81
Fax 040 – 389 21 14
E-mail: vdks.office@t-online.de