

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN

Dienstszitz Bonn Robert-Schumann-Platz 1,
53175 Bonn

1. September 2000
LS 20/00.03.06-7/00

Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.
Krämerstr. 10
25813 Husum

Neuordnung der Seeunfalluntersuchung gemäß Empfehlung Nr. 24 des Berichts der Unabhängigen Sachverständigen-Kommission „Havarie Pallas“

Ihr am 23. August 2000 eingegangenes Schreiben

Sehr geehrte Damen und Herren,

Her Minister Klimmt hat mich beauftragt, das an ihn gerichtete Schreiben zu beantworten.

Bei der Neuordnung der Seeunfalluntersuchung lässt sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vorrangig von dem Ziel leiten, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Vorsorge für die Sicherheit und den Umweltschutz auf See sowie den Schutz der deutschen Küsten auf dem Stand des 21. Jahrhunderts zu optimieren. Es weiß sich mit allen, die um diesen Schutz besorgt sind, darin einig, dass sich Deutschland hier keine Defizite leisten kann, dass es vor allem auf die internationale Zusammenarbeit in diesem Bereich angewiesen ist und Anschluss an den von der Weltschiffahrtsgemeinschaft fortentwickelten internationalen Standard halten muss, wobei die verfügbaren administrativen Ressourcen in effektivster Weise einzusetzen sind.

Es wäre in höchstem Maße bedauerlich, wenn sich eine so prominente Institution wie die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V. – möglicherweise aufgrund unzutreffender Informationen in der Öffentlichkeit – von dieser gemeinsamen Zielsetzung entfernen würde. Um Ihnen Gelegenheit zu geben, den wirklichen Inhalt des zur Abstimmung vorgelegten Referentenentwurfs kennen zu lernen, übersende ich Ihnen beigefügt einen Text des Entwurfs.

Aus der Sicht der Verbesserung der Sicherheitsvorsorge verdient Anerkennung und Beachtung, dass die Unabhängige Expertenkommission „Havarie Pallas“ in ihrem Bericht vom 16. Februar 2000 im Zusammenhang mit ihrer Empfehlung, unverzüglich den Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes an den internationalen Standard vorzulegen, fünf große Defizite des heutigen deutschen Unfalluntersuchungssystems benannt hat (S. 71/72):

§ Die Untersuchungsbehörde (Seeamt) ist bei kaum einem Seeunfall am Unfallort, trifft sachliche Feststellungen in gerichtsähnlicher Verhandlung erst Monate oder Jahre nach dem Ereignis und lässt die Ermittlungen im Inland (im Ausland fehlt die Zuständigkeit) durch Hilfsbeamte der Staatsanwaltschaft oder Polizeivollzugskräfte

durchführen, obwohl es sich bei der amtlichen Seeunfalluntersuchung weder um eine staatsanwaltschaftliche Tätigkeit noch um einen polizeilichen Vollzug handeln darf.

- § Das Seeamtsverfahren ist nach § 3 SeeUG darauf festgelegt, der Feststellung individuellen fehlerhaften Verhaltens und der Patententziehung zu dienen, obwohl die amtliche Seeunfalluntersuchung nicht einer Patententzugsbehörde anvertraut werden darf, sondern vollständig unvoreingenommen durchgeführt werden muss.
- § Bei den Anforderungen an den Untersuchungsführer (Vorsitzer des Seeamts) wird ausschließlich auf die Befähigung zum Richteramt abgestellt, obwohl die Seeunfalluntersuchung keine normative Aufgabe ist, sondern vorrangig faktisches Fachwissen mit Untersuchungstechniken aus vielen spezifischen Sachbereichen (z.B. Nautik, Psychologie der Befragung usw.) erfordert und eine leitende Hand aus solchen Fachkreisen voraussetzt.
- § In der Praxis der Seeämter finden sich nur in verschwindend seltenen Fällen die Ergebnisse, auf die die Seeunfalluntersuchung ihrer Bestimmung nach auszurichten ist, nämlich Gesichtspunkte, Anregungen und Vorschläge für mehr Sicherheit und Umweltschutz in der Zukunft. Dies wird insbesondere dem – aus internationalen Vorgaben resultierenden – Nachholbedarf im Hinblick auf die Ermittlung des „menschlichen Faktors“ als Unfallursache nicht gerecht.
- § Die Seeamtssprüche genügen aus allen diesen Gründen nicht dem internationalen Standard. Damit ist Deutschland auf dem zentralen Gebiet der Sicherheitsvorsorge an der internationalen Zusammenarbeit mit der Außenwelt – wie dramatische Fakten belegen – gehindert und zum Handeln in Richtung auf den internationalen Standard verpflichtet. Es gibt bisher keinerlei gemeinsame Untersuchungsmöglichkeiten der Seeämter zusammen mit ausländischen Untersuchungsstellen.

Ich hätte erwartet, in einer Stellungnahme der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V. ein Plädoyer dafür zu finden, dass diese offen zutage liegenden Defizite im Interesse der Gewährleistung einer wirksamen Sicherheitsvorsorge vor den deutschen Küsten schnellstens beseitigt werden müssen. Wer sich an der fachlichen Diskussion über die moderne Seeunfalluntersuchung beteiligen will, kommt an diesen fünf wunden offenen Punkten nicht herum. Der vom BMVBW vorgelegte Referentenentwurf hat zum Ziel, die aufgezeigten Defizite umgehend zu beseitigen.

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V. hat es jedoch vorgezogen, statt einer sachliche Aussage hierzu lieber in einer in die Öffentlichkeit getragenen Pauschalkritik die Arbeit der Unabhängigen Sachverständigen-Kommission zu schelten und ihr in nicht nachvollziehbarer Weise den Verdacht anzuhängen, sie habe sich mit dem in der Welt vorherrschenden internationalen Standard und den Regelungen des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes nicht ernsthaft auseinandergesetzt.

Soweit die SDN Bedenken äußert, dass „den Seeämtern die Aufgabe der Seeunfalluntersuchung vollständig entzogen werden soll“, geht sie von einem Tatbestand aus, der im Referentenentwurf des BMVBW nicht gegeben ist. Der Gesetzentwurf lässt die Seeämter und weitestgehend ihr Verfahren bestehen. Dies gilt insbesondere für die Einbindung der ehrenamtlichen Beisitzer, den Vorsitz durch Juristen, das rechtliche Gehör usw. Die bisherigen Listen ehrenamtlicher Beisitzer der Seeämter werden beibehalten und kontinuierlich erneuert. Der Gerichtsschutz der Beteiligten gegen Akte der Seeämter wird ausgebaut, nachdem ihnen das Seeunfalluntersuchungsgesetz von 1985 eine Gerichtsinstanz entzogen hatte und das Verwaltungsverfahrensgesetz eine Widerspruchsinstanz wie das Bundesoberseeamt angesichts des vorangehenden förmlichen Verfahrens (der Seeämter) für überflüssig erklärt hat. Es darf allerdings nicht übersehen werden, dass das heutige Seeamtsverfahren auf Grund von § 3 Abs. 2 SeeUG ausschließlich Fälle betrifft, in denen es immer zugleich um die Patententziehung mit

Anlastung persönlichen fehlerhaften Verhaltens der Beteiligten geht. Die Funktion der Seeämter, Untersuchungen im Hinblick auf eine Patententziehung durchzuführen, bleibt nach dem Gesetzentwurf nicht nur erhalten, sondern sie wird sogar von unfallbezogenen hin zu nicht unfallbezogenen Sachverhalten (z.B. Trunkenheitsfahrt) ausgeweitet. Leider findet sich hiervon in Ihrer Stellungnahme kein Wort.

Bei dem, was der neuen Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung zugewiesen wird, handelt es sich fast durchweg um Bereiche, wo die heutigen Seeämter bisher nicht tätig geworden sind. Diese Lücken müssen durch die neue Bundesstelle schnellstens ausgefüllt werden. Wenn Sie davon ausgehen, den Seeämtern würde ihre Aufgabe „vollständig entzogen“, dann ist dies im Ansatz schon deshalb nicht gegeben, weil die Seeämter im Bereich der von der Unabhängigen Expertenkommission benannten Defizite bisher gerade nicht tätig waren. Die Würdigung der Unfalltatsachen im Hinblick auf Patententziehungen bleibt den Seeämtern hierdurch selbstverständlich unbenommen.

Soweit sich Ihre Bedenken gegen konkrete Aspekte der Bundesstelle richten, kann ich mich hier wohl kurz fassen:

- § Eine von Ihnen unterstellte Zentralisierung der Bundesstelle in dem Sinne, dass das gesamte Personal in Hamburg zusammengezogen wird, ist zu keinem Zeitpunkt geplant gewesen. Vielmehr bleibt das Personal, wie es heute der Fall ist, grundsätzlich „vor Ort“, um die Reviernähe zu gewährleisten.
- § Der Bundesstelle stehen bei Bedarf mindestens im gleichen Umfang Sachverständige aus allen relevanten Fachbereichen zur Verfügung wie den Seeämtern.
- § Soweit sich Ihre Bedenken auf das Untersuchungsverfahren der Bundesstelle beziehen, handelt es sich durchweg um Sachverhalte, die aus dem Bereich der Flugunfalluntersuchung übernommen wurden. Diesem Verfahren hat der Deutsche Bundestag erst vor kurzem (1998) nach jahrelangen ausführlichen Vorarbeiten als optimales System zugestimmt. Das Verfahren hat sich seitdem bewährt. Es hat zum Beispiel ermöglicht, dass beim Flugunfall der Concorde die Bundesstelle sofort am Unfallort an der Tatsachenfeststellung mitwirken konnte. Dies war für die Angehörigen der zahlreichen deutschen Unfallopfer ein ganz besonderes Anliegen. Ein analoger Unfall im Seebereich könnte derzeit von keinem deutschen Seeamt untersucht werden.

Das BMVBW ist nicht bereit, solche Defizite im Seebereich länger hinzunehmen. Insofern ist Ihre Vermutung sicherlich richtig, dass bei einem Beibehalten dieser Defizite und einer Fortschreibung des heutigen Zustands für den Schutz der deutschen maritimen Sicherheitsbelange „Gefahr im Verzuge“ gesehen wird.

Ihre abschließende Bemerkung über eine angebliche „Durchsetzung im Schnellverfahren“ ist nicht nachzuvollziehen. Die Notwendigkeit einer Modernisierung der Seeunfalluntersuchung in Deutschland sind an der Küste seit mindestens sieben Jahren bekannt. Beispielsweise haben bei einer – als Dokumentation veröffentlichten – Veranstaltung des Deutschen Nautischen Vereins im September 1996 der Vertreter der Beisitzer bei den Seeämtern und dem Bundesoberseeamt – zugleich der Vertreter der Kapitäne und Schiffsoffiziere -, der Vertreter der Lotsen sowie der Vertreter der Ermittlungsbehörden der Bundesländer das Wort zugunsten der Übernahme des Verfahrens der Flugunfalluntersuchung auf den Seeverkehr ergriffen. Das BMVBW kann daher davon ausgehen, dass sich die von Ihnen genannten Kreise längst ein Bild zu diesem Sachverhalt gemacht haben. Das Ministerium hat mitzuverantworten, dass diese Übernahme so zeitig erfolgt, dass die Bundesrepublik Deutschland damit ihrer Rechtsverpflichtung zur Umsetzung der Richtlinie 1999/35/EG nachkommt. Der Referentenentwurf wurde daher entsprechend der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien mit der absolut üblichen Frist von 6 Wochen zur Stellungnahme an die

zu beteiligten Stellen übermittelt. Die Bundesregierung muss bei den Steuerbürgern Verständnis dafür voraussetzen, dass sie ihre Dienstgeschäfte während der langen Urlaubsperiode von Juni bis September fortführt.

Es ist zu erkennen, inwieweit dieses Verfahren einen „Alleingang des BMVBW vorbei an den maritimen Sicherheitsinteressen der Küste“ darstellen soll.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Dr. Froböse

P.S. Den Ministern bzw. Senatoren der Küstenländer ist im Hinblick auf Ihr entsprechendes Vorgehen ein Abdruck dieses Schreibens übersandt worden.