

Rostocker Schriften zum Seerecht und Umweltrecht 25

Peter Ehlers / Wilfried Erbguth (Hrsg.)

Aktuelle Entwicklungen im Seerecht II

Dokumentation der Rostocker Gespräche zum Seerecht
2000-2002



Nomos Verlagsgesellschaft
Baden-Baden

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	9
1. TEIL: Das Rechtsregime der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) im Spannungsfeld von Nutzungs- und Schutzinteressen	
Senator a.D. JÖRG KUHBIER, Hamburg Wirtschaftliche Entwicklung in der AWZ am Beispiel der Windenergie.....	15
Professor Dr. RAINER LAGONI, Hamburg Die Errichtung von Schutzgebieten in der Ausschließlichen Wirtschaftszone.....	29
Professor Dr. DETLEF CZYBULKA, Rostock Zur Geltung des nationalen Rechts in der AWZ	43
2. TEIL: Schiffssicherheit auf der Ostsee – Aktuelle Rechtsentwicklungen	
Professor Dr. Dr. h.c. WOLFGANG GRAF VITZTHUM, Tübingen Sicherheit im Seeverkehr – völker- und europarechtliche Entwicklungslinien.....	61
Professor Dr. PETER EHLERS, Hamburg/Rostock Strategien der Helsinki-Kommission	83
Professor Dr. DORIS KÖNIG, Hamburg Nationales Recht: Status quo und Fortentwicklungen.....	101
3. TEIL: Seesicherheitsuntersuchung: Neue Regelungen, neue Probleme?	
DIETER GRAF, Hamburg Das neue Seesicherheitsuntersuchungsgesetz und seine Umsetzung	113
Rechtsanwalt JENS PAULSEN, Harsefeld Das Recht der Seesicherheitsuntersuchung in anderen Staaten	125
Professor Dr. WILFRIED ERBGUTH, Rostock Das Recht der Seesicherheitsuntersuchung im System des Öffentlichen Rechts..	137
Autoren- und Herausgeberverzeichnis.....	145

Das Recht der Seeunfalluntersuchung in anderen Staaten¹

JENS PAULSEN²

In seiner Ansprache anlässlich des „World maritime day 1997“ sagte der Generalsekretär der internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO Herr William O'Neill: „Die richtige Analyse von Seeunfällen kann zu einer größeren Kenntnis der Unfallursachen führen und die Durchführung von Maßnahmen zur Beseitigung der Unfallursachen bewirken.“

Im gleichen Jahr hat die Vollversammlung der IMO den Worten ihres Generalsekretärs Taten folgen lassen und am 27.11.1997 mit der Entschließung A.849(20) den Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See – nachfolgend „IMO-Code“ genannt – angenommen. Mit der Verabschiedung des IMO-Codes hat die IMO in Erfüllung ihrer sich auf die Schiffsicherheit und die Verhütung und Bekämpfung von Verschmutzungen des Meeres durch Schiffe erstreckenden Aufgaben einen wichtigen Beitrag zur Förderung

- eines einheitlichen Vorgehens bei der Untersuchung von Seeunfällen und
- die Zusammenarbeit von Staaten bei der Ermittlung der Ursachen von Seeunfällen geleistet.

In ihrer Entschliessung hat sich die IMO-Vollversammlung besorgt darüber gezeigt, dass sich trotz aller Bemühungen der IMO immer noch Seeunfälle ereignen, bei denen es zu Todesfällen, zum Verlust von Schiffen und zur Verschmutzung der Meeresumwelt kommt. Der Untergang des Tankers PRESTIGE vor zwei Tagen hat uns gerade wieder die Bedeutung international vereinheitlichter Sicherheitsstandards und Regelungen, deren Umsetzung und die Kontrolle der Umsetzung vor Augen geführt.

Die IMO-Vollversammlung hat in der Entschliessung A.849(20) zutreffend auf die Erkenntnis, dass durch frühzeitige und genaue Berichte mit einer Darstellung der näheren Umstände und Ursachen von Seeunfällen die Sicherheit von Seeleuten und Fahrgästen

¹ Die Vortragsfassung wurde beibehalten. Die dem Vortrag zugrunde liegenden 15 Rechtsgrundlagen sowie die nationalen Regelungen von Malta, Panama und Neuseeland liegen mir überwiegend in englischer Sprache und zwar weitgehend in einer „amtlichen“ Version, von China und Island in einer inoffiziellen Übersetzung vor. Einige weitere nationale Regelungen habe ich leider nur in der Landessprache erhalten. Die Rechtsgrundlagen der jeweiligen nationalen Regelungen habe ich in der schriftlichen Fassung des Referates nicht genannt, weil die detaillierte Würdigung der jeweiligen nationalen Rechtsgrundlagen meiner noch nicht fertiggestellten Dissertation vorbehalten bleiben soll. Dies scheint mir im Rahmen des Vortragsziels, einen Überblick über die nationalen Praktiken zu geben, vertretbar zu sein.

Aus dem Internet konnte ich über die Suchmaschine „google“ und einige juristische Suchmaschinen und maritime Homepages einige Regelungen relativ leicht, andere erst nach langen Recherchen und viele Regelungen auch nach zeitintensiven Bemühungen nicht „herunterladen“. Ich korrespondiere mit den Seeunfalluntersuchungsorganisationen, der IMO, der EU sowie einigen anderen Organisationen und hoffe, noch einige weitere nationale Regelungen zu erhalten und diese mit einem vertretbaren Kostenaufwand übersetzen lassen zu können.

² Der Verfasser hat auf seiner Internet-Homepage www.ra-paulsen.de unter „Maritim“ weitere Informationen zum Thema „Seeunfalluntersuchung“ veröffentlicht.

sowie der Schutz der Meeresumwelt nachhaltig verbessert werden könne, hingewiesen. Es bleibt abzuwarten, welche Lehren aus dem tragischen Untergang der PRESTIGE gezogen werden und ob die Untersuchung auf der Grundlage des IMO-Codes vom Flaggenstaat des Schiffes, den Bahamas, oder Spanien als Staat, dessen Küsten durch die Folgen des Seeunfalls einen schweren Schaden erleiden, als „Staat mit einem erheblichen Interesse“ im Sinne der Ziffer 4.11.1. bzw. 4.11.3. IMO-Code durchgeführt werden wird.

In ihrer EntschlieÙung A.849(20) wies die Vollversammlung darauf hin, dass die angestrebte einheitliche Vorgehensweise bei der Untersuchung von Seeunfällen nur in dem durch die innerstaatlichen Rechtsvorschriften vorgegebenen Rahmen realisiert werden könne. Gemäß Ziffer 1.2 Satz 3 des Codes wird anerkannt, dass zum Erreichen der Ziele des Codes die gegenseitige Achtung nationaler Regelungen und Praktiken erforderlich sei. In Ziffer 1.4 des Codes wird ausgeführt, dass mit dem Code nicht das Ziel verfolgt werde, Untersuchungen irgendwelcher anderen Art zu verhindern, weder solche im Zusammenhang mit Zivil- oder Strafverfahren, noch solche im Zusammenhang mit Ordnungswidrigkeiten, noch solche in irgendeinem anderen Zusammenhang.

Die EntschlieÙung A.849(20) wurde zunächst von einer Arbeitsgruppe des Sub-Committee on Flag State Implementation der IMO vorbereitet. Meine sehr verehrten Damen und Herren, das Sub-Committee on Flag State Implementation befasst sich insbesondere mit der Frage, wie die von der IMO erarbeiteten Regelungen national umgesetzt werden können. Wir werden uns sicherlich darüber einig sein, dass es nicht immer leicht ist, unterschiedliche nationale Interessen „unter einen Hut“ zu bringen. Gleichwohl ist festzustellen, dass die von der Arbeitsgruppe des Sub-Committee on Flag State Implementation erarbeiteten Entwürfe letztendlich ohne sonderlich große Änderungen ihren Weg durch die Instanzen, d.h. vom Sub-Committee on Flag State Implementation über das Maritime Safety Committee bis zu ihrer Verabschiedung durch die Vollversammlung als EntschlieÙung A.849(20) genommen haben. Die EntschlieÙung A.849(20) wurde am 25.11.1999 durch die EntschlieÙung der 21. Vollversammlung A.884(21) um den Anhang 2, die Richtlinien für die Untersuchung menschlicher Einflussfaktoren bei Unfällen und Vorkommnissen auf See, erweitert.

Meine Aufgabe ist es, Ihnen in der knappen mir zur Verfügung stehenden Zeit einen kurzen Überblick über die Seeunfalluntersuchungsregelungen einiger anderer Staaten zu vermitteln. Ich habe mich bemüht, nach meiner Einschätzung bemerkenswerte Regelungen herauszustellen.

Bei der nun folgenden Erläuterung nationaler Regelungen werde ich mich alphabetisch orientieren, ich kann Ihnen jedoch versprechen, dass ich gleich mit einer nach meiner Einschätzung herausragenden Regelung beginnen werde:

1. Australien

In Australien werden die Seeunfalluntersuchungen von der Marine Investigation Unit (MIU), einer Abteilung des Australian Transport Safety Bureau (ATSB) durchgeführt.

Dem „Inspector of Marine Accidents (IMA)“ als Leiter der MIU sind vier Ermittler mit langjährigen Erfahrungen als Kapitän bzw. Leitender Ingenieur zugeordnet.

Im Jahr 2001 wurden die Regelungen des IMO-Code A.849(20) weitgehend in das Australische Gesetz eingearbeitet. So sind z.B. die Begriffsbestimmungen der Ziffer 4. IMO-Code und die Regelungen über die Zusammenarbeit mit anderen Staaten als „bei der Untersuchung federführender Staat“ im Sinne der Ziffer 4.10. IMO-Code bzw. „Staat mit einem erheblichen Interesse“ im Sinne der Ziffer 4.11. IMO-Code weitgehend und verständlich eingearbeitet und umgesetzt worden.

Die letzte gesetzliche Änderung erfolgte am 29.08.2002, nachdem es nach der Entscheidung des Federal Court in Sachen Christoforidis Cygnet Bulk Carriers SA unklar war, unter welchen Voraussetzungen die Marine Accident Unit Untersuchungsunterlagen an ein Gericht herausgeben durfte.

Der australische Gesetzgeber hat auch die Regelung der Ziffer 10. IMO-Code (Freigabe von Aufzeichnungen), nach welcher bestimmte Aufzeichnungen zu keinem anderen Zweck als dem der Unfalluntersuchung freigegeben werden sollen, umgesetzt, um die Vertraulichkeit der im Verlaufe des Untersuchungsverfahrens erlangten Informationen zu gewährleisten. Insbesondere dann, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass der Seeunfall auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen ist, muss die Untersuchungsbehörde damit rechnen, dass diejenigen, deren Verhalten Gegenstand der Untersuchung ist sowie mit diesen privat oder beruflich verbundene Dritte nicht geneigt sein werden, sich selbst zu belasten. Durch die von Australien umgesetzte Regelung der Ziffer 10. IMO-Code soll letztendlich im Interesse der Erzielung richtiger Untersuchungsergebnisse die Aussagebereitschaft der Betroffenen gefördert werden.

Die Marine Accident Unit entscheidet, ob sie die Untersuchung als formelle oder informelle Untersuchung durchführt. Sie ist berechtigt, sich – erforderlichenfalls durch richterliche Anordnung – Zugang zu Schiffen, Grundstücken und Beweismitteln zu verschaffen und die richterliche Vernehmung von Zeugen zu veranlassen.

Soweit der zu erstellende Untersuchungsbericht von wirtschaftlicher Bedeutung für bestimmte Personen ist, ist diesen die Möglichkeit der Stellungnahme zum Berichtsentwurf binnen 28 Tagen nach Erhalt des Entwurfes einzuräumen. Es steht im Ermessen der Marine Accident Unit, ob der Berichtsentwurf unter Berücksichtigung der Stellungnahme berichtigt wird oder nicht.

Die Untersuchung endet

- mit der Übergabe des Untersuchungsberichtes an den Executive Director des ATSB oder
- mit der Anweisung des Ministers, ein Verfahren vor der Untersuchungskammer durchzuführen oder
- mit der Anweisung des Ministers, die Untersuchung zu beenden.

Insoweit ist die Marine Accident Unit – anders als die deutschen Bundesstellen für Seeunfalluntersuchung und Flugunfalluntersuchung – nicht funktionell unabhängig von jeglichen Weisungen. Da das ATSB nicht der Australian Maritime Safety Authority (AMSA), sondern dem Department of Transport unterstellt ist, wird jedoch von einer

weitgehenden funktionellen Unabhängigkeit auch bei Angelegenheiten, welche Fehlverhalten der für die Schiffssicherheit zuständigen AMSA betreffen, auszugehen sein.³

Auf Anweisung des Ministers kann eine Untersuchung durch eine Untersuchungskammer – „Marine Board of Inquiry“ –, bestehend aus einem Richter und mindestens zwei technischen Beratern, durchgeführt werden. Die Untersuchungskammer ist in der Gestaltung des Verfahrens frei und – anders als die Ermittler der Marine Accident Unit – zur Anordnung des Zugangs zu Schiffen, Grundstücken und Beweismitteln und der Vernehmung von Zeugen nicht auf richterliche Beschlüsse angewiesen, kann also in bestimmten Situationen schneller handeln. Im Zeitraum von 1990 bis 1999 wurden jedoch alle Untersuchungen von der Marine Accident Unit durchgeführt, da kein Bedarf für die Anrufung des Marine Board of Inquiry gesehen wurde.⁴

Personen, welche vor der Untersuchungskammer zu erscheinen haben, können sich vertreten lassen und mit Zustimmung der Untersuchungskammer Zeugen vernehmen. Die Rechte und Pflichten der Untersuchungskammer und der vor ihr erscheinenden Personen und Anwälte sind weitgehend Gerichtsverfahren angeglichen. Die Untersuchungskammer schließt ihre Tätigkeit mit einem Bericht ab. Der Minister kann die Kammer jederzeit anweisen, bestimmte Aspekte des Seeunfalls zu untersuchen und nach der Übergabe des Berichts weitere Untersuchungen durchzuführen.

Das Zeugnisverweigerungsrecht von Zeugen wird eingeschränkt, im Gegenzug jedoch ein Beweisverwertungsverbot für die Zeugenaussagen angeordnet, welches die Regelungen über das Verbot der Weitergabe von Aufzeichnungen ergänzt.

Berechtigungsangelegenheiten werden nicht von der Marine Accident Unit, sondern von der Australian Maritime Safety Authority (AMSA) und in Küstengewässern auch von den Regional- und Hafenbehörden durchgeführt. So wurde eine Ölverschmutzung im Hafen von Sydney im Jahr 1999 unter Verhängung von Strafen für den Reeder, Kapitän und Leitenden Ingenieur nach dem Recht von Süd-Wales und gleichzeitig eine mit einem Bericht der Marine Accident Unit abschließende Untersuchung nach dem Commonwealth Law durchgeführt.⁵

Am 20.06.2002 wurde das Transport Safety Investigation Bill in das Australische Parlament eingebracht und am 24. September vom Repräsentantenhaus verabschiedet. Das Gesetz soll die Kompetenzen des ATSB für die Untersuchung von Schiffs- und Flugzeugunfällen aktualisieren und auf Eisenbahnen erweitern. Der Entwurf sollte am 17. Oktober im Senat behandelt werden und befindet sich gem. Auskunft des Maritime Team Leader des ATSB vom 18.11.2002 noch in den parlamentarischen Beratungen.

Da bereits die geltenden australischen Regelungen, insbesondere mit Hinblick auf die Übernahme der Regelungen des IMO-Codes und ihre Verständlichkeit, für mich ein noch nicht abschließend verarbeitetes „Highlight“ der ausländischen Seeunfalluntersuchungsregelungen darstellen, sehe ich der Neuregelung mit einem besonderen Interesse entgegen.

³ Review of the Navigation Act 1912, Final Report, S. 119, 120, www.dotars.gov.au/transinfra/pdf/navactfinalreport.PDF.

⁴ Review of the Navigation Act 1912, Final Report a.a.O., S. 120.

⁵ Review of the Navigation Act 1912, Final Report, S. 120.

2. China

Meine Damen und Herren, ich habe die Freude, Ihnen eine kurze gesetzliche Regelung vorstellen zu dürfen:

Artikel 43 des "MARITIME TRAFFIC SAFETY LAW OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA" lautet wie folgt:

"In the event of a traffic accident that involves a vessel or installation, the competent Authority shall ascertain the cause of the accident and fix the responsibility for it".

Nun, Sie werden sicherlich erwarten, dass zumindest die zuständigen Behörden bestimmt werden müssen und dass es auch in China ergänzende Vorschriften gibt. Diese regeln, dass die dem "Ministry of Communications" unterstellte Maritime Safety Administration (MSA) in 14 Häfen sowohl für die Untersuchung der Ursachen von Seeunfällen als auch für die Verhängung von Verwarnungen, Geldstrafen und die Berechtigung zur Berufsausübung betreffende Angelegenheiten zuständig ist, und zwar auch dann, wenn es um das Verhalten eines unter fremder Flagge fahrenden chinesischen Patentinhabers geht.

Eine öffentliche Anhörung findet nicht statt. Rechtsbehelfe sind nur gegen verhängte Strafen und Disziplinarmaßnahmen vorgesehen.

Meine Damen und Herren, jetzt können Sie gespannt sein, denn auch in den chinesischen Regeln habe ich ein interessantes Verfahren entdeckt, welches in der Bundesrepublik bei zivilrechtlichen Streitigkeiten zunehmend genutzt wird: Den von einem Seeunfall Betroffenen wird die Möglichkeit eines freiwilligen Mediationsverfahrens vor der zuständigen Maritime Safety Administration (MSA) eröffnet, welches im Erfolgsfall mit der Unterzeichnung eines die Ergebnisse des Mediationsverfahrens beinhaltenden Protokolls abgeschlossen wird.

Regelungen über die Zusammenarbeit mit anderen Staaten habe ich den chinesischen Regelungen nicht entnehmen können.

3. Finnland

Die dem Justizministerium unterstellte finnische Untersuchungsbehörde führt die Untersuchungen bei schweren Flug-, Eisenbahn- und Schiffsunfällen im Zusammenwirken mit dem Justizministerium und – falls nötig – ergänzend mit einer Unfalluntersuchungskommission durch.

Die Unfalluntersuchungskommission kann sich bezüglich der Anordnung der Herausgabe von Beweismaterialien und der Vernehmung von Zeugen gerichtlicher Hilfe und im Übrigen der Hilfe der Polizei und anderer staatlicher Organisationen bedienen.

Die Untersuchungen werden mit einem Bericht abgeschlossen. Abweichende Auffassungen einzelner Kommissionsmitglieder sollen in den Bericht aufgenommen werden.

Regelungen über die Zusammenarbeit mit anderen Staaten konnte ich den finnischen Regelungen nicht entnehmen. Finnland führt aber Untersuchungen auf der Grundlage des IMO-Codes durch, wie die Untersuchung des Seeunfalls JANDRA durch das Seeamt Hamburg gezeigt hat.

4. Frankreich

In Frankreich werden die Unfalluntersuchungen für See-, Straßen- und Eisenbahnunfälle als technische Untersuchungen von der BEA-mer durchgeführt. Der Generalsekretär der BEA-mer hat mir kürzlich mitgeteilt, dass im Jahr 2003 mit einem Dekret zu rechnen sei, in welchem der Bereich der Seeunfalluntersuchungen vervollständigt werden solle.

Die Untersuchungen werden als technische Untersuchungen durch ein ständiges Fachgremium durchgeführt. Im Rahmen der Untersuchung handelt das Untersuchungsgremium unabhängig. Das Gremium darf von Institutionen, deren Interessen mit den Aufgaben des Gremiums in einem Interessenskonflikt stehen könnten, Anweisungen erhalten oder anfordern.

Der zu erstellende Bericht darf die Namen der Personen, deren Verhalten Gegenstand der Untersuchung ist, nicht nennen. Er beinhaltet nur Informationen, welche sich aus der Untersuchung ergeben und welche für die Bestimmung der Umstände und Ursachen des Seeunfalls notwendig sind sowie Sicherheitsempfehlungen.

5. Großbritannien

In Großbritannien werden die Seeunfalluntersuchungen vornehmlich von dem Marine Accident Investigation Branch (MAIB), seltener in dem formellen Verfahren des Wreck Commissioners durchgeführt.

Der MAIB beschäftigt mehr als 20 Mitarbeiter, darunter elf Inspektoren. Er berichtet direkt dem Ministerium und ist dessen Weisungen unterworfen. Seine Untersuchungen schließen in der Regel mit einem Untersuchungsbericht mit Sicherheitsempfehlungen ab. Der Leiter des MAIB, der Chief Inspector, kann die Teilnahme des MAIB an ausländischen Untersuchungen anordnen. Ich hatte erwartet, dass die Merchant Shipping (Accident and Reporting and Investigation) Regulations 1994 anlässlich der Umsetzung der Richtlinie EG 1999/35 auch den Anforderungen des IMO-Codes angepasst werden würden. Dies ist leider nicht geschehen.

Der Transportminister kann jederzeit eine formelle Untersuchung durch den Wreck Commissioner anordnen, welche sodann mit Unterstützung des MAIB in öffentlicher Anhörung durchgeführt wird und mit einem Bericht, Sicherheitsempfehlungen sowie ggf. die seemännischen Berechtigungen betreffenden Entscheidungen abgeschlossen wird. Der Minister kann jederzeit die Wiederaufnahme der Untersuchung verlangen. Beteiligte können gegen Entscheidungen des Wreck Commissioners Rechtsmittel einlegen.

6. Hong Kong

In Hong Kong untersucht der Marine Accident Investigation Branch (MAIB) Seeunfälle, welche sich in den Gewässern von Hong Kong oder an Bord von in Hong Kong registrierten Schiffen ereignen. Die Untersuchungen werden in weniger ernsten Fällen als informelle Untersuchung, in ernsteren Fällen als sog. vorläufige Untersuchung durchgeführt. Der Direktor des MAIB entscheidet unabhängig vom Vorliegen des vorläufigen Untersuchungsberichtes, ob hinsichtlich der Unfallursachen oder der Befähigung zur seemännischen Berufsausübung vom Marine Court eine Untersuchung durchgeführt werden soll. Der Marine Court setzt sich aus einem Richter und mindestens zwei vom

Direktor des MAIB benannten Personen mit Erfahrung in der Handelsschifffahrt im nautischen oder technischen Bereich oder sonstigen Personen mit Fachwissen zusammen. Der Direktor des MAIB – erstaunlicherweise nicht derjenige, dessen Verhalten Gegenstand der Untersuchung war – kann eine Wiedereröffnung des Verfahrens vor dem Marine Court beantragen oder gegen dessen Entscheidungen Rechtsmittel einlegen. Die vordringliche Aufgabe der Untersuchung besteht – so die Mitteilungen des MAIB – darin, die Umstände und Ursachen des Seeunfalls mit dem Ziel der Verbesserung der Sicherheit auf See aufzuklären und durch die Veröffentlichung der Berichte künftige Seeunfälle zu verhindern. Es sei nicht der Zweck der Untersuchung, Schuld zuzuweisen oder Disziplinarmaßnahmen durchzuführen.

7. Kanada

In Kanada werden Seeunfalluntersuchungen sowie die Untersuchungen von Pipeline-, Eisenbahn- und Flugzeugunfällen vom Transportation Safety Board of Canada (TSB) durchgeführt. Das TSB ist eine unabhängige Einrichtung, welche dem Parlament berichtet. Demgegenüber ist Transport Canada (TC) für die Transportsicherheit der Transportmittel Schiff, Eisenbahn und Flugzeug zuständig.

Die Untersuchungen werden in der Regel durch Ermittler des TSB durchgeführt. Zur Durchsetzung von Herausgabe- und Auskunftsansprüchen können sich die Ermittler gerichtlicher Hilfe bedienen.

Das TSB kann – anders als die australische Marine Accident Unit – ohne Anweisung durch einen Minister die Durchführung des Verfahrens als öffentliches Anhörungsverfahren anordnen. Vor der Veröffentlichung des Untersuchungsberichtes mit den Schlussfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen ist Personen, welche ein direktes Interesse an der Untersuchung haben, eine angemessene Zeit zur Stellungnahme zum Berichtsentwurf einzuräumen.

Stimm- und Video-Aufnahmen einschließlich der von den Aufnahmen gefertigten Protokolle, z.B. zwischen der Brücke und dem Maschinenkontrollraum eines Schiffes, dürfen in Disziplinarverfahren, gerichtlichen und anderen Verfahren nicht zum Nachteil derjenigen, deren Stimmen aufgenommen wurden, verwertet werden. Zeugenaussagen dürfen nur sehr eingeschränkt weitergegeben werden. Diese Regelungen entsprechen der Intention von Ziffer 10. IMO-Code, zur Förderung der Aussagebereitschaft von Zeugen, Gesprächsaufzeichnungen und Zeugenaussagen zu keinem anderen Zweck als dem der Seeunfalluntersuchung zu nutzen und nur dann ausnahmsweise herauszugeben, wenn die positiven Auswirkungen der Freigabe die negativen Auswirkungen, welche die Freigabe im In- und Ausland auf die konkreten oder künftigen Seeunfalluntersuchungen haben kann, überwiegen. Der aufmerksame Zuhörer- und ich bin überzeugt, meine Damen und Herren, dass Sie alle aufmerksame Zuhörer sind – wird die Parallele zur eingangs besprochenen australischen Regelung bemerkt haben.

Darüber hinaus eröffnen die kanadischen Regelungen die Möglichkeit, vertrauliche Informationen von Informanten so zu behandeln, dass deren Identität unbekannt bleibt.

Ich kann mir nicht vorstellen, dass derartige Aussagen direkt verwertet werden dürfen. Sie werden es aber den Untersuchungsbehörden ermöglichen, sich weitergehende Informationen und die erforderlichen Beweismittel zu beschaffen. Es wird dann im Einzelfall fraglich sein, ob sich die Identität des Informanten wirklich verheimlichen lässt,

weil nachvollziehbar ist, dass die Informationen nur von ihm – oder ihr – stammen können.

Im Ergebnis meine ich, dass es sich lohnt, das kanadische System „Securitas – Confidential Reporting“ im Interesse besserer Aufklärungserfolge ebenso wie ähnliche Systeme aus dem Bereich der Flugsicherheit einer näheren Überprüfung zu unterziehen.

Bemerkenswert ist, dass die Ermittler des TSB in Gerichtsverfahren – ausgenommen Strafverfahren – nicht als Zeugen auftreten müssen, soweit dies nicht aus besonderen Gründen angeordnet wird, und dass die Aussage eines Ermittlers des TSB weder in Disziplinarverfahren noch in rechtlichen oder anderen Verfahren zulässig ist. Den Jahresberichten der britischen Seeunfalluntersuchungsorganisation Marine Accident Investigation Board (MAIB) ist zu entnehmen, dass die Ermittler der MAIB regelmäßig als Zeugen vor Gericht geladen werden und, lieber Herr Graf, es wäre mir eine Freude, auch Sie als Direktor der Bundesstelle einmal als Zeugen vor Gericht befragen zu dürfen.

Spaß beiseite – meine Damen und Herren: Ich berichte Ihnen von diesen Regeln, weil ich sie für bemerkenswert halte und wir alle ein Interesse haben, alle legalen Möglichkeiten auszuschöpfen, um im Interesse der Seeleute, der Schifffahrt und der maritimen Umwelt an der Vermeidung künftiger Seeunfälle die wahren Ursachen von Seeunfällen zu ermitteln.

Regelungen über die Zusammenarbeit mit anderen Staaten konnte ich den kanadischen Regelungen bedauerlicherweise nicht entnehmen.

8. Indien

Das indische Gesetz dient in erster Linie der Feststellung eines etwaigen Fehlverhaltens von Kapitänen, Schiffsoffizieren und Schiffingenieuren. Sobald die zuständige Behörde von der Möglichkeit eines derartigen Fehlverhaltens Kenntnis erlangt, kann sie eine vorläufige Untersuchung durchführen oder – unabhängig von einer entsprechenden Anweisung der Zentralregierung – die gerichtliche Durchführung eines formellen Untersuchungsverfahrens beantragen. Das Gericht entscheidet in der Besetzung mit zwei Richtern und zwei bis vier Assessoren aus dem Bereich der Schifffahrt.

9. Irland

Das irische Gesetz gewährleistet die funktionelle Unabhängigkeit der Untersuchungsbehörde vom Ministerium und allen natürlichen oder juristischen Personen, deren Interessen mit den Funktionen der Untersuchungsbehörde kollidieren könnten.

Die Untersuchungen werden von den Mitarbeitern der Untersuchungsbehörde durchgeführt und schließen mit einem Bericht ab. Zuvor ist ein Berichtsentwurf an solche Personen, deren Interessen durch die Veröffentlichung des Berichtes möglicherweise betroffen werden, mit der Gelegenheit zur Stellungnahme binnen 28 Tagen zu übersenden. Die Stellungnahmen der betroffenen Personen sind sodann dem Untersuchungsbericht als Anhang beizufügen.

Der Minister kann nach Rücksprache mit der Untersuchungsbehörde die Durchführung durch eine Untersuchungskammer, welche die Rechte eines Bezirksgerichtes hat, anordnen.

Die
der
Wi
Be
Urr
ren
Sch
10.
Da:
du
Mi
ist.
da
Ve
kei
De
der
for
Int
wi
üb
em
wie
sur
Da
u.a
ble
11.
In
cy,
der
Ag
Die
der
Ri
me
etv
fer
Be
en/
Re
Co

Die Untersuchung kann wieder eröffnet werden, wenn neue Beweise zu einer Änderung der Ursachenfeststellungen führen können und der Zweck der Untersuchung durch die Wiedereröffnung gefördert wird.

Bedauerlicherweise beinhaltet das aus dem Jahr 2000 stammende Gesetz, welches einen Umfang von 29 Seiten hat, leider keine Regelungen über die Zusammenarbeit mit anderen Staaten, obwohl der IMO-Code A.849(20) bereits im Jahr 1997 beschlossen wurde. Schade.

10. Island

Das isländische Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen sieht eine Untersuchung durch einen aus fünf Mitgliedern bestehenden Ausschuss vor, welcher unabhängig vom Ministerium für Transport und Kommunikation und anderen Behörden und Gerichten ist. Die Berichte des Ausschusses sollen nicht als Beweismittel in Strafverfahren dienen, da der Hauptzweck der Untersuchungen darin besteht, die Ursachen von Seeunfällen zur Vermeidung ähnlicher Seeunfälle in der Zukunft aufzuklären und nicht Verantwortlichkeit oder Schuld zuzuweisen.

Der Entwurf des Untersuchungsberichtes ist denjenigen, deren Verhalten Gegenstand der Untersuchung sein kann sowie dem Reeder des betroffenen Schiffes mit der Aufforderung, binnen angemessener Frist eine Stellungnahme abzugeben, zu übermitteln.

Interessant ist, dass der isländischen Schifffahrtsverwaltung die Verpflichtung auferlegt wird, dem Ausschuss ihre Schlussfolgerungen zu dessen Sicherheitsempfehlungen zu übermitteln und dem Ausschuss zu berichten, ob und ggf. wie dessen Sicherheitsempfehlungen umgesetzt wurden („...shall be executed each time..“). Der Ausschuss wiederum berichtet dem Minister und der Öffentlichkeit in Form einer Zusammenfassung in seinem Jahresbericht über die Umsetzung seiner Sicherheitsempfehlungen.

Das isländische Gesetz ermächtigt das Ministerium für Transport und Kommunikation u.a., die Zusammenarbeit mit den Untersuchungsbehörden anderer Staaten zu regeln. Es bleibt abzuwarten, wie die Regeln des IMO-Codes A.849(20) umgesetzt werden.

11. Japan

In Japan werden die Seeunfalluntersuchungen von der Marine Accidents Inquiry Agency, welche sich aus der High Marine Accidents Inquiry Agency und dem Marine Accidents Commissioner's Office zusammensetzt, durchgeführt. Jeder Agency sind örtliche Agencies in verschiedenen Häfen beigeordnet.

Die sog. „Commissioners“ sind Ermittler, welche die den Seeunfällen zugrunde liegenden Tatsachen ermitteln und der zuständigen Inquiry Agency vorlegen. Die sich aus drei Richtern mit technischen Kenntnissen und Erfahrungen sowie zwei Assistenten zusammensetzende Inquiry Agency stellt sowohl die Ursachen des Seeunfalls als auch eine etwaige Nichteignung von Patentinhabern in öffentlicher Verhandlung fest und veröffentlicht Sicherheitsempfehlungen. Gegen die Entscheidungen der Inquiry Agency kann Berufung eingelegt werden, über welche die High Marine Accidents Inquiry Agency entscheidet.

Regelungen über die Zusammenarbeit mit anderen Staaten auf der Grundlage des IMO-Codes A.849(20) sind in Japan noch nicht gesetzlich umgesetzt worden.

12. Korea (Süd)

In Korea werden die Seeunfalluntersuchungen von Inquiry Agencies und als übergeordneter Instanz von einer Central Agency durchgeführt. Die Agencies setzen sich aus einem Präsidenten, Marine Judges (Inhaber nautischer und technischer Patente) und zwei Ermittlern zusammen. Ereignet sich ein Seeunfall, so wird von den Ermittlern eine Voruntersuchung durchgeführt. Sie berichten der Agency, welche sodann die Untersuchung sowohl hinsichtlich der Unfallursachen als auch hinsichtlich der Frage einer etwaigen Nichteignung von Patentinhabern in öffentlicher Verhandlung feststellt und Sicherheitsempfehlungen ausspricht. Gegen die Entscheidungen der Inquiry Agency kann Berufung eingelegt werden, über welche sodann die Central Agency zu befinden hat.

Das koreanische Untersuchungssystem ähnelt dem japanischen und dem bis zum Inkraft-Treten des SUG in Deutschland geltenden SeeUG.

13. Liberia

Das liberianische Seeunfalluntersuchungsverfahren unterscheidet zwischen vorläufigen und formellen Untersuchungen durch einen zuständigen Ermittler sowie dem nur bei sehr schweren Seeunfällen vor dem zuständigen Marine Board of Investigation durchgeführten formellen öffentlichen Untersuchungsverfahren. Der IMO-Code A.849(20) ist insgesamt für anwendbar erklärt worden.

14. USA

In den USA werden Seeunfalluntersuchungsverfahren von der US-Coast-Guard (USCG) sowie bei besonders schweren See-, Flug-, Straßen- und Pipelineunfällen von dem National Transportation Board (NTSB) durchgeführt.

Ordnet die US-Coast-Guard die Durchführung eines formellen Verfahrens an, kann sie dieses als One-Man-Formal-Investigation oder bei sehr schweren Seeunfällen als Commission-Formal-Investigation durchführen und zwar in beiden Fällen öffentlich.

Im NTSB-Verfahren führt die US-Coast-Guard in der Regel die Voruntersuchungen durch. Das NTSB kann die Durchführung einer öffentlichen Verhandlung anordnen, an welcher die US-Coast-Guard als Beigeladene teilnimmt.

Die formellen Verfahren der US-Coast-Guard und das NTSB-Verfahren werden durch einen Bericht mit Sicherheitsempfehlungen abgeschlossen und beinhalten keine Disziplinentscheidungen.

Zwar ist der IMO-Code A.849(20) nicht in die oben genannten Gesetze eingearbeitet worden. Er ist aber gem. Anordnung der US-Coast-Guard anzuwenden und wird, wie der instruktive Untersuchungsbericht der „one-man-formal-investigation“ des mit der PALLAS-Havarie vergleichbaren Seeunfalls NEW CLARISSA verdeutlicht, auch angewandt.⁶

Ich bedauere, aus Zeitgründen auf das sehr interessante amerikanische Untersuchungsverfahren an dieser Stelle nicht näher eingehen zu können.

⁶ <http://www.uscg.mil/d13/m/new-carissa/new-carissa-final-rpt24Sep.PDF>

15. Zypern

Zypriotische Seeunfalluntersuchungsverfahren werden von einem Commissioner durchgeführt und mit einem Bericht abgeschlossen.

Bemerkenswert ist, dass der Commissioner berechtigt ist, die vernommenen Zeugen zu vereidigen und eidesstattliche Versicherungen abzunehmen. In der Staatenpraxis müssen die Ermittler, welche in der Regel keine Juristen, sondern ehemalige Kapitäne sind, diesbezüglich gerichtliche Hilfe in Anspruch nehmen, es sei denn, eine mit einem Juristen besetzte Kommission führt die Untersuchung durch (Australien, Kanada, Korea, Japan).

Die IMO hat mit dem Code A.849(20) aufgezeigt, wie das Vorgehen der Staaten bei der Untersuchung von Seeunfällen vereinheitlicht und die Zusammenarbeit der Staaten gefördert werden kann. Der IMO-Code ist in den eingangs genannten Gesetzen weitgehend noch nicht umgesetzt worden, wird aber in der Untersuchungspraxis zunehmend angewandt. Wir können auch in der Bundesrepublik aus den Seeunfalluntersuchungsregelungen anderer Staaten lernen. Ich hoffe, mit meinen vorstehenden Ausführungen den einen oder anderen interessanten Hinweis gegeben zu haben und bedanke mich recht herzlich für Ihre geschätzte Aufmerksamkeit.