

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 82

Dieter Graf

**Erfahrungen mit der Anwendung des neuen Seeunfall-
untersuchungsgesetzes und der Durchführungsbestimmungen**

HAMBURG 1992

ERFAHRUNGEN MIT DER ANWENDUNG DES NEUEN SEEUNFALLUNTER-
SUCHUNGSGESETZES UND DER DURCHFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN

Vortrag
von
Regierungsdirektor Dieter Graf
Vorsitzender des Seeamtes Bremerhaven

gehalten vor dem
Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 17. November 1992

Hamburg 1992

ERFAHRUNGEN MIT DER ANWENDUNG DES NEUEN SEEUNFALLUNTERSUCHUNGSGESETZES UND DER DURCHFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN

Die nunmehr seit etwas mehr als 6 Jahre bestehende Neuregelung der Seeunfalluntersuchung ist ein guter Anlaß, über Erfahrungen mit den am 01.10.1986 eingetretenen Änderungen zu berichten, wobei ich mich schwerpunktmäßig auf die von den Seeämtern gemachten Erfahrungen beschränken möchte.

Die organisatorische Einbindung der Seeämter in die WSDn Nord und Nordwest hat sich im Hinblick darauf bewährt, daß die Seeämter die Infrastruktur der WSDn und der örtlichen WSÄ nutzen können und die WSDn mittelbare Verwaltungsaufgaben für die Seeämter, wie Bereitstellung und Überwachung der Haushaltsmittel, Vollstreckung von Gebührenforderungen der Seeämter u. a. m., übernehmen.

Bei der WSD Nordwest werden ferner derzeit Seeamtsentscheidungen bzw. die wichtigsten Teile derselben EDV-gemäß erfaßt und gespeichert. Das BOSeeA beginnt mit einer ähnlichen, erweiterten Speicherung beim BSH. Das Erstellen einer "Verkehrssünderkartei" in derselben Form unterliegt jedoch datenschutzrechtlichen Bedenken und muß daher unterbleiben.

Die Angliederung der Seeämter als Sonderstellen an die WSDn Nord und Nordwest haben insbesondere bei den Diskussionen vor der Neuregelung Zweifel an der Unabhängigkeit der Seeämter aufkommen lassen. Durch § 6 Abs. 2 Satz 2 SeeUG wurde jedoch sichergestellt, daß den Vorsitzenden und Beisitzern keine Weisungen für die Entscheidungen des Einzelfalls erteilt werden dürfen. Außerdem sind die Seeämter nach § 1 Abs. 1 Satz 2 GOSeeÄ den Leitern der WSDn unmittelbar unterstellt.

Ergeben sich zwischen dem Leiter und dem Vorsitzenden des Seeamts im Rahmen der Fachaufsicht unterschiedliche Auffassungen über das Vorliegen eines Seeunfalls, des öffentlichen Interesses an der Untersuchung oder über die Frage, ob eine Be-

hörde als Beteiligte anzusehen ist, so soll nach § 1 Abs. 1 Satz 4 GOSeeÄ der BMV entscheiden.

In der Praxis wird den Seeämtern jedoch weitgehend freie Hand gelassen, so daß der quasi-richterlichen Unabhängigkeit der Seeämter im erforderlichen Umfang Rechnung getragen wird.

Seit der Neustrukturierung gab es nur noch die 4 Untersuchungsausschüsse in Emden, Bremerhaven, Hamburg und Kiel. Mit der Wiedervereinigung wurde mit Wirkung vom 3.10.1990 bei der WSD Nord neben den Seeämtern Hamburg und Kiel als weiteres Seeamt Rostock eingerichtet, das in der ehemaligen DDR als "Seekammer" dem See-fahrtsamt zugeordnet war.

Die Zuständigkeitsvorschriften für die Seeämter enthalten eine Kombination aus staatsrechtlicher Flaggen- und Territorialhoheit. Danach untersuchen die Seeämter innerhalb der Hoheitsgewässer oder im Bereich des Festlandsockels Seeunfälle, die sich im Zuständigkeitsbereich der örtlichen WSÄ sowie in den angrenzenden Häfen ereignet haben. Außerdem sind dem Seeamt Bremerhaven alle Unfälle in der kleinen und großen Hochseefischerei zugewiesen worden. Auf Hoher See und in fremden Hoheitsgewässern ist für Schiffe unter deutscher Flagge dasjenige Seeamt zuständig, in dessen Bereich der Heimathafen des beteiligten Schiffes liegt. Die Untersuchung tödlicher Betriebsunfälle oblag bisher als Sonderzuständigkeit dem Seeamt Emden und wurde der gleichmäßigeren Auslastung wegen ab 1.10.1992 dem Seeamt Bremerhaven übertragen (Erste VO zur Änderung der DV SeeUG vom 27.8.1992, BGBI. I S. 1604). Das SeeUG findet zusätzlich noch unabhängig vom Unfallort auf Schiffen unter fremder Flagge Anwendung, wenn ein Beteiligter Inhaber eines deutschen Patentes oder einer deutschen Zulassung als Seelotse ist. Für die Unfälle dieser Schiffe auf Hoher See und in fremden Hoheitsgewässern ist speziell das Seeamt Emden zuständig.

Gemäß der unterschiedlichen Verkehrsfrequenz auf den einzelnen Revieren und der unterschiedlichen Anzahl der in den einzelnen Seehäfen registrierten Schiffe und der Sonderzuständigkeiten ist die Aufteilung der Unfallorte und -ursachen äußerst unterschiedlich. So sind beim Seeamt Bremerhaven hauptsächlich Revierunfälle zu bearbeiten, wie es auch bei den Seeämtern Hamburg, Kiel und Rostock der Fall ist.

Beim Seeamt Emden überwiegen dagegen bei weitem Unfälle von Seeschiffen auf Hoher See und in fremden Hoheitsgewässern, und zwar primär von Schiffen unter fremder

Flagge unter deutscher Führung. Abhängend von der Entwicklung der in den neuen Bundesländern registrierten Handels- und Fischereiflotte sowie der Wassersportfahrzeuge und abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung in den östlichen Ostseeanrainerstaaten und in Skandinavien bezüglich der NOK- und deutschen Ostseehäfenverkehre könnte mittelfristig eine Gesamtüberprüfung der örtlichen Zuständigkeiten der Seeämter erforderlich sein, um eine möglichst gleichmäßige Auslastung derselben insgesamt sicherzustellen.

Die bestehenden Zuständigkeitsregelungen haben sich im großen und ganzen bisher bewährt, haben sich aber in einigen Fällen, insbesondere für Außenstehende aufgrund der getroffenen Sonderregelungen, als etwas unübersichtlich erwiesen. Außerdem hat sich als Nachteil herausgestellt, daß eine Änderung nur unter größtem Arbeitsaufwand zu erreichen war. Eine flexiblere Regelung sollte daher angestrebt werden.

Im Jahresdurchschnitt werden bei den einzelnen Seeämtern je etwa 120 - 130 Verfahren bearbeitet und davon etwa 17 - 20 schwerwiegendere Seeunfälle auch verhandelt. Etwa gegen jede 4. Seeamtsentscheidung wurde bisher Widerspruch eingelegt, so daß das BOSeeA mit ca. 20 - 25 Verfahren pro Jahr belastet ist. Durchschnittlich ca. 5 Anfechtungsklagen pro Jahr werden vor dem VG Hamburg durchgeführt, bei dem eine Kammer für Seeunfallverfahren zuständig ist, damit eine einheitliche Rechtsprechung sichergestellt wird. Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil vom 17.7.1987 (BVerwG 7 C 19.85) entschieden, es gehöre nicht zur Kompetenz des Verwaltungsgerichts, den angegriffenen Spruch wie den Akt einer Fachbehörde und damit aufgrund einer eigenen umfassenden Beweisaufnahme auf seine inhaltliche "Richtigkeit" zu überprüfen. Da die Sprüche den Charakter fachmännisch erstellter Gutachten hätten, zu denen auch ein etwaiges Fehlverhalten eines Unfallbeteiligten gehörte, dürfte sich das Verwaltungsgericht nicht gewissermaßen selbst als Gutachterstelle betätigen und damit eine Verantwortung übernehmen, die ihm nach der gesetzlichen Regelung nicht zukomme, sondern es habe nur zu prüfen, ob bei Erstellung des Spruchs gegen geltendes Recht verstoßen worden sei.

Die praktische Durchführung der Ermittlungen bei Revierunfällen beginnt in der Regel damit, daß die auf dem Revier präsente WSP die Erstermittlungen für die Seeämter nach Nr. 1 d) der Zusatzvereinbarung über die Ausübung schiffahrtspolizeilicher Vollzugsaufgaben zwischen dem Bund und den Küstenländern (VkB1. 1985 S. 185) übernimmt. Da sie in ihrer Doppelfunktion als Strafverfolgungsbehörde und

als verlängerter Arm der Unfalluntersuchungsbehörde tätig wird und die Ermittlung des Tatbestandes derselbe ist, ist dieses Vorgehen rational und hat sich seit langem bewährt. Gelegentlich wird von ehrenamtlichen Beisitzern eingewandt, die WSP habe rechtlich eine "Vorabverurteilung" getroffen, welche die unbefangene Untersuchung durch das Seeamt beeinflussen könnte. Diese Bedenken können meist leicht ausgeräumt werden mit dem Hinweis auf § 24 Abs. 1 Satz 1 VwVfG, wonach das Seeamt den Sachverhalt von Amts wegen zu ermitteln hat und daher an Sachverhaltsaufklärungen und deren rechtliche Bewertungen durch andere Stellen nicht gebunden ist.

Nach § 11 Abs. 2 SeeUG sind neben dem Kapitän und dem Lotsen auch der Reeder, der Korrespondenzreeder, der Ausrüster und der Charterer verpflichtet, den Seeunfall anzuzeigen und die für die Untersuchung erheblichen Unterlagen und Gegenstände herauszugeben.

Gegebenenfalls kann das Seeamt auch von anderen Behörden und Privaten, die öffentlich-rechtliche Funktionen erfüllen, im Wege der Amtshilfe Auskünfte und die Herausgaben von Unterlagen erbitten, die für die Untersuchung von Bedeutung sein können.

Als unverzichtbare Beweismittel für die neuere Seeunfalluntersuchung haben sich die bei den RvZn der WSA erstellten Videoaufzeichnungen der synthetischen Radarbilder sowie die Tonbandprotokolle über den geführten UKW-Sprechfunkverkehr erwiesen. Anders als nach den Vorschriften der StPO ist den Beteiligten im seeamtlichen Untersuchungsverfahren nach § 66 Abs. 2 VwVfG Gelegenheit zu geben, der Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen und der Einnahme des Augenscheins bei der Auswertung dieser Aufzeichnungen beizuwohnen und hierbei sachdienliche Fragen zu stellen, was selbstverständlich auch für die Beistände der Beteiligten gilt. Hierbei ist nicht zu verkennen, daß die RvZn, insbesondere bei schwerwiegenden Seeunfällen, mit zusätzlicher, aber unvermeidlicher Arbeit belastet werden. Das WSA hat jedoch analog § 29 Abs. 2 VwVfG ein Anrecht darauf, daß die RvZ nicht durch unnötig häufige Inanspruchnahme durch die Beteiligten bzw. durch berechtigt am Verfahren interessierte Personen (z. B. Versicherungen und dgl.) in ihrer ordnungsgemäßen Erfüllung ihrer eigentlichen Aufgaben beeinträchtigt wird. Hierfür wird im Einzelfall eine koordinierende Funktion des zuständigen Seeamts in Absprache mit dem WSA sicherstellen können, daß dieser Aspekt genügende Berücksichtigung findet.

Da die genannten Aufzeichnungen als Beweismittel von großer Bedeutung sind, hat das Seeamt Bremerhaven angeregt zu prüfen, ob bei der RvZ Bremen nicht auch nachträglich noch eine Verkehrsdokumentationsmöglichkeit für den Bereich Huntemündung - Bremen installiert werden kann. Die Kosten hierfür würden sich nach ersten Berechnungen etwa auf 0,7 Mio. DM belaufen. Auch für die Seeschiffahrtsstraße Ems wäre im Rahmen einer künftigen Erneuerung des bestehenden Systems eine Dokumentation der Radarbilder zu begrüßen, da die bisherigen Unfälle doch z. T. zu erheblichen Beweisschwierigkeiten geführt haben.

Probleme bereitet es manchmal, Unterlagen von privatrechtlich organisierten Dritten (z. B. Versicherungen) zu erlangen, da diese keine möglichen Adressanten des § 11 SeeUG sind. Auch § 26 VwVfG, wonach die Behörde berechtigt ist, Auskünfte jeder Art einzuholen und Urkunden und Akten beizuziehen, kann Private nicht zwingen, dieselben zu erteilen bzw. herauszugeben (vgl. Kopp, VwVfG, 4. Aufl. Rdnr. 10 zu § 26 m. w. Nachw.). Als sachverständige Zeugen können Angestellte des Privaten auch nicht gehört werden, da diese sich auf ihr Zeugnisverweigerungsrecht nach §§ 16 Abs. 5 SeeUG, 65 VwVfG und 383 Abs. 1 Nr. 6 ZPO berufen müßten, das Personen zusteht, denen kraft ihres Gewerbes Tatsachen anvertraut sind, deren Geheimhaltung geboten ist. Ein derartiges Zeugnisverweigerungsrecht steht insbesondere Haftpflichtversicherern und ihren Erfüllungsgehilfen zu. Dem Seeamt bleibt in diesen Fällen oft nur die Möglichkeit, die Staatsanwaltschaft um eine Beschlagnahme der Akten nach den Vorschriften der StPO zu bitten, falls ein paralleles Strafverfahren durchgeführt wird.

Bezüglich der Unfälle auf Hoher See und in fremden Hoheitsgewässern haben nach § 13 Abs. 1 Satz 1 SeeUG die Auslandsvertretungen der Bundesrepublik Deutschland bei Seeunfällen von Schiffen in der Auslandsfahrt von Amts wegen die erforderlichen Ermittlungen zur Feststellung des Sachverhalts durchzuführen und die Beweise zu sichern. In der Praxis stößt jedoch in der Regel das Seeamt, welches durch Presseberichte, Lloyd's Weekly Casualty Reports oder den nach § 11 Abs. 1 SeeUG zur Anzeige verpflichteten Personen und Behörden (Reeder, Kapitän, Lotse, GL, SeeBG) von dem Seeunfall Kenntnis erhält, diese Auslandsvertretungen an und erbittet konkret benannte Beweismittel.

Zum Begriff des Seeunfalls und hier zunächst zum Schiffsbegriff ist das Problem aufgetaucht, was unter einem "Schiff" im Sinne des § 1 Abs. 1 Satz 1 SeeUG zu verstehen ist. Ausgehend sowohl vom "Fahrzeug"-Begriff im Sinne der Regel 3 a)

KVR als auch dem klassischen Schiffsbegriff, wonach als Schiff anzusehen ist ein "schwimmfähiger Hohlkörper von nicht ganz unbeträchtlicher Größe, der fähig und bestimmt ist, auf oder auch unter dem Wasser fortbewegt zu werden und dabei Personen oder Sachen zu tragen" (vgl. Schaps-Abraham, 4. Aufl., I. Teil Anm. 4 vor § 476 HGB m. w. Nachw.), hat das Seeamt Bremerhaven auch ein Segelfahrzeug mit dem Namen "Pirat" von ca. 5 m Länge, einer Breite von 1,30 m, einer Segelfläche von ca. 15 m² und einem herausnehmbaren Hilfsmotor als Schiff im Sinne des SeeUG angesehen, das im Juni 1987 bei schlechtem Wetter im Weser-Elbe-Wattfahrwasser gekentert und einer der stark alkoholisierten Bootsinsassen ertrunken war (Seeamt Bremerhaven vom 31.7.1987 - DI 56/87 B). Vergleichsweise dazu hat auch der BGH einen Jollenkreuzer mit ca. 20 m² Segelfläche als Schiff im Sinne der Vorschriften des BSchG angesehen (BGHZ 57, 309). Das Fahrzeug "Pirat" erfüllte somit sowohl die Anforderungen des o. a. klassischen Schiffsbegriffs als auch den von der Rechtsprechung entwickelten, wonach auf den überwiegenden Einsatzbereich desselben abzustellen ist. Da das Fahrzeug ausschließlich für den Einsatz im Wattengebiet bestimmt war und auch regelmäßig verwendet wurde, war es nach diesen Voraussetzungen als "Seeschiff" anzusehen.

Das BOSeeA hat die Entscheidung des Seeamts aufgehoben und dazu ausgeführt, ein Schiff im Sinne des § 1 Abs. 1 Satz 2 SeeUG müsse u. a. über eine ausreichende bauliche Festigkeit und Stabilität verfügen und mit einem wasserdichten Deck sowie geschlossenen Kajütaufbauten versehen sein.

Abgesehen davon, daß diese Kriterien frei geschaffen worden sind, ist diese starre Einschränkung des Schiffsbegriffs auch nicht praktikabel, da sinnvollerweise erst in der mündlichen Verhandlung ggf. unter Beiziehung eines Sachverständigen geklärt werden sollte, ob ein Schiff für den Einsatzbereich auch geeignet und ausreichend stabil ist. Eine flexiblere Handhabung des Schiffsbegriffs wäre auch deshalb zu begrüßen, um nicht von vornherein eine Reihe von Fällen auszugrenzen, aus denen evtl. interessante Erkenntnisse zur Verhütung künftiger Unfälle gewonnen werden könnten.

Ein weiterer durch die Spruchpraxis auszufüllender Begriff ist in § 1 Abs. 2 Nr. 1 SeeUG aufgeführt, der besagt, daß ein Unfall vorliegt, wenn durch den Betrieb eines Schiffes eine erhebliche Gefährdung seiner Sicherheit oder der Sicherheit des Schiffsverkehrs eingetreten ist. Eine Gefährdung im Sinne des § 1 Abs. 2 SeeUG ist wie im Strafrecht dann anzunehmen, wenn nach den konkreten Um-

ständen des Einzelfalls der Eintritt eines Schadens naheliegt. Einschränkend ist daher das Vorliegen einer konkreten Gefahr Voraussetzung für das Vorliegen eines Seeunfalls (so auch B0SeeA vom 15.3.1988 - W 18/87 - und vom 17.8.1988 - W 6/88).

Für Trunkenheitsfälle bedeutet dies, daß ein hoher Blutalkoholwert des Beteiligten allein nicht ausreicht, einen Seeunfall anzunehmen, sondern es müssen, wie bei der Unterscheidung im Strafrecht zwischen § 315 a StGB einerseits und § 316 StGB andererseits, weitere Umstände hinzutreten, etwa die Gefährdung des Schiffes, der an Bord befindlichen Personen bzw. des übrigen Schiffsverkehrs, was im einzelnen nachgewiesen werden muß (z. B. durch Zeugenaussagen, Aufzeichnungen der RvZ u. dgl.). Falls diese Kriterien nicht vorliegen, bleibt dem Seeamt nur die Möglichkeit, die patentausstellende Behörde zu bitten, das Befähigungszeugnis nach anderen Vorschriften einzuziehen, z. B. nach § 23 SchOffzAusbV, oder den Sportbootführerschein nach § 8 SpFüSchV-See zu entziehen.

Daß diese Bemühungen manchmal erfolglos sind, zeigt der Fall eines volltrunkenen Fischers, der vor etwas mehr als zwei Jahren im ostfriesischen Wattenmeer versuchte, ein WSP-Boot zu rammen, aber kurz vor Erfolgseintritt mit seinem Fischkutter auf einer Barre festkam. Das Seeamt Emden hat daher das Vorliegen einer erheblichen Gefährdung des Schiffsverkehrs verneint und die Unterlagen mit einem Strafurteil wegen eines Verstoßes gegen § 316 StGB an die patentausstellende Behörde gesandt mit der Bitte um Prüfung, ob dem Betroffenen nicht das Befähigungszeugnis mangels Eignung nach § 23 SchOffzAusbV zu entziehen ist. Die Antwort bestand aus zwei Sätzen dahingehend, daß das Strafurteil eine solche Maßnahme nicht rechtfertige, da eine Patententziehung einen schwerwiegenden Eingriff in die durch Art. 12 Abs. 1 Satz 2 GG geschützte Berufsausübungsfreiheit darstelle. Diese Begründung erscheint fragwürdig, da bei der Beurteilung der Eignung wirtschaftliche und berufliche Folgen für den Betroffenen wie im Straßenverkehr außer Betracht zu bleiben haben, sondern nur maßgebend sein kann, ob für die Zukunft bei Belassung des Patents Gefahren für die Allgemeinheit erwachsen.

Bejaht hat das Seeamt Emden allerdings das Vorliegen einer erheblichen Gefährdung der Schiffssicherheit und des Zustandes der SeeschiffsstraÙe bei einer kurzzeitigen Grundberührung des mit fast 40000 t Rohöl beladenen russischen Tankers "Victorio Codovilla" am 15.5.1987 im neuen Fahrwasser der Jade (Seeamt Emden vom 14.3.1988 - DI 34/87 E). Der beteiligte Seelotse hatte hierzu bekundet, die Grundberührung sei wie ein kurzer, sehr kräftiger Stoß spürbar gewesen und eine

Welle sei von vorn nach achtern durch das Schiff gelaufen. Da küstenbekannt bei der Baggerung des neuen Fahrwassers im Unfallbereich riesige Felsbrocken beseitigt und harte Kleieschichten mit Ketten geschleift werden mußten, hatte das Seeamt Emden hier im Gegensatz zum B0SeeA, dem diese Bodenbeschaffenheit offenbar verborgen geblieben war, keinerlei Bedenken, eine erhebliche Gefährdung anzunehmen.

Ebenfalls war eine erhebliche Gefährdung des Schiffsverkehrs und der an Bord beider Fahrzeuge befindlichen Besatzungen und Passagiere nach Auffassung des Seeamts Emden gegeben, als am 1.12.1991 bei dichtem Nebel ein von Borkum kommender und mit 430 Passagieren besetzter Katamaran bei 30 kn Fahrt die Kollision mit einer von Eemshaven kommenden Fähre nur durch Einleitung eines Hart Steuerbord-Manövers vermeiden konnte und das Heck des Fahrzeugs nur mit einem minimalen Abstand passierte (Seeamt Emden vom 3.3.1992 - DI 114/91 E). Diese Entscheidung ist allerdings noch nicht rechtskräftig.

Sind die Tatbestandsmerkmale eines Seeunfalls erfüllt, darf nach § 2 Abs. 1 SeeUG ein förmliches Untersuchungsverfahren durch das Seeamt nur eingeleitet werden, wenn ein öffentliches Interesse vorliegt.

Deutlich herauszustellen ist, daß der Begriff des öffentlichen Interesses an einer Seeunfalluntersuchung nicht identisch ist mit demjenigen in den §§ 153 Abs. 1 Satz 1, 376 StPO aufgeführten öffentlichen Interesse an einer Strafverfolgung. So hebt die Amtliche Begründung zu § 2 SeeUG hervor, daß eine seeamtliche Untersuchung grundsätzlich nicht gerechtfertigt ist, wenn die Ursachen des Seeunfalls restlos und widerspruchsfrei aufgeklärt sind und auch eine Entscheidung nach § 17 Abs. 2 Nr. 2 (Feststellung eines fehlerhaften Verhaltens) oder Nr. 3 (Entziehung eines Befähigungszeugnisses oder Anordnung eines Fahrverbots) nicht zu erwarten ist. Sind außerdem auch die Aufdeckung von Gefahrenquellen und Erkenntnisse zur Verhütung künftiger Unfälle nicht zu gewinnen, liegt nach der Amtlichen Begründung zu § 2 SeeUG ebenfalls kein öffentliches Interesse vor. Ferner rechtfertigen auch ausschließliche oder überwiegende private Interessen an der Schadensermittlung keine öffentliche Untersuchung.

Das Seeamt Emden hat demgemäß auch das Vorliegen eines öffentlichen Interesses an einer seeamtlichen Untersuchung verneint bezüglich der im Dezember 1988 in der großen Seeschleuse in Emden erfolgten Behinderungen des mit ausgebrannten Kern-

brennstäben zu beladenden MS "Sygin" und die erheblichen Gefährdungen der eingesetzten WSP-Boote durch das Fahrzeug "Moby Dick" von "Greenpeace". Ausschlaggebend hierfür war zum einen, daß die WSP sämtliche Aktionen per Videofilm dokumentiert hatte und damit die mit Greenpeace-Fahrzeugen vorgenommenen erheblichen Gefährdungen der WSP-Boote restlos aufgeklärt und auch keine Erkenntnisse zur Verhütung künftiger Unfälle zu erwarten waren. Zum anderen ist es nicht Aufgabe des Seeamtes, mögliche Schadensersatzansprüche durchsetzen zu helfen. Darüber hinaus hatte die dafür zuständige Bezirksregierung Weser-Ems bereits ein Fahrverbot nach § 15 Abs. 1 VersammlG gegen den ausländischen Schiffsführer der "Moby Dick" angeordnet, so daß für eine Maßnahme nach § 14 Abs. 6 SeeUG (vorläufiges Fahrverbot) keine Notwendigkeit bestand. Diesbezüglich hatte der BMV anläßlich früherer Aktionen von "Greenpeace" gegen Verklappungsschiffe der Firma Kronos-Titan in Nordenham und Sperrungen des Fahrwassers der Untereibe vor der Firma DOW Chemical festgestellt, daß in diesen Fällen das Versammlungsgesetz als Spezialgesetz Anwendung findet und schiffahrtspolizeiliche Belange, zu denen auch die Verhängung von Fahrverboten und die Entziehung von Befähigungszeugnissen durch die Seeämter als Maßnahmen präventiver Gefahrenabwehr zählen, nur im Rahmen der Beteiligung der Behörden der WSV durch die zuständigen Versammlungsbehörden erfolgt. Die Verhängung eines (vorläufigen) Fahrverbots seitens des Seeamts wäre demnach auch noch rechtswidrig gewesen.

Erhebliche Zweifel dürften dagegen angebracht sein, das öffentliche Interesse an einer Untersuchung bezüglich eines Seeunfalls eines "Airfoil-Fahrzeugs" zu verneinen mit dem Argument, es handele sich nur um einen Prototypen und noch nicht um ein serienreifes Fahrzeug [BOSeeA in BOSeeAE 8/90 S. 239 (250)]. Das Fahrzeug war am 30.9.1987 bei einer Erprobungsfahrt auf der Ems zwischen den Tonnen "42" und "44" nach dem Abheben von der Wasseroberfläche bei einer Geschwindigkeit von 80 kn in eine senkrechte Lage übergegangen und über das Heck von etwa 30 m Höhe abgestürzt, wobei die beiden Fahrzeugführer wie durch ein Wunder unverletzt blieben, das Fahrzeug jedoch als Totalschaden in Höhe von etwa 2,5 Mio. DM abgeschrieben werden mußte (Seeamt Emden vom 10.5.1988 - DI 72/87). Hier hatten bereits die besondere Schwere des Unfalls, sein Aufsehen in der Öffentlichkeit und die Erwartung, Erkenntnisse zur Verhütung künftiger Unfälle derartiger Fahrzeuge zu gewinnen, eine förmliche Untersuchung gerechtfertigt, zumal auch fehlerhafte Verhaltensweisen einer der die Erprobung durchführenden Personen und der auftraggebenden Werft festgestellt worden waren. Das öffentliche Interesse war auch in-

sofern betroffen, weil der Erprobungsversuch nicht abseits in einem abgesperrten Teilbereich der Seeschiffahrtsstraße Ems, sondern mitten im Fahrwasser stattgefunden hatte. Im übrigen sind einige dieser "Airfoil-Fahrzeuge" bereits seit Jahren im Persischen Golf im Einsatz, so daß das Argument, es fehle am öffentlichen Interesse an einer Untersuchung des Seeunfalls, nicht überzeugen kann. Denn auch für Seeschiffe, die vor oder während der Probefahrt Schiffsbewegungen durchführen müssen, gelten bestimmte Richtlinien der SeeBG, die beachtet werden müssen (vgl. hierzu die Richtlinien A1 und A2 der SeeBG) und es käme wohl niemand auf den Gedanken, beim Unfall eines Seeschiffes auf der Probefahrt das öffentliche Interesse an einer förmlichen Untersuchung in Frage zu stellen.

In 7 (3,0 %) der nach dem neuen SeeUG verhandelten Seeunfälle haben die Seeämter Bremerhaven und Emden bisher Behörden bzw. Bedienstete dieser Behörden als Beteiligte am Verfahren mit herangezogen, in zwei weiteren Fällen eine ausländische Klassifikationsgesellschaft. Diese Gesellschaften sind in der Regel privatrechtlich organisiert, nehmen jedoch auch öffentlich-rechtliche Überwachungstätigkeiten und Aufgaben auf dem Gebiet der schiffstechnischen Sicherheit wahr. In den beiden letztgenannten Fällen wurde jeweils ein fehlerhaftes Verhalten infolge von unzureichenden Besichtigungen festgestellt. Beide Fälle sind rechtskräftig abgeschlossen.

In den anderen Fällen haben die Seeämter in fünf Verhandlungen ein fehlerhaftes Verhalten von WSÄ bzw. von NvD in den RvZn festgestellt. Das BOSeeA hat bis auf einen neuesten Fall alle diese Fälle im Widerspruchsverfahren verhandelt, in zwei Entscheidungen die Sprüche der Seeämter aufgehoben und zwei Sprüche im wesentlichen bestätigt. Zwei Fälle liegen nunmehr dem VG Hamburg zur Entscheidung vor.

Die Seeämter und die WSDn Nord und Nordwest haben immer eine Auslegung des § 4 Nr. 2 SeeUG befürwortet, wonach jeder Bedienstete einer Behörde als Beteiligter herangezogen werden konnte, dessen Verhalten im Zusammenhang mit dem Unfall Gegenstand der Untersuchung sein konnte. Dies bedeutete konkret, daß z. B. ein NvD eines WSA, der im Rahmen einer behördlichen Anweisung tätig wird, wegen dieser Tätigkeit unmittelbar als Beteiligter vor dem Seeamt herangezogen werden konnte, ohne daß seine Zustimmung oder die seiner Dienstbehörde erforderlich wäre. Die Seeämter beriefen sich hierbei auf die Amtliche Begründung zum SeeUG, wo als sachbezogene Voraussetzung für die Beteiligung die mögliche Mitverursachung des Unfalls genannt wird, auf den Parallelfall des radarberatenden Seelotsen, der

zweifellos Beteiligter sein kann sowie auf die Nähe zum Strafrecht, das von der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des einzelnen Bediensteten (und nicht der Behörde) ausgeht. Ferner haben die Seeämter immer wieder darauf hingewiesen, daß dem beteiligten NvD mehr Rechte zustehen als einem Zeugen, z. B. der Anspruch auf Gewährung von Rechtsschutz, die Möglichkeit, einen Rechtsbeistand zu nehmen, Akteneinsicht zu verlangen und schließlich die Mitwirkungsrechte im Verfahren sowie im Falle der Feststellung eines fehlerhaften Verhaltens im Sinne des § 18 SeeUG das Recht, selbständig Rechtsbehelfe einlegen zu können (Graf, Aktuelle Fragen der Seeunfalluntersuchung, in: Zwischen Weser und Ems, Heft 24/1990, herausgegeben von der WSD Nordwest, S. 15 f).

Der BMV hatte dieses Problem zwischenzeitlich anders entschieden und den Seeämtern und dem BOSeeA vorgegeben, ausschließlich die Behörde als Beteiligte heranzuziehen, der die Dienstausübung des NvD funktional zuzurechnen sei. Der NvD selbst könne dagegen nur als Zeuge verhört werden.

Mit einem Zwischenurteil vom 10.12.1991 (Az.: VGSee 4/91) hat die 4. Kammer des Verwaltungsgerichts Hamburg die Auffassung der Seeämter und des BOSeeA bestätigt und festgestellt, daß natürliche Personen im Sinne von § 4 Nr. 2 SeeUG auch Bedienstete der WSÄ des Bundes sein können. In seiner Begründung übernimmt das VG im wesentlichen die von den Seeämtern und dem BOSeeA vorgetragene Argumente, die für eine persönliche Beteiligung sprechen, und führt weiter aus, lediglich dann, wenn nicht das Verhalten einer einzelnen Person, sondern die Organisationsstrukturen einer Behörde, einer Reederei oder anderer Vereinigungen oder juristischer Personen Ursache für einen Unfall gewesen sein könnten, könne es berechtigt sein, diese als Beteiligte nach § 4 Nr. 2 SeeUG anzusehen. Dieses Zwischenurteil stärkt die Unabhängigkeit der Seeämter insoweit, als darin festgehalten wird, daß die den Seeämtern vorgesetzten Dienststellen, und zwar auch der BMV, diesen im Hinblick auf die Feststellung, daß eine bestimmte natürliche Person Beteiligter im Sinne von § 4 Nr. 2 SeeUG im Einzelfall sein könne, keine Weisungen erteilen könnten. Dies gelte auch, wenn es eine Vielzahl von Einzelfällen betreffe. Eine solche Weisung würde § 6 Abs. 2 Satz 2 SeeUG widersprechen.

An das Untersuchungsergebnis können sich Verwaltungsentscheidungen in Form der Feststellung fehlerhafter Verhaltensweisen der Beteiligten und in schwerwiegenden Fällen auch die Entziehung eines Befähigungszeugnisses, einer Bestallung als Seelotse, die Entziehung der Fahrerlaubnisse für Sportboote oder die Verhängung von Fahrverboten im Sinne des § 19 Abs. 4 SeeUG knüpfen.

Die Seeämter haben seit dem 1.10.1986 in 8 % der bisher insgesamt verhandelten Fälle eine Patententziehung vorgenommen.

In letzter Zeit hat das BOSeeA in zwei Fällen des Seeamts Emden (Kollision "Jan Meeder"/"Miltzow", Entscheidung vom 13.6.1989, und Seeunfall "Stella", Entscheidung vom 20.6.1989) die Tatsachenfeststellungen und Feststellungen der fehlerhaften Verhaltensweisen in vollem Umfang bestätigt, die jeweils für die Dauer von 1 Jahr befristeten Entziehungen der Befähigungszeugnisse jedoch wieder aufgehoben. Das ist insbesondere bei dem Seeunfall "Stella" unverständlich, das am 17.2.1989 mit ungesicherter Ladung aus Halmstadt/Schweden ausgelaufen war und bei Windstärken um 6 Bft mit verrutschter Ladung mit 50° Schlagseite liegen blieb und dann sank, wobei ein Matrose ertrank. Das BOSeeA hat in der Begründung der aufhebenden Entscheidung im wesentlichen ausgeführt, die Stauer seien beim Laden des Moniereisens wie immer vorgegangen und über gleichartige Unfälle gäbe es keine gesicherten Erkenntnisse. Der Beteiligte habe zudem vor dem BOSeeA einen verantwortungsbewußten Eindruck gemacht, dem seine Erklärung abzunehmen sei, er hätte die Ladung nicht übernommen, wenn er gewußt hätte, daß diese übergehe. Es fehle daher an der Voraussetzung der Ungeeignetheit des Beteiligten und einer für die Zukunft ungünstigen Prognose, die Voraussetzungen für die Entziehungen des Befähigungszeugnisses seien.

In je einem Fall wurden vom BOSeeA und vom Seeamt Hamburg aufschiebend bedingte Entziehungen vorgenommen (falls der Beteiligte innerhalb einer bestimmten Frist nicht alkoholbedingt negativ in Erscheinung tritt, bleibt er im Besitz seines Befähigungszeugnisses). Diese Entscheidungen dürften nach dem klaren Gesetzeswortlaut des § 19 Abs. 1 Satz 1 SeeUG nicht haltbar sein, da das Seeamt bei festgestelltem Fehlverhalten und der Ungeeignetheit des Beteiligten keinen Ermessensspielraum mehr hat ("das Seeamt hat ... zu entziehen ..."). Ist das Seeamt im Zweifel, ob der Beteiligte ungeeignet ist, darf es das Befähigungszeugnis auch nicht entziehen. Vielmehr muß es in jedem Fall eine Prognose stellen bezüglich der Frage, ob der Beteiligte die Sicherheit des eigenen Fahrzeugs und des übrigen Schiffsverkehrs dadurch gefährdet, daß ihm eine Eigenschaft fehlt, die für seine Berufsausübung erforderlich ist. Wird diese Frage bezogen auf den Zeitpunkt der Seeamtsverhandlung bejaht, muß nur noch entschieden werden, ob eine befristete und ggf. wie lang befristete Entziehung gerechtfertigt ist oder der Eigenschaftsmangel nicht behoben werden kann und die Entziehung daher unbefristet erfolgen muß.

Für Trunkenheitsfälle hatten sich die Seeämter an den bisher für den Straßenverkehr geltenden Blutalkoholgrenzwert von 1,3 ‰ für die Bestimmung der absoluten Fahruntüchtigkeit gehalten, da seit langem wissenschaftlich untermauert ist, daß eine sichere Schiffsführung aufgrund der vielfältigen Bewegungsabläufe, Koordinationen und Berechnungen bei einem Blutalkoholgehalt ab 1,3 ‰ nicht mehr möglich ist und die Anforderungen an einen Wachoffizier durchaus denjenigen entsprechen, die an einen Kraftfahrer zu stellen sind (Janssen, Mätzsch, Marens, Lübbers, Goethe, Seifert, Schmidt in: Alkoholeinfluß auf die Sicherheit im Schiffsverkehr - Begründung eines Promille-Grenzwertes, 1986 m. w. Nachw.). Der BGH hat in seinem Beschluß vom 28.6.1990 (abgedruckt in NJW 1990 S. 2393) diese Grenze für den Straßenverkehr auf 1,1 ‰ herabgesetzt im wesentlichen mit der Begründung, daß bereits 1966 die absolute Fahruntüchtigkeit ab 1 bis 1,1 ‰ festgestellt worden, aber aufgrund ungenauer Bestimmungsmethoden ein Sicherheitszuschlag von 0,15 ‰ des Grundwertes zu berücksichtigen gewesen sei. Dies treffe heute aufgrund der verbesserten Meßgenauigkeiten nicht mehr zu, so daß nunmehr bei einem Blutalkoholgehalt des Kraftfahrers ab 1,1 ‰ dessen absolute Fahruntüchtigkeit gegeben sei.

Auch die Seeämter folgen diesem neuen Grenzwert. Abzuwarten bleiben allerdings die Schlußfolgerungen aus dem Beschluß vom 20.5.1992 der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt über die Einführung eines 0,8 ‰ Grenzwertes für die Schiffsführer und Rudergänger, der mit einer zunächst auf 3 Jahre befristeten Verordnung ab dem 1.10.1992 für die gesamte Binnenschifffahrt in der Bundesrepublik Deutschland eingeführt worden ist (VkB1. 1992 S. 480). Ferner bleiben die derzeitigen Aktivitäten der IMO zur Bekämpfung des Drogen- und Alkoholmißbrauchs abzuwarten. Es besteht jedoch durchaus die Möglichkeit, daß sich die 0,8 ‰-Grenze für die absolute Fahruntüchtigkeit auch im Seebereich durchsetzen wird.

Die mit der Neuregelung in 6 Jahren gewonnenen Untersuchungsergebnisse der Seeämter und des BSeeA haben gezeigt, daß in 84 % der untersuchten Fälle menschliche Fehlverhaltensweisen unfallursächlich waren, die in 5 % der Fälle alkoholbeeinflußt waren. Auffällig ist diesbezüglich, daß ein Großteil der Totalverluste von Schiffen ohne Fremdeinwirkung durch falsche Beladung, ungenügende Sicherung der Ladung und mangelhafte Stabilität sowie durch nautische Fehlverhalten entstanden sind. Bei anderen Totalverlusten, insbesondere bei älteren Massengutfrachtern unter fremder Flagge, schien sich teilweise bemerkbar zu machen, daß diese nicht in

vollem Umfang den erforderlichen Reparaturen und Überholungen unterworfen worden waren.

Als Konsequenz auf diesen letztgenannten Unfällen haben die meisten Klassifikationsgesellschaften ihre Vorschriften für Klassifikation und Besichtigungen hinsichtlich der Quantität und der Qualität der vorzunehmenden regelmäßigen Besichtigungen novelliert. Einige tödliche Betriebsunfälle beim Transport von sauerstoffbindenden Eisenspänen und bestimmten Holzladungen haben zu einer partiellen Überarbeitung der UVV-See der SeeBG und der Herausgabe von Warninformationen an die Schiffsführungen geführt. Ein Unfall in Brunsbüttel hat bewirkt, daß Ferrosilicium in die Liste der gefährlichen Güter UN-Nr. 1406/1408 aufgenommen worden ist. Die Kollision eines U-Boots mit einer Plattform hat zu der Prüfung geführt, ob Unterwasserplattformen nicht mit Schallsensoren auszurüsten sind.

Ein Unfall auf der Unterweser, bei dem sich der Einsatz von Schleppern aufgrund hoher Hilfeleistungsforderungen zeitlich sehr verzögerte und zu Gefahren für den passierenden Verkehr führte, hatte zur Folge, daß die zwischen Bund und Schleppfirmen getroffenen Vereinbarungen möglichst den erforderlichen Gegebenheiten angepaßt werden.

Die Verkehrssicherungspflicht des Bundes auf Seeschiffahrtsstraßen wurde infolge eines auf der Jade kurzzeitig festgekommenen Tankers gründlich durchleuchtet und führte zum Erlaß von Kontroll- und Überwachungsrichtlinien durch den BMV auch für den Küstenbereich. Die Heranziehung von NvD in den RvZen als Beteiligte zum Untersuchungsverfahren der Seeämter eröffnete behördenintern gründliche Prüfungen der die Überwachung des Schiffsverkehrs regelnden Vorschriften der Verwaltung und die Diskussion um eine noch intensivere Schulung der Bediensteten der Revierzentralen.