

Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) ist in Kraft getreten

Am 19. Juni 2002 wurde das „Zweite Gesetz zur Anpassung bestimmter Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard“ vom 16. Juni 2002 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und ist in seinen wesentlichen Bestandteilen am Tag nach der Verkündung in Kraft getreten. Bestandteil dieses Gesetzes sind als Artikel 2 das Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) und als Artikel 4 die Änderung der Verordnung zur Sicherung der Seefahrt. Gleichzeitig ist das bisherige Seeunfalluntersuchungsgesetz von 1986 (SeeUG) aufgehoben worden.

Nachfolgend soll für die Prüfer zum Sportsee- bzw. Sporthochseeschifferschein in Kurzfassung dargestellt werden, welche neuen gesetzlichen Vorschriften es bei Seeunfällen gibt.

1. Meldung bestimmter schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse

Die Meldung von Unfällen bzw. Seeunfällen mit einer Erläuterung, was darunter zu verstehen ist, ist in dem neuen § 7 der Verordnung zur Sicherung der Seefahrt geregelt. Wegen der Wichtigkeit wird §7 nachfolgend vollständig wiedergegeben:

„(1) Der Schiffsführer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, oder bei dessen Verhinderung ein anderes Besatzungsmitglied oder, sofern keine dieser Personen dazu in der Lage ist, der Betreiber des Schiffes, hat der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung *[siehe nachfolgende Ziffer 2]* **unverzüglich** jedes das Schiff betreffende schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnis im Sinne von Absatz 2 zu melden und möglichst folgende Angaben zu übermitteln:

1. Name und derzeitiger Aufenthalt des Meldenden,
2. Ort (geographische Position) und Zeit des Unfalls,
3. Name, IMO-Identifikationsnummer, Rufzeichen und Flagge des Schiffes sowie Rufnummer des zu diesem Schiff gehörenden mobilen Seefunkdienstes (MMSI),
4. Typ, Verwendungszweck, Länge und Tiefgang des Schiffes,
5. Name des Betreibers des Schiffes,
6. Name des verantwortlichen Schiffsführers,
7. Herkunfts- und Zielhafen des Schiffes,
8. Anzahl der Besatzungsmitglieder und weiteren Personen an Bord,
9. Umfang des Personen- und Sachschadens,
10. Angaben über beförderte Güter,
11. Darstellung des Verlaufs des Vorkommnisses,
12. Angaben über andere Schiffe, die am Unfall beteiligt sind,
13. Wetterbedingungen,
14. Darstellung der Gefahr einer Meeresverschmutzung.

(2) Als Vorkommnis im Sinne des Absatzes 1 gilt jedes Ereignis beim Betrieb des Schiffes in der Seefahrt, wenn auf Grund des Betriebes

1. eine Person tödlich oder schwer verletzt worden. ist oder vermisst wird oder die Besatzung erheblich gefährdet wird,
2. a) das Schiff einen Schaden durch Aufgrundlaufen, Zusammenstoß, Feuer, Wetter oder Explosion erlitten hat oder
b) Ausfälle in einem System aufgetreten sind, das für die Stabilität oder sichere Fahrt unverzichtbar ist, und dadurch die sichere Schiffsführung beeinträchtigt wird oder worden ist oder
3. eine erhebliche Gefährdung oder Schädigung der Meeresumwelt eingetreten ist.

(3) Unabhängig von Absatz 1 haben auch die See-Berufsgenossenschaft, eine vom oder für den Schiffseigner herangezogene Klassifikationsgesellschaft und die Lotsen des betroffenen Schiffes eine Meldepflicht für die in Absatz 2 genannten Vorkommnisse.

(4) Die Schifffahrtspolizeibehörden des Bundes unterrichten die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung unverzüglich über jedes schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnis im Sinne des Absatzes 2, das Gegenstand ihrer Tätigkeit im Rahmen der Abwehr oder Bekämpfung von Gefahren im Sinne des Seeaufgabengesetzes ist.

(5) Zur Vervollständigung der Meldung ist der Betreiber des Schiffes auf Verlangen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung verpflichtet, auf zugewandtem Formblatt einen ausführlichen Bericht vorzulegen."

2. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Das bisherige Bundesoberseeamt in Hamburg wurde in „Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung" (Bundesstelle) umbenannt. Der Bundesstelle obliegt die amtliche Untersuchung von Seeunfällen. Sie wird von einem Direktor geleitet. (Sie ist somit örtlich/räumlich im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie in Hamburg, angesiedelt).

Die Bundesstelle nimmt ihre Aufgaben funktionell und organisatorisch unabhängig von allen natürlichen und juristischen Personen wahr, deren Interessen mit ihren Aufgaben kollidieren könnten. Weisungen hinsichtlich der Einleitung oder Nichteinleitung sowie des Inhalts und des Umfangs einer Untersuchung sowie des Untersuchungsberichts oder der Sicherheitsempfehlungen dürfen der Bundesstelle nicht erteilt werden, die Bundesstelle darf gleichwohl erteilte Weisungen nicht befolgen.

Dem Direktor der Bundesstelle sind die Untersuchungsführer, Untersuchungsfachkräfte und weitere Fachkräfte unterstellt. Die Bundesstelle kann sich geeigneter privater Personen als Untersuchungsbeauftragte bedienen, die im Einzelfall nach Weisung der Bundesstelle und unter ihrer Fachaufsicht als deren Hilfsorgane arbeiten. Die Bundesstelle bestimmt den Umfang der von den Beauftragten durchzuführenden Untersuchungstätigkeit sowie ihre Rechte und Pflichten nach Maßgabe dieses Gesetzes.

Der Direktor der Bundesstelle und die Untersuchungsführer dürfen neben ihrem Amt kein anderes besoldetes Amt, kein Gewerbe und keinen Beruf ausüben usw., sie sollen also völlig unabhängig sein.

Der Direktor der Bundesstelle und die Untersuchungsführer müssen über umfassende technische und betriebliche Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet des Seefahrtwesens verfügen sowie für die Befähigung zur Leitung einer umfangreichen Unfalluntersuchung ausreichend geschult sein. Die Bundesstelle hat dafür Sorge zu tragen, die fachlichen Fähigkeiten und Kenntnisse der Untersuchungsführer, der Untersuchungsfachkräfte und der weiteren Fachkräfte zu erhalten und der Entwicklung anzupassen.

Die Bundesstelle arbeitet in Deutschland mit anderen amtlichen Stellen zusammen (z.B. Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, BSH, See-BG, WSI) Nord und Nordwest, Wasserschutzpolizei, Klassifikationsgesellschaften). Zusammenarbeitsverträge sind ggf. noch auszuarbeiten.

3. Zielsetzung des SUG und Ziel der Seeunfalluntersuchung durch die Bundesstelle

Dieses Gesetz dient dazu, die Vorsorge für die Sicherheit der Seefahrt einschließlich des damit untrennbar im Zusammenhang stehenden Arbeitsschutzes von Beschäftigten auf Seeschiffen und des Umweltschutzes auf See durch Untersuchung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse unter Einhaltung der darauf bezogenen geltenden internationalen Untersuchungsregelungen zu verbessern.

Schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse im Sinne dieses Gesetzes sind im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes in der Seefahrt verursachte Ereignisse, durch die

1. der Tod, das Verschwinden oder eine schwere Verletzung eines Menschen,
2. der Verlust, vermutliche Verlust oder Schiffbruch, das Aufgrundlaufen, die Aufgabe oder eine Kollision eines Schiffes,
3. ein maritimer Umweltschaden als Folge einer Beschädigung eines oder mehrerer Schiffe oder ein sonstiger Sachschaden,
4. eine Gefahr für einen Menschen oder ein Schiff oder
5. die Gefahr eines schweren Schadens an einem Schiff, einem meeres-technischen Bauwerk oder der Meeresumwelt

verursacht worden ist.

Dieses Gesetz gilt grundsätzlich für die gesamte Seefahrt (Ausnahmen: militärische Fahrzeuge und Behördenfahrzeuge). Es umfasst bei Seeschiffen auch Verkehrsvorgänge von, nach und in den an den Seeschifffahrtstraßen des Bundes gelegenen Häfen.

Nach § 9 SUG dient die amtliche Untersuchung **ausschließlich folgenden Zwecken:**

1. **Ermittlung**
 - a) der **Umstände der Vorkommnisse**,

- b) der **unmittelbaren und mittelbaren Ursachen**, durch die es zu dem Vorkommnis gekommen ist, und
 - c) der **Faktoren, die den Schadens- oder Gefahrtritt begünstigt haben** - einschließlich von Schwachstellen des Seesicherheitssystems -
2. **Herausgabe von Untersuchungsberichten und insbesondere Sicherheitsempfehlungen** zur Verhütung künftiger schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse sowie
 3. im Interesse erhöhter Sicherheit Stärkung der maritimen Zusammenarbeit und Sicherheitspartnerschaft der für die Sicherheit Verantwortlichen.

Die Untersuchung dient weder der Ermittlung von Tatsachen zum Zwecke der Zurechnung von Fehlern, um Nachteile für Einzelne herbeizuführen, noch dient sie der Feststellung von Verschulden, Haftung oder Ansprüchen. Jedoch sollte sie nicht deshalb von der uneingeschränkten Darstellung der Ursachen absehen, weil aus den Untersuchungsergebnissen Rückschlüsse auf ein schuldhaftes Verhalten oder auf eine haftungsrechtliche Verantwortlichkeit gezogen werden könnten. Die Ergebnisse der Untersuchung werden veröffentlicht.

4. Unfälle fremdflaggiger Schiffe in Deutschland bzw. von deutschflaggigen Schiffen im Ausland

Ereignet sich ein Seeunfall im Sinne des Seerechtsübereinkommens im deutschen Hoheitsgebiet oder ist außerhalb desselben ein Schiff unter der Bundesflagge an einem solchen Seeunfall beteiligt, so unterrichtet die Bundesstelle unverzüglich

1. die in Betracht kommenden Flaggenstaaten,
2. den oder die anderen Staaten mit einem erheblichen Interesse an einer Seeunfalluntersuchung sowie
3. nach Maßgabe des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See die Internationale Seeschifffahrts-Organisation.

Die Bundesstelle führt Untersuchungen, an denen deutsche Schiffe beteiligt sind, auch im Ausland durch. Hier gilt: Hat die Bundesstelle wegen eines Seeunfalls oder eines anderen Vorkommnisses auf See ein Untersuchungsverfahren eingeleitet, an dem auch ein ausländischer Staat ein erhebliches Interesse hat, so werden auf Ersuchen dieses Staates im gegenseitigen Einvernehmen benannt

1. der für die Untersuchung federführende Staat und
2. bei Benennung Deutschlands als federführender Staat die weiteren Teilnehmer.

Ist Deutschland federführender Staat, so sorgt die Bundesstelle dafür, dass eine gemeinsame Untersuchungsstrategie ausgearbeitet und die mit der Führung der Untersuchung sowie der dazugehörigen Koordinierung beauftragte Person oder Stelle benannt wird.

Eine Untersuchung der Bundesstelle, die für Deutschland als federführenden Staat eingeleitet worden ist, kann fortgeführt werden, auch wenn das Verfahren nach Absatz 1 noch nicht abgeschlossen ist.

Die Bundesstelle kann mit Zustimmung eines anderen Staates mit erheblichem Interesse Untersuchungen zugleich für diesen führen.

5. Entzug von Befähigungszeugnissen

Ein eventueller **Entzug von Befähigungszeugnissen obliegt** nicht der Bundesstelle, sondern **den bisherigen Seeämtern** Hamburg, Kiel, Rostock, Bremerhaven und Emden. Diese dürfen aber nicht mehr von sich aus tätig werden, sondern erst auf Anweisung der WSI) Nordwest.

Hierzu bestimmt das SUG folgendes:

Bestehen hinreichende tatsächliche Anhaltspunkte, dass eine Berechtigung zu entziehen oder die Ausübung der mit ihr oder einem Befähigungszeugnis oder einer Fahrerlaubnis verbundenen Befugnisse zu beschränken ist, so führt die Wasser- und Schifffahrdirektion Nordwest unverzüglich eine Prüfung des Untersuchungsinteresses durch.

Bieten die Ermittlungen der Behörde genügenden Anlass zu der Annahme, dass eine Maßnahme nach Absatz 1 (Entzug einer Fahrerlaubnis) mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, so beantragt sie unverzüglich bei dem zuständigen Seeamt, den Fall nach diesem Abschnitt in Bezug auf den von dem Verdacht betroffenen Berechtigten (Beteiligten) zu untersuchen.

Die Besetzung der Seeämter hat sich um eine Person verringert, ein ehrenamtlicher Beisitzer ist weggefallen. Sie entscheiden somit in der Besetzung mit einem Vorsitzenden, einem Ständigen Beisitzer

und zwei ehrenamtlichen Beisitzern. Beschlüsse werden mit Stimmenmehrheit gefasst. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

Beweisaufnahme: Außerhalb der mündlichen Verhandlung sind Beweise aufzunehmen, wenn der Sachverhalt es erfordert oder die Beweisaufnahme in der Verhandlung voraussichtlich nicht möglich oder besonders erschwert sein würde. Zur Beweisaufnahme sind der Ständige Beisitzer und nach Lage des Falles, weitere Beisitzer hinzuzuziehen. Das Seeamt ist befugt, bei der Ermittlung des Sachverhalts eine Versicherung an Eides Statt abzunehmen.

Auskunfts-, Herausgabe- und Aufbewahrungspflichten: Die nach dem Schiffssicherheitsgesetz in der jeweils geltenden Fassung für die Sicherheit des Schiffes Verantwortlichen sind nach Maßgabe dieser Verantwortlichkeit verpflichtet, dem Seeamt auf Verlangen über die Beschaffenheit, Besatzung, den Liegeort und den Reiseplan der von dem zugrunde liegenden Sachverhalt betroffenen Schiffe Auskunft zu erteilen. Die für die Untersuchung erheblichen Unterlagen und Gegenstände sind auf Verlangen von demjenigen herauszugeben, der sie in Gewahrsam hat oder Verfügungsbefugter ist; dies gilt insbesondere für die benutzten Seekarten, Seetagebücher sowie technischen Aufzeichnungen und Unterlagen. Die nach Satz 2 angeforderten Unterlagen sind von den herausgabepflichtigen Personen bis zum Abschluss der seeamtlichen Untersuchung aufzubewahren.

Mündliche Verhandlung: Im Untersuchungsverfahren des Seeamtes findet eine mündliche Verhandlung statt, soweit nicht sämtliche Beteiligten dem gegenüber dem Vorsitzenden unwiderruflich widersprechen.

Die Beteiligten werden zur mündlichen Verhandlung mit angemessener Frist schriftlich geladen und sind verpflichtet, hierzu persönlich zu erscheinen. Die Ladung enthält den Hinweis, dass sich der Beteiligte der Hilfe eines Beistandes bedienen kann und dass bei unentschuldigtem Fernbleiben des zum Erscheinen verpflichteten Beteiligten dessen zwangsweise Vorführung angeordnet werden kann.

Die mündliche Verhandlung ist **öffentlich**, soweit nicht **ein Betroffener** dem gegenüber dem **Vorsitzenden widerspricht**. *[Hierauf haben nach Meinung des Verfassers der Vorsitzende und die beratenden Rechtsanwälte hinzuweisen. „Öffentlichkeit“ wird es nach dieser Bestimmung bei der Entziehung von Befähigungszeugnissen so gut wie nicht mehr geben, wie dieses bei anderen Berufsgruppen wie Ärzten und Rechtsanwälten schon lange üblich ist].*

Das Untersuchungsverfahren wird durch Spruch abgeschlossen. Das Seeamt entscheidet unter Würdigung des Gesamtergebnisses des Verfahrens.

Der Spruch enthält

1. Feststellungen über die zugrunde liegenden Tatsachen,
2. die Entscheidung, dass ein fehlerhaftes Verhalten eines Beteiligten vorliegt, sofern die Untersuchung dies ergeben hat,
3. unter den (nach § 3 1 Abs. 1 bis 4) jeweils dafür maßgebenden Voraussetzungen
 - a) die befristete oder unbefristete Untersagung der Ausübung von Befugnissen (Fahrverbot), erforderlichenfalls mit Auflagen,
 - b) die Entziehung einer Berechtigung oder
 - c) die Erlaubnis, ein minderes Befähigungszeugnis auszustellen,
4. in den Fällen der Nummer 3 Buchstabe a eine Entscheidung, ob ein Vermerk über ein Fahrverbot von mehr als 12 Monaten Dauer in eine Urkunde über die Berechtigung einzutragen ist, und
5. in den Fällen der Nummer 3 Buchstabe a und b eine Entscheidung, ob eine vorläufige Sicherstellung und amtliche Verwahrung der über die Berechtigung ausgestellten Urkunde oder Urkunden oder eine Beschlagnahme zum Zwecke einer Eintragung nach Nummer 4 vorzunehmen ist.

Der Spruch lautet auf Einstellung des Verfahrens, wenn sich herausstellt, dass die Voraussetzungen für die Entziehung eines Befähigungszeugnisses nicht vorliegen.

Entzug und Beschränkung der Ausübung von Berechtigungen: Das Seeamt hat im Spruch ein Fahrverbot für höchstens dreißig Monate auszusprechen, wenn es zu der Überzeugung gelangt ist, dass eine solche Maßnahme für die Sicherheit der Seefahrt im Sinne des § 1 erforderlich ist, weil der Inhaber der Berechtigung während dieser Zeit nicht die für eine Tätigkeit als Schiffsführer oder sonst in der Seefahrt Verantwortlicher gebotene körperliche oder geistige Eignung oder das für diese Tätigkeit gebotene Verantwortungsbewusstsein besitzt. Ein solcher Mangel ist in der Regel anzunehmen, wenn der Inhaber infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage war, den Dienst an Bord sicher auszuüben. Falls der Inhaber mehr als ein Befähigungszeugnis besitzt, kann im Spruch ausgesprochen werden, dass die Ausübung einzelner Befugnisse unbeschränkt bleibt.

Hält das Seeamt eine vorstehende Maßnahme aus besonderen Gründen zur Sicherheit der Seefahrt nicht für ausreichend, so kann es zusätzliche Auflagen anordnen oder die Berechtigung auf Dauer entziehen.

Gegen Verwaltungsakte der Seeämter kann innerhalb eines Monats nach ihrer Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Widerspruchsbehörde ist die Wasser- und Schifffahrsdirektion Nord. Es bleibt dann der Klageweg vor den zuständigen Verwaltungs- und Oberverwaltungsgerichten.

Die Untersuchung (WSD Nordwest, Seeamt) ist einzustellen, wenn der Beteiligte gegenüber einer nach diesem Abschnitt zuständigen Behörde schriftlich unwiderruflich erklärt hat, dass er während der nächsten **dreißeig Monate** (übliche maximale Entziehungsfrist) oder bei Verdacht der Behörde auf dauerhaftes Fehlen eines der in § 31 Abs. 1 Satz 1 genannten subjektiven Merkmale auf Dauer - von seiner Berechtigung keinen Gebrauch machen wird, und wenn er dieser Behörde die entsprechenden Berechtigungsurkunden **für die jeweilige Dauer unwiderruflich zur Verwahrung übergeben hat** (z.B. jemand tritt eine Tätigkeit an Land an).

6. SUG und die Sportschifffahrt

Die Bundesstelle wird in der Sportschifffahrt voraussichtlich nur Unfälle untersuchen, die von Bedeutung sind. Dazu werden alle tödlichen Personenunfälle gehören, aber auch Unfälle mit großem materiellem Schaden. Wenn die Bundesstelle eine Untersuchung einleitet, hat der beteiligte Schiffsführer auf jeden Fall ein Aussageverweigerungsrecht. Außerdem wird die Bundesstelle es akzeptieren, dass ein Beteiligter mit seinem Rechtsanwalt erscheint. Da die Bundesstelle nur die Unfallursache ermittelt, hat diese Untersuchung noch keine Konsequenz juristischer Art für den Skipper. Erst wenn die WSD Nordwest von sich aus eine seeamtliche Untersuchung veranlasst, können daraus Konsequenzen wie Entzug der amtlichen Fahrerlaubnis resultieren. Die Bundesstelle wird der WSD Nordwest von sich aus keine Hinweise auf ein Fehlverhalten geben, diese können sich aber aus dem veröffentlichten Abschlussbericht der Bundesstelle u.U. herauslesen lassen. Die Bundesstelle wird von sich aus auch nicht an die Staatsanwaltschaft herantreten, es ist aber anzunehmen, dass die Wasserschutzpolizei neben eigenen Ermittlungen auch den Abschlussbericht der Bundesstelle „verarbeitet“ und dieser der Staatsanwaltschaft zur Kenntnis gebracht wird. Insofern ergeben sich unmittelbar keine strafrechtlichen Folgen aus dem Bericht der Bundesstelle, aber u.U. natürlich indirekt. Dieses gilt auch zivilrechtliche Verfahren bei Personen- oder Sachschäden.

Die Bundesstelle wird sich nicht mit reinen Alkohol- und Drogendelikten befassen, wenn sich daraus kein schwerer Seeunfall ergeben hat.

Inwieweit unter dem neuen SUG Seeamtsverfahren zur Entziehung von Befähigungszeugnissen eingeleitet werden, bleibt abzuwarten. Bisher wurden nach Seeunfällen in der Berufsschifffahrt kaum Befähigungszeugnisse entzogen, wenn nicht Alkohol oder Drogen „im Spiel“ waren. An dieser bisherigen Praxis wird sich kaum etwas ändern. Anders hat es in der Sportschifffahrt ausgesehen, wobei aber die meisten Entziehungen bei z.B. Sportbootführerschein See auf Alkohol beruhten. Diese Entziehung könnte auch von den WSD'n Nord und Nordwest als Verwaltungsbehörden angeordnet werden.

7. Gegenwärtiger Stand

Die Bundesstelle ist noch im Aufbau befindlich. Sie wird vom bisherigen Vorsitzenden der Seeämter Emden/Bremerhaven Herrn Graf geleitet. Die Stellen für die Untersuchungsführer waren ausgeschrieben, das Besetzungsverfahren läuft. Es müssen in den nächsten Monaten Erfahrungen gesammelt werden, wie die Bundesstelle mit den ihr übertragenen Rechten und Pflichten umgeht.

Es wird sich durch das neue SUG im Ablauf nach einem Unfall einiges ändern, auch zum Vorteil der Betroffenen. Nach einer Meldung des Unfalles wird die Bundesstelle entscheiden, ob sie unverzüglich einen Untersuchungsführer und/oder Sachverständigen an Bord eines deutschen Schiffes entsendet. Bei Schiffen unter nicht deutscher Flagge ist das zunächst Angelegenheit des Flaggenstaates. Die jeweilige Reederei wird auch weiterhin einen Anwalt beauftragen, ihre Interessen z.B. gegenüber einem Kollisionsgegner zu vertreten. Kapitäne und Schiffsoffiziere können und sollen auch weiterhin als Betroffene von ihrem Aussageverweigerungsrecht Gebrauch machen, soweit ihnen dieses zusteht (z.B. gegenüber der Wasserschutzpolizei, aber auch gegenüber der Bundesstelle). Niemand muss sich selbst belasten.

Wenn bei Unfällen im Ausland Vertreter oder Beauftragte der Bundesstelle an Bord kommen, so sollten diese frühzeitig auf eventuelle Fehler ausländischer Stellen hingewiesen werden, damit dieses in die Untersuchung mit einfließen kann. Eventuelle eigene Fehler müssen dagegen nicht dargelegt werden. Es ist Sache der Bundesstelle, die Unfallursache aufzuklären.

8. Beispiele für Fragen

Nachfolgend werden beispielhaft einige mögliche Fragen zum neuen SUG wiedergegeben:

Welche Aufgaben hat die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung?

- Amtliche Untersuchung eines schadens- oder gefahrverursachendes Vorkommnisses (Seeunfall) im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes (z.B. Kollision zwischen zwei Fahrzeugen) und Ermittlung der Umstände, durch die es zu dem Seeunfall gekommen ist.
- Herausgabe von Untersuchungsberichten und insbesondere Sicherheitsempfehlungen zur Verhütung von Seeunfällen.

Wann liegt ein schaden- oder gefahrverursachendes Vorkommnis (Seeunfall) im Sinne des SUG vor?

1. Schiffsverlust, Aufgrundlaufen, Kollision eines Schiffes,
2. Tod oder Verschollenheit oder schwere Verletzung einer Person,
3. Maritimer Umweltschaden oder sonstiger Sachschaden,
4. Gefahr für einen Menschen oder ein Schiff,
5. Gefahr eines schweren Schadens an einem Schiff, einem meerestechnischen Bauwerks oder der Meeresumwelt.

Was müssen Sie als Führer eines Sportbootes nach einem Seeunfall veranlassen? Wer entscheidet, ob ein Seeunfall im Rahmen des SUG untersucht wird?

Den Seeunfall unverzüglich der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung melden. Das kann in einem deutschen Einlaufhafen auch über die Wasserschutzpolizei bzw. im Ausland über die zuständigen Hafenbehörden veranlasst werden.

Die Bundesstelle entscheidet, ob die Ursachen eines Sportbootunfalls aufgeklärt werden müssen und ob sie selbst mit ihren Einrichtungen tätig wird. Die WSD Nordwest entscheidet, ob ggf. ein Verfahren vor einem Seeamt zur Entziehung eines Sportbootführerscheines eingeleitet werden soll.

Welche Angaben müssen vom Führer eines Sportbootes der Bundesstelle für Unfalluntersuchung gemeldet werden? Nennen Sie mindestens 5 dieser Angaben.

Es sind mindestens folgende Angaben zu melden:

- Name und derzeitiger Aufenthalt des Meldenden,
- Ort (geographische Position) und Zeit des Unfalles,
- Name, Rufzeichen und Flagge des Schiffes sowie Rufnummer des zu diesem Schiff gehörenden mobilen Seefunkdienstes (MMSI),
- Typ, Verwendungszweck
- Name des Betreibers des Schiffes,
- Name des verantwortlichen Schiffsführers
- Herkunfts- und Zielhafen des Schiffes,
- Anzahl der Besatzungsmitglieder und weiterer Personen an Bord,
- Umfang des Personen- und Sachschadens,
- Darstellung des Verlaufs des Vorkommnisses,
- Angaben über andere Schiffe, die am Unfall beteiligt sind,
- Wetterbedingungen,
- Darstellung der Gefahr einer Meeresverschmutzung.

In welcher Vorschrift ist geregelt, welche Angaben der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung bei einem schaden- oder gefahrverursachendes Vorkommnis (Seeunfall) gemeldet werden müssen? Wer ist verantwortlich für die Meldung?

Geregelt in der Verordnung zur Sicherung der Seefahrt.

Verantwortlich für die Meldung sind der Schiffsführer oder bei dessen Verhinderung ein anderes Besatzungsmitglied bzw. ggf. auch der Betreiber des Schiffes, falls keine der vorgenannten Personen dazu in der Lage ist.

Was sind Seeämter und was sind ihre Aufgaben?

Seeämter sind bei den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest gebildete Untersuchungsausschüsse zur Untersuchung der Frage, ob gegenüber einem Verfahrensbeteiligten [z.B. Führer eines Sportbootes] ein Fahrverbot ausgesprochen oder ein Befähigungszeugnis bzw. ein amtlicher Führerschein der Sportschifffahrt entzogen werden muss.

Zusammenfassende und umfangreiche Informationen mit allen Begleitvorschriften zum SUG sind enthalten im Buch „**Seesicherheits-Untersuchungsgesetz (SUG)**“ von Axel Werbke, erschienen im DSV-Verlag.