

Gesetz

zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits- Untersuchungs- Gesetz - SUG)

Dieses Gesetz wurde als Artikel 2 des Zweiten Seeschiffahrtsanpassungsgesetz vom 16. Juni 2002 (BGBl. I S: 1815) verkündet. Es ist am 16. Juni 2002 ausgefertigt. es ist mit der Verkündung in Kraft getreten. Außer Kraft getreten ist am gleichen Tag das Seeunfalluntersuchungsgesetz vom 6. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2146), zuletzt geändert durch Artikel 275 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785).

In dieser Fassung sind berücksichtigt:

1. Die Fassung der Verkündung des Gesetzes vom 16. Juni 2002 (BGBl. I S. 1815).

Abschnitt 1

Allgemeine Vorschriften

§ 1 Zielsetzung und Geltungsbereich des Gesetzes

(1) 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.

(2) 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 meerestechnischen Bauwerk oder der Meeresumwelt

verursacht worden ist.

(3) Dieses Gesetz gilt für die gesamte Seefahrt. Sie umfasst bei Seeschiffen auch Verkehrsvorgänge von, nach und in den an den Seeschiffahrtstraßen des Bundes gelegenen Häfen.

(4) Dieses Gesetz gilt nicht für die Untersuchung von Vorkommnissen, an denen ausschließlich militärische Schiffe beteiligt sind. Im Übrigen wird für die Untersuchung von Vorkommnissen, an denen ein militärisches Schiff beteiligt ist, und durch die überwiegend militärische Belange berührt werden, zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Bundesministerium der Verteidigung eine geeignete Regelung getroffen.

(5) Absatz 4 gilt entsprechend für Schiffe im Dienst der Länder in Bezug auf deren Verwaltungsbelange und hierfür zuständige Landesbehörden.

§ 2 Seefahrtbezogene internationale Untersuchungsregelungen

Seefahrtbezogene internationale Untersuchungsregelungen im Sinne dieses Gesetzes sind die in den Buchstaben A und C der Anlage aufgeführten Vorschriften des innerstaatlich geltenden Völkerrechts und die in den Buchstaben B und D der Anlage aufgeführten Vorschriften in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft in der jeweils angegebenen Fassung.

§ 3 Behördliche Aufgaben auf Grund von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften *)

Im Rahmen ihrer Zuständigkeiten nach diesem Gesetz haben die darin genannten Behörden des Bundes jeweils die Überprüfungs-, Gestaltungs- und Eingriffsbefugnisse, -aufgaben und -pflichten, die die in den Buchstaben B und D der Anlage genannten Einzelregelungen den Mitgliedstaaten zur Verwaltung oder ihren Verwaltungsbehörden für einen Fall vorbehalten oder zuweisen.

*) Diese Bestimmungen dienen zur Umsetzung der in den Buchstaben B und D der Anlage genannten gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften

Abschnitt 2

Untersuchungen bei der Sicherheitsvorsorge durch verantwortliche Personen

§ 4 Sachlicher Geltungsbereich des Abschnitts 2

Dieser Abschnitt gilt für Untersuchungen durch Ermittlung und Auswertung der Ursachen von im Schiffsbetrieb auftretenden schaden- oder gefahrverursachenden Vorkommnissen seitens nachstehend bestimmter verantwortlicher Personen in der Seefahrt sowie für organisatorische Maßnahmen dieser Personen.

§ 5 Organisatorische Maßnahmen für Untersuchungen

Der Eigentümer eines Schiffes unter der Bundesflagge hat dafür zu sorgen, dass

1. in seinem Unternehmen die dieses Schiff betreffenden Vorkommnisse im Sinne von § 4 Personen gemeldet werden, die in dem Unternehmen für die Sicherheit des Schiffsbetriebs beauftragt sind,
2. der jeweilige Schiffsführer dieses Schiffes unmissverständlich angewiesen wird, durch rechtzeitige Betätigung der entsprechenden Notfällvorrichtung am Schiffsdatenschreiber zu verhindern, dass Daten, die bei einem Vorkommnis im Sinne des § 4 von der automatischen Aufzeichnung und Speicherung erfasst worden sind, mit Erschöpfung der Speicherkapazität gelöscht werden.

§ 9 des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. 1 S. 2860), das zuletzt durch Artikel 278 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. 1 S. 2785) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung gilt in Bezug auf den Eigentümer entsprechend.

§ 6 Anpassung betrieblicher Sicherheitskonzepte

Die Vorkommnisse im Sinne von § 4 sind nach Maßgabe des Schiffssicherheitsgesetzes und der darin aufgeführten internationalen Schiffssicherheitsregelungen sowie der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. 1 S. 3013, 3023), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 24. August 2001 (BGBl. 1 S. 2276), in der jeweils innerstaatlich geltenden Fassung auf Veranlassung der beim Betrieb eines Schiffes nach dem Schiffssicherheitsgesetz für die Sicherheitsorganisation Verantwortlichen unverzüglich zu analysieren und zu untersuchen mit dem Ziel, das Konzept des Unternehmens für die Organisation von Sicherheitsanforderungen zur Gewährleistung eines sicheren Schiffsbetriebs und die Verhütung der Meeresverschmutzung nach Maßgabe der Ergebnisse der Untersuchung anzupassen.

§ 7 Verbesserung der Vorschriften von Klassifikationsgesellschaften

Liegen einer Zeugniserteilung durch eine deutsche Behörde eigene Vorschriften einer nach Maßgabe der Richtlinie 94/57/EG anerkannten Klassifikationsgesellschaft zugrunde, die hierzu eine Besichtigung des Schiffes durchgeführt hat, so hat die Klassifikationsgesellschaft nach einem ihr bekannt gewordenen Vorkommnis im Sinne von § 4, das den Schiffskörper, die Maschinen, die Elektroeinrichtungen oder die Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen dieses Schiffes betrifft, intern zu untersuchen, ob durch Verbesserung ihrer eigenen Vorschriften Sicherheitsmängel beseitigt oder verhindert werden können.

§ 8 Unterrichtung von Klassifikationsgesellschaften

Die beim Betrieb eines Schiffes nach dem Schiffssicherheitsgesetz für die Sicherheitsorganisation Verantwortlichen haben dafür zu sorgen, dass die in § 7 genannte Klassifikationsgesellschaft nach einem Vorkommnis im Sinne von § 4 unverzüglich hinsichtlich aller für die Mitwirkung der Klassifikationsgesellschaft in Bezug auf die Zeugniserteilung bedeutsamen technischen Gefahrumstände unterrichtet wird.

Abschnitt 3

Amtliche Untersuchungen zur

Sicherheitskultur des internationalen und nationalen Seesicherheitssystems

Unterabschnitt 1

Grundsätze

§ 9 Zielsetzung und sachlicher Geltungsbereich des Abschnitts 3

(1) Dieser Abschnitt gilt für die amtliche Untersuchung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse zur Sicherheitskultur des internationalen und nationalen Seesicherheitssystems sowie für die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten, die in diesem Zusammenhang anfallen.

(2) Die amtliche Untersuchung nach diesem Abschnitt dient 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 Gefahreintritt 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.

Sie 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.

§ 10 Internationale Untersuchungsregelungen im Sinne des Abschnitts 3

Die Anwendung der seefahrtbezogenen internationalen Untersuchungsregelungen nach den Buchstaben A und B der Anlage geschieht, soweit dieses Gesetz betroffen ist, im Rahmen dieses Abschnitts.

§ 11 Entscheidung über die Führung der Untersuchung nach Abschnitt 3

(1) Ein Untersuchungsverfahren nach diesem Abschnitt muss durchgeführt werden, soweit eine Untersuchung nach den in den Buchstaben A und B der Anlage genannten seefahrtbezogenen internationalen Untersuchungsregelungen vorzunehmen ist, hinsichtlich des Artikels 94 Abs. 7 des Seerechtsübereinkommens auch bei Vorkommnissen in jeglichen Gewässern, wenn sie schwere Schäden an Schiffen unter der Bundesflagge zur Folge haben.

- (2) Ein Untersuchungsverfahren nach diesem Abschnitt sollte geführt werden, soweit dies im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere wenn
1. - auch unter Berücksichtigung der Durchführbarkeit - Erkenntnisse zu erwarten sind, die voraussichtlich zu einer Erhöhung der Sicherheit in der Seefahrt, insbesondere durch Verbesserung geltender Vorschriften oder Einrichtungen für die Seefahrt, beitragen können, oder
 2. ein Staat mit erheblichem Interesse eine Untersuchung im Sinne dieses Abschnitts beantragt und soweit sie durchführbar erscheint.
- (3) Über die Führung der Untersuchung entscheidet der Direktor der Bundesstelle (§ 12) oder im Falle seiner Verhinderung sein Stellvertreter.

Unterabschnitt 2

Organisation

§ 12 Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

- (1) Das Bundesoberseeamt in Hamburg wird in "Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung" (Bundesstelle) umbenannt. Der Bundesstelle obliegt die amtliche Untersuchung nach diesem Abschnitt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen regelt den Aufbau der Bundesstelle. Sie wird von einem Direktor geleitet und im übrigen mit Beamten, Angestellten und Arbeitern in erforderlicher Anzahl besetzt. Die Beamten sind unmittelbare Bundesbeamte.
- (2) Die Bundesstelle nimmt ihre Aufgaben funktionell und organisatorisch unabhängig von allen natürlichen und juristischen Personen wahr, deren Interessen mit ihren Aufgaben kollidieren könnten.
- (3) 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.
- (4) 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. Die Beauftragten erhalten aus Mitteln der Bundesstelle Reisekostenvergütung nach den für Bundesbeamte geltenden Vorschriften und eine Entschädigung, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen festgesetzt wird. Dieser Satz gilt entsprechend für Mitglieder der Kammer im Sinne des §15 in Verbindung mit § 23 des Flugunfall- Untersuchungs-Gesetzes vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2470), die nicht der Bundesstelle angehören.
- (5) Der Direktor der Bundesstelle und die Untersuchungsführer dürfen neben ihrem Amt kein anderes besoldetes Amt, kein Gewerbe und keinen Beruf ausüben und weder der

Leitung oder dem Aufsichtsrat oder Verwaltungsrat eines auf Erwerb gerichteten Unternehmens noch einer gesetzgebenden Körperschaft des Bundes oder eines Landes angehören. Sie dürfen nicht gegen Entgelt außergerichtliche Gutachten abgeben. Sie dürfen keiner der in Absatz 2 genannten juristischen Personen angehören, sie vertreten, sie beraten oder für sie als Gutachter oder Sachverständige tätig werden.

(6) 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.

§13 Verwaltungs- und Amtshilfe

(1) Die Bundesstelle arbeitet mit der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zusammen, soweit dies - insbesondere aus wirtschaftlichen oder technischen Gründen - zweckmäßig erscheint.

(2) Die Bundesstelle kann insbesondere die See Berufsgenossenschaft als Schiffssicherheitsbehörde., das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie sowie die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest zur Hilfe heranziehen, es sei denn, nach den konkreten Umständen ist nicht auszuschließen, dass das untersuchte Vorkommnis durch deren Verhalten oder ein Verhalten von deren Bediensteten oder von Bediensteten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ihres Amtsbezirks mitverursacht wurde.

(3) Die Bundesstelle kann zur Erfüllung ihrer Aufgaben mit Dienststellen der Bundesländer Vereinbarungen über Organleihe in bestimmten Einzelfällen abschließen, Absprachen über die Heranziehung von Nachweismitteln und Untersuchungsergebnissen treffen oder sonst in der ihr geeignet erscheinenden Weise zusammenarbeiten. Die Vereinbarungen sind im Verkehrsblatt bekannt zu machen.

(4) Die Bundesstelle kann nach Maßgabe des Unterabschnitts 3 an Untersuchungen durch ausländische Behörden teilnehmen oder die zuständigen Stellen anderer Staaten um Hilfe ersuchen oder diesen auf Ersuchen Hilfe gewähren und zu diesen Zwecken unmittelbar mit den zuständigen ausländischen Behörden zusammenarbeiten.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen trifft mit ausländischen Staaten nach Möglichkeit ergänzende Vereinbarungen über das bei Untersuchungen im Sinne dieses Abschnitts anzuwendende Verfahren, soweit dies für die Zusammenarbeit im Internationalen Seesicherheitssystem erforderlich erscheint.

(6) Die sonstigen Vorschriften und Grundsätze für die Verwaltungs- und Amtshilfe bleiben unberührt.

Unterabschnitt 3

Durchführung

§ 14 Unterrichtung ausländischer Staaten und der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO)

Ereignet sich ein Seeunfall im Sinne des Artikels 94 Abs. 7 oder des Artikels 221 Abs. 2 des Seerechtsübereinkommens (BGBl. 1994 II S. 1798) 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 (Verkehrsblatt 2000 S. 128, Anlagenband B 8124 S. 21) die Internationale Seeschiffahrts-Organisation.

§ 15 Entsprechende Geltung des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes

(1) Die §§ 5 bis 29 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes gelten - mit Ausnahme der §§ 6, 7, 14 Abs. 5, §§ 21, 24 und 26 Abs. 4 Satz 2 - für die Durchführung des Untersuchungsverfahrens nach diesem Abschnitt vorbehaltlich im Einzelfall zwingend anzuwendenden ausländischen Rechts entsprechend. Dabei entspricht dem Begriff

1. "Störung" - ausgenommen in § 11 Abs. 2 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes
 - der Begriff "sonstiges Vorkommnis",
 - 2. "Luftfahrzeug" der Begriff "Schiff",
 - 3. "Halter" der Begriff "Betreiber",
 - 4. "Flugschreiber" der Begriff "Datenschreiber",
 - 5. "Flugsicherung" der Begriff "maritime Verkehrssicherungsdienste",
 - 6. "Luftsicherheit", "Flugsicherheit" und "Sicherheit in der Luftfahrt" der Begriff "Sicherheit auf See",
 - 7. "Zivilluftfahrt" der Begriff "Zivile Seefahrt",
 - 8. "für den Flugplatzbetrieb zuständige Behörden" der Begriff "für den Hafenbetrieb zuständige Behörden des Bundes",
 - 9. "Insasse" der Begriff "Person an Bord",
 - 10. "Eintragungsstaat" der Begriff "Flaggenstaat",
 - 11. "Halterstaat" der Begriff "Staat des Sitzes des Betreibers",
12. "Berühren oder Verändern von Wrackteilen, Trümmerstücken oder sonstigem Inhalt des Luftfahrzeugs" der Begriff "Berühren, Unterdrücken oder Verändern von Bestandteilen, Werkstoffproben oder sonstigem Inhalt des Schiffes",
13. "Flugbesatzung" der Begriff "Kapitän und Besatzungsmitglieder, deren unmittelbare Verantwortungsbereiche betroffen sind",
14. "Luftfahrttechnik" der Begriff "Technik in der Seefahrt",
15. "Flugbetrieb" der Begriff "Schiffsbetrieb" und
16. "Flugunfall" der Begriff "Vorkommnis im Sinne von § 1 Abs. 2"

(2) Eine Übermittlung an öffentliche Stellen im Sinne der § 5 Abs. 1 Satz 4 und Abs. 3 Satz 3, § 14 Abs. 9 und § 26 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes oder eine Gewährung der Einsichtnahme in Akten und Berichte im Sinne des § 26 Abs. 2 und 3 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes ist nur zulässig, soweit sie mit § 19 vereinbar ist. An die Stelle der Bezugnahme in § 26 Abs. 4 Satz 1 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes auf die in

§ 6 Abs. 1 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes genannten Stellen tritt die Bezugnahme auf die in § 14 genannten Stellen.

(3) An die Stelle des in § 8 Abs. 1, § 11 Abs. 1, § 18 Abs. 1 und §25 Abs. 1 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes genannten Untersuchungsauftrags oder -zwecks nach § 3 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes treten die Untersuchungszwecke nach §9 Abs. 2.

(4) "Grundstücke" im Sinne des § 11 Abs. 1 Nr. 1 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes sind auch die zum Betrieb von Schiffen oder zur Herstellung von Anlagen, Instrumenten und Geräten für den Schiffsbetrieb dienenden Betriebs- und Geschäftsräume im deutschen Hoheitsgebiet an Land im Sinne des § 8 Abs. 1 und 2 des Seeaufgabengesetzes.

(5) An die Stelle der Entscheidungen über die Absperrung gegen den Zutritt zur Unfallstelle im Sinne des § 12 Abs. 1 Satz 1 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes und den Zutritt zur abgesperrten Unfallstelle im Sinne des § 12 Abs. 1 Satz 3 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes treten die Entscheidungen über die Absperrung und die Zulassung zur abgesperrten Unfallstelle, soweit eine Absperrung im Bereich der deutschen Hoheitsgewässer durchführbar ist.

(6) Bei Seeunfällen in deutschen Hoheitsgewässern prüft die Bundesstelle, ob genauere Erkenntnisse dadurch gewonnen werden können, dass sie Sachverständige mit spezifischen Kenntnissen des jeweiligen Schifffahrtsreviers im Sinne des § 12 Abs. 4 beauftragt oder im Sinne des § 14 Abs. 4 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes hinzuzieht.

(7) Zeugen können im Sinne des § 16 Abs. 3 Satz 2 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes die Auskunft auch auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung sie der Gefahr eines gegen sie gerichteten Seeamtsverfahrens nach Abschnitt 4 oder eines erheblichen rechtlichen Nachteils aussetzen würde, der sie oder einen der in § 10 Abs. 3 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes bezeichneten Angehörigen betrifft; hierüber sind sie zu belehren.

(8) Anhörungsberechtigt im Sinne des § 17 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes, Adressat im Sinne des § 18 Abs. 3 Nr. 1 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes und antragsberechtigt im Sinne des § 22 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes sind auch die in § 7 genannten Klassifikationsgesellschaften und bei Unfällen, die zum Tode eines Besatzungsmitglieds im Sinne des Absatzes 1 Satz 2 Nr. 13 geführt haben, auch dessen Ehegatte oder Lebenspartner oder ein volljähriger Abkömmling des Verstorbenen.

(9) An die Stelle der Versendung des Untersuchungsberichts im Sinne des § 18 Abs. 3 Nr. 2 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes tritt die Versendung an die Internationale Seeschifffahrts- Organisation. Sie unterbleibt, wenn der IMO- Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See eine solche Versendung nicht vorsieht. Eine Versendung im Sinne des §18 Abs. 3 Nr. 3 und des § 19 Abs. 5 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes an die Kommission der Europäischen Gemeinschaft findet statt, wenn dies in einem Rechtsakt der Gemeinschaft vorgesehen ist.

(10) "Stellen" im Sinne des § 19 Abs. 2 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes können im Rahmen der Sicherheitspartnerschaft auch einzelne Personen, Unternehmen oder Verbände sein.

§ 16 Benennung des federführenden Staates und der Teilnehmer am Untersuchungsverfahren

(1) 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 Teilnehmer im Sinne von § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 14 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes.

(2) 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.

(3) 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.

(4) Die Bundesstelle kann mit Zustimmung eines anderen Staates mit erheblichem Interesse Untersuchungen nach diesem Abschnitt zugleich für diesen führen.

§ 17 Teilnahme an einer Untersuchung anderer Staaten

Die Bundesstelle kann davon absehen, Deutschland als federführenden Staat zu benennen, soweit sie ihre Mitwirkung im Sinne von § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 5 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes an der Untersuchung eines anderen Staates zur Erreichung des Untersuchungszwecks für ausreichend hält.

§18 Verweisung auf Verfahren der IMO

Die Begriffe "Staat mit erheblichem Interesse", "federführender Staat" und "Seeunfall" in den §§ 11, 14, 16 und 17 haben dieselbe Bedeutung wie in dem IMO- Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See.

§ 19 Freigabe von Aufzeichnungen und Verwertung von Aussagen

(1) Die Bundesstelle darf Aufzeichnungen über von ihr erhobene

1. Aussagen oder Meinungsäußerungen von Personen,
2. Mitteilungen, die zwischen Personen ausgetauscht worden sind, die am Betrieb eines Schiffes beteiligt waren, sowie
3. Mitteilungen ärztlichen oder persönlichen Inhalts einschließlich gesundheitlicher Daten und bildlicher Darstellungen, die Personen betreffen, die an dem Unfall oder einem anderen Vorkommnis auf See beteiligt waren,

zu keinem anderen Zweck als dem einer Untersuchung im Sinne dieses Abschnitts freigeben, soweit dem nicht im Rahmen der Anwendung einer internationalen Untersuchungsregelung nach Abschnitt 1 der Anlage in Verbindung mit Artikel 94 Abs. 5 des Seerechtsübereinkommens und Abschnitt 10 des in § 14 Nr. 3 genannten IMO- Codes

eine Entscheidung einer zuständigen Justizbehörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft oder außerhalb dieses Anwendungsbereichs eine sonstige Entscheidung einer deutschen Justizbehörde, die im Rahmen des § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 8 Abs. 1 Satz 2 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes getroffen wird, entgegensteht.

(2) Diese Aufzeichnungen werden in den Abschlussbericht oder in seine Anhänge nur in zusammengefasster Form und nur dann aufgenommen, wenn sie von Belang für die Analyse~ des untersuchten Vorkommnisses sind. Personenbezogene Daten sind in den Aufzeichnungen zu anonymisieren, es sei denn, dies wäre mit dem Zweck einer nach Absatz 1 zulässigen Freigabe unvereinbar. Teile von Aufzeichnungen, die im Sinne von Satz 1 belanglos und nicht im Abschlussbericht enthalten sind, werden nicht freigegeben.

(3) Die Bundesstelle erteilt ihre Zustimmung zur Teilnahme eines bevollmächtigten Vertreters eines ausländischen Staates nach § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 14 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes, sofern nichts anderes vorgeschrieben ist, nur dann, wenn dieser Staat zugesichert hat, dass er hinsichtlich der Verfügbarkeit der Nachweismittel die Gegenseitigkeit gewährt und dass er im Sinne des Abschnitts 10 des IMO- Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See eine Freigabe der gewonnenen Unterlagen und Erkenntnisse nur vornimmt, soweit dies unter den Einschränkungen der Absätze 2 und 3 zulässig ist.

(4) Aussagen einer Person im Rahmen einer Untersuchung nach diesem Abschnitt dürfen nicht zu Lasten des Aussagenden verwertet werden.

Abschnitt 4

Normvollzug gegenüber einzelnen an Bord verantwortlichen Personen im Verwaltungsverfahren

Unterabschnitt 1

Grundsätze, Vorprüfung

§20 Sachlicher Geltungsbereich des Abschnitts 4 Verwaltungsverfahren

Dieser Abschnitt gilt für die Ermittlung und Auswertung der Ursachen schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse in Bezug auf Inhaber von

1. Berechtigungen, die im Rahmen der Bundesaufgabe nach § 2 des Seeaufgabengesetzes in der jeweils geltenden Fassung erteilt wurden, und
2. Fahrerlaubnissen für Sportboote oder sonstige Fahrzeuge, die im Rahmen des Seeaufgabengesetzes erteilt wurden,

(Berechtigungen) sowie auf Inhaber von Befähigungszeugnissen oder Fahrerlaubnissen, die von einer ausländischen Behörde oder für die Binnenschifffahrt ausgestellt sind, als Verfahren im Sinne des § 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

§ 21 Internationale Untersuchungsregelungen im Sinne des Abschnitts 4

Die Anwendung der seefahrtbezogenen internationalen Untersuchungsregelungen nach den Buchstaben C und D der Anlage geschieht, soweit dieses Gesetz betroffen ist, im Rahmen dieses Abschnitts.

§ 22 Öffentliches Untersuchungsinteresse

- (1) 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 Schifffahrtsdirektion Nordwest unverzüglich eine Prüfung des Untersuchungsinteresses durch.
- (2) Hinreichende Anhaltspunkte im Sinne von Absatz 1 sind insbesondere anzunehmen, wenn nach den in Buchstabe C oder D der Anlage enthaltenen internationalen Untersuchungsregelungen der Sachverhalt überprüft werden muss.
- (3) Bieten die Ermittlungen der Behörde genügenden Anlass zu der Annahme, dass eine Maßnahme nach Absatz 1 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 (Beteiligter) zu untersuchen.
- (4) Wurde eine Berechtigung im Rahmen der Berufsausübung für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ausgeübt, so berichtet die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest über alle ihr bekannten Anhaltspunkte im Sinne des Absatzes 1 an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, von dem sie angewiesen werden kann, einen Antrag nach Absatz 3 zu stellen.
- (5) Zuständigkeiten und Befugnisse nach anderen Rechtsvorschriften zur Entziehung von Berechtigungen, Beschränkung ihrer Ausübung oder Sicherstellung oder Beschlagnahme der entsprechenden Urkunden bleiben unberührt.

§23 Pflicht zur Durchführung oder Einstellung der Untersuchung nach Abschnitt 4

- (1) Eine Untersuchung nach diesem Abschnitt ist durchzuführen, soweit die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest einen Antrag nach § 22 Abs. 3 gestellt hat.
- (2) Die Untersuchung nach diesem Abschnitt ist einzustellen, wenn der Beteiligte gegenüber einer nach diesem Abschnitt zuständigen Behörde schriftlich unwiderruflich erklärt hat, dass er während der nächsten 30 Monate - oder bei Verdacht der Behörde nach § 22 Abs. 1 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. Die zuständige Behörde kann Auflagen anordnen und die in Satz 1 vorgesehenen Fristen bei Vorliegen besonderer Gründe verkürzen. § 31 Abs. 5 gilt entsprechend.

Unterabschnitt 2

Organe der seeamtlichen Untersuchung

§ 24 Zuständigkeit der Seeämter

(1) Die Untersuchung nach diesem Abschnitt obliegt den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest. Sie bilden Untersuchungsausschüsse (Seeämter) in Hamburg, Kiel und Rostock sowie Bremerhaven und Emden.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die örtliche Zuständigkeit der Seeämter zu bestimmen.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erlässt eine Geschäftsordnung für die Seeämter; vor ihrem Erlass sind die Küstenländer zu hören, Die Geschäftsordnung ist im Verkehrsblatt bekannt zu machen.

§ 25 Besetzung der Seeämter

(1) Die Seeämter entscheiden in der Besetzung mit einem Vorsitzenden, einem Ständigen Beisitzer und zwei ehrenamtlichen Beisitzern.

(2) Beschlüsse werden mit Stimmenmehrheit gefasst. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Dem Vorsitzenden und den Beisitzern dürfen keine Weisungen für den Inhalt des Spruchs (§ 30) erteilt werden. Entscheidungen außerhalb der mündlichen Verhandlung (§ 29) trifft der Vorsitzende.

(3) Der Vorsitzende der Seeämter muss die Befähigung zum Richteramt nach dem deutschen Richtergesetz besitzen. Die Ständigen Beisitzer der Seeämter müssen, wenn es sich um Berechtigungen für Kauffahrteischiffe handelt, die Befähigung zum Kapitän auf entsprechenden Schiffen besitzen und über ausreichende Erfahrungen in der Führung eines Seeschiffes verfügen.

§ 26 Ehrenamtliche Beisitzer

(1) Die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest stellen eine Vorschlagsliste für die ehrenamtlichen Beisitzer der Seeämter ihres Bereichs auf. In die Listen werden Personen aufgenommen.. die von den beteiligten Bundes- und Landesbehörden., Berufs- und Interessenvertretungen benannt werden.

(2) Jede Wasser- und Schifffahrtsdirektion wählt aus den Vorschlagslisten die erforderliche Anzahl von ehrenamtlichen Beisitzern aus (Beisitzerliste) und bestellt die Beisitzer für eine ehrenamtliche Tätigkeit.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen

1. die Personengruppen, aus denen die Beisitzer auszuwählen sind,
2. die fachlichen Anforderungen an die Beisitzer und
3. die Angaben, die die Beisitzerliste enthalten muss.

(4) Die ehrenamtlichen Beisitzer sind vom Vorsitzenden aus der Beisitzerliste zu den Sitzungen heranzuziehen. Dabei ist unter Berücksichtigung der Bordfunktion des oder der Beteiligten sowie des Ortes und der Art das zugrunde liegenden Sachverhalts die sachkundige und unabhängige Besetzung sicherzustellen. Die ehrenamtlichen Beisitzer sind berechtigt und verpflichtet, sich über die Ergebnisse der Ermittlungen zu unterrichten.

Unterabschnitt 3

Seeamtsverfahren

§ 27 Beweisaufnahme

(1) 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. § 29 Abs. 7 und 8 findet Anwendung. Das Seeamt ist befugt, bei der Ermittlung des Sachverhalts eine Versicherung an Eides statt abzunehmen.

(2) Behörden und Stellen, deren Geschäftsbereiche von dem zugrunde liegenden Sachverhalt unmittelbar betroffen sind, sollen von einer beabsichtigten Beweisaufnahme unterrichtet werden; erstrecken sich die Ermittlungen auf ein Schiff unter fremder Flagge, soll, und zwar auch von der Vollstreckung einer Anordnung nach § 28 Abs. 1 Satz 2, die zuständige konsularische Vertretung benachrichtigt werden.

§ 28 Auskunfts-, Herausgabe- und Aufbewahrungspflichten

(1) 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 verfügungsbefugt 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.

(2) Die Herausgabe von Unterlagen kann verweigert werden, wenn das Bundesministerium der Verteidigung dies aus Gründen der militärischen Sicherheit für erforderlich hält.

§ 29 Mündliche Verhandlung

(1) Im Untersuchungsverfahren des Seeamtes findet eine mündliche Verhandlung statt, soweit nicht sämtliche Beteiligten demgegenüber dem Vorsitzenden unwiderruflich widersprechen.

(2) Die Beteiligten werden zur mündlichen Verhandlung mit angemessener Frist schriftlich geladen und sind verpflichtet, hierzu persönlich zu erscheinen. Ist eine schriftliche Ladung

zur mündlichen Verhandlung nicht rechtzeitig möglich, so kann sie auch durch Telefon, Telegramm, Fernschreiben, Telefax oder Boten bewirkt werden. 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.

(3) Der Verhandlungstermin ist den Behörden und Stellen, deren Aufgaben unmittelbar berührt werden, mitzuteilen. Ist der Inhaber eines ausländischen Befähigungszeugnisses beteiligt, ist der Verhandlungstermin der zuständigen konsularischen Vertretung mitzuteilen.

(4) Das Seeamt soll die Verhandlung so fördern, dass sie möglichst in einem Termin erledigt werden kann.

(5) Die mündliche Verhandlung ist öffentlich, soweit nicht ein Betroffener demgegenüber dem Vorsitzenden widerspricht. Das Seeamt kann für die Verhandlung oder für einen Teil davon die Öffentlichkeit auch ausschließen, wenn

1. eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu besorgen ist oder
2. militärische Angelegenheiten geheim zu halten oder wichtige Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse zu wahren sind.

Der Ausschluss der Öffentlichkeit aus anderen Gründen als denen der Geheimhaltung militärischer Angelegenheiten oder der Wahrung wichtiger Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse steht der Anwesenheit amtlicher Vertreter anderer Staaten nicht entgegen.

(6) Der Vorsitzende eröffnet und leitet die mündliche Verhandlung. Soweit dieses Gesetz keine Verfahrensregelungen enthält, bestimmt der Vorsitzende den Gang der Verhandlung nach pflichtgemäßem Ermessen. Die §§ 66, 68 Abs. 2 und 3 und § 71 des Verwaltungsverfahrensgesetzes finden Anwendung. Wer erst im Verlauf der mündlichen Verhandlung als Beteiligter zu dem Verfahren hinzugezogen wird, kann verlangen, dass die mündliche Verhandlung ausgesetzt wird, insbesondere wenn er einen Beistand hinzuziehen oder Akteneinsicht nehmen will. Der Beteiligte ist hierauf hinzuweisen.

(7) Auf die Mitwirkung von Zeugen und Sachverständigen findet § 65 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe Anwendung, dass die Vorschriften über Zeugen auch für Beteiligte gelten. Beteiligte können die Aussage über Fragen verweigern, deren Beantwortung sie der Gefahr einer Maßnahme nach § 31 Abs. 1, 2 oder 4 aussetzen würde. Für die eidliche Vernehmung ist auch das Gericht des Ortes zuständig, an dem die mündliche Verhandlung stattfindet. Beteiligte werden nicht eidlich vernommen.

(8) Über die mündliche Verhandlung ist eine Niederschrift zu fertigen. Die Niederschrift muss Angaben enthalten über

1. den Ort und den Tag der Verhandlung,
2. die Namen des Vorsitzenden, des Schriftführers und der Beisitzer des Seeamtes, der erschienenen Beteiligten, Zeugen und Sachverständigen,
3. den behandelten zugrunde liegenden Sachverhalt,
4. den wesentlichen Inhalt der Aussagen der Beteiligten, der Zeugen und Sachverständigen und
5. das Ergebnis eines Augenscheines.

Die Niederschrift ist von dem Vorsitzenden und vom Schriftführer zu unterzeichnen.

§ 30 Spruch des Seeamtes

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

(2) 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 § 31 Abs. 1 bis 4 jeweils dafür maßgebenden Voraussetzungen
 - a. die befristete oder unbefristete Untersagung der Ausübung von Befugnissen (Fahrverbot) (§ 31 Abs. 1 und 4), erforderlichenfalls mit Auflagen (§ 31 Abs. 2),
 - b. die Entziehung einer Berechtigung (§ 31 Abs. 2) oder
 - c. die Erlaubnis, ein minderes Befähigungszeugnis auszustellen (§ 31 Abs. 3),
4. in den Fällen der Nummer 3 Buchstabe a eine Entscheidung, ob ein Vermerk über ein Fahrverbot von mehr als zwölf 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 der §§ 20 bis 23 nicht vorliegen. Der Spruch enthält eine Kostenentscheidung.

(3) Der Spruch darf eine Entscheidung nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 nur enthalten, wenn er auf Grund dieser Entscheidung auch eine Entscheidung nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 enthält. Das Seeamt kann ein fehlerhaftes Verhalten eines Beteiligten feststellen, wenn dieser nach der Überzeugung des Seeamtes Rechtsvorschriften, Verwaltungsanordnungen, Richtlinien oder allgemeine für seinen Verantwortungsbereich geltende Grundsätze, insbesondere allgemeine Grundsätze der Schiffsführung, der Schiffsbetriebstechnik, des Funkdienstes, der Sicherheit der Schifffahrt, des Umweltschutzes auf See oder allgemein anerkannte Regeln der Technik nicht beachtet hat.

(4) Der Spruch darf Entscheidungen nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 oder 3 nur enthalten, wenn

1. das Seeamt sie zur mündlichen oder schriftlichen Erörterung gestellt hat und
2. der Beteiligte ausreichend Gelegenheit zur Stellungnahme gegenüber dem Seeamt hatte oder trotz ordnungsgemäßer Ladung zur mündlichen Verhandlung ohne ausreichende Entschuldigung nicht erschien. Ist der Beteiligte bei einer mündlichen Verhandlung abwesend, so darf der Spruch Entscheidungen nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 oder 3 nur enthalten, wenn der Beteiligte zuvor auf diese Möglichkeit hingewiesen worden ist.

(5) Der Spruch ist schriftlich abzufassen und von dem Vorsitzenden und den Besitzern zu unterzeichnen. Er soll binnen eines Monats vollständig vorliegen. In den Gründen sind die zugrunde liegenden Tatsachen darzustellen. Die Beteiligten und ihre Berechtigungen oder Fahrerlaubnisse sind genau zu bezeichnen. Das Ergebnis der Beweisaufnahme ist zu würdigen. Es sind die Umstände anzugeben, die für den Spruch maßgebend waren.

(6) Der Spruch ist den Beteiligten zuzustellen. Auf Antrag erhalten sie eine Ausfertigung der Niederschrift über die mündliche Verhandlung.

(7) Das Seeamt teilt vollziehbare Entscheidungen im Sinne von Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 bis 5 auch den folgenden Stellen mit:

1. Stellen, die die betreffenden Berechtigungen erteilt oder Zeugnisse ausgestellt haben, bei Fahrerlaubnissen für in Deutschland registrierte Sportboote der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest;
2. in den Fällen, in denen das Seeamt weder die Eintragung eines Vermerks noch die vorläufige Sicherstellung und amtliche Verwahrung einer Urkunde angeordnet hat, den im Rahmen des Seeaufgabengesetzes mit dem schifffahrtspolizeilichen Vollzug beauftragten Behörden

(8) Unanfechtbare Sprüche des Seeamtes können vollständig -einschließlich der Schiffsnamen, soweit es zur Erfüllung der öffentlichen Aufgabe nach diesem Abschnitt erforderlich ist - oder in gekürzter Fassung in einer amtlichen Entscheidungssammlung veröffentlicht werden, wenn die Namen der natürlichen Personen in der Veröffentlichung anonymisiert werden. Beruht der Spruch auf einem nichtöffentlichen Verfahren, so sind bei der Entscheidung über die Veröffentlichung die Umstände zu berücksichtigen, auf denen die Nichtöffentlichkeit des Verfahrens beruht

§ 31 Entzug und Beschränkung der Ausübung von Berechtigungen

(1) Das Seeamt hat im Spruch ein Fahrverbot für höchstens 30 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 kann im Spruch ausgesprochen werden, dass die Ausübung einzelner Befugnisse unbeschränkt bleibt.

(2) Hält das Seeamt eine Maßnahme nach Absatz 1 aus besonderen Gründen zur Sicherheit der Seefahrt nicht für ausreichend, so kann es zusätzlich Auflagen anordnen oder die Berechtigung auf Dauer entziehen.

(3) Die Erteilung einer Berechtigung, deren Befugnisse in der entzogenen oder hinsichtlich der Ausübung beschränkten Berechtigung eingeschlossen sind kann zugelassen werden.

(4) Unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 1 und 2 kann gegenüber dem Inhaber eines nicht von einer Behörde der Bundesrepublik Deutschland ausgestellten Befähigungszeugnisses oder einer ausländischen Fahrerlaubnis für Sportboote oder sonstige Fahrzeuge sowie eines Befähigungszeugnisses der Binnenschifffahrt für alle oder bestimmte deutsche Hoheitsgewässer ein Fahrverbot ausgesprochen werden.

(5) Wird die Ausübung einer Berechtigung im Sinne des Absatzes 1 oder 4 beschränkt, so ruht diese; die damit verbundenen Befugnis darf vom Zeitpunkt des Spruchs - und nach einer gerichtlichen Anfechtungsklage oder Einlegung eines sonstigen Rechtsmittels vom Zeitpunkt der Abweisung des Rechtsbehelfs - an bis zum Ablauf der hierfür im Spruch bezeichneten Frist und zur Erfüllung von Auflagen nach Absatz 2, soweit vorhanden, nicht mehr ausgeübt werden. Befinden sich in den Fällen des § 30 Abs. 2 Nr. 4 und 5 die über die Berechtigung ausgestellten Urkunden nicht im Besitz des Seeamtes, sind sie vom Inhaber unverzüglich dem Seeamt abzuliefern oder im Falle eines Fahrverbots zur Eintragung vorzulegen. § 111a Abs. 5 der Strafprozessordnung gilt entsprechend.

(6) Befähigungszeugnisse sowie Fahrerlaubnisse für Sportboote, die von einer Behörde der Deutschen Demokratischen Republik ausgestellt sind, gelten im Sinne dieser Vorschrift als von einer Behörde der Bundesrepublik Deutschland ausgestellt.

Unterabschnitt 4

Kosten

§ 32 Gebühren und Auslagen

(1) Für Amtshandlungen nach § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 werden Gebühren erhoben.

(2) Gebühren werden auch für einen erfolglos eingelegten Widerspruch erhoben.

(3) Auslagen werden von einem Beteiligten nur erhoben, wenn das Seeamt gegen ihn eine Maßnahme nach § 31 Abs. 1, 2 oder 4 angeordnet hat.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Gebührentatbestände und die Gebührenhöhe zu bestimmen und dabei feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen.

Unterabschnitt 5

Rechtsbehelfe

§ 33 Widerspruchsverfahren

Gegen Verwaltungsakte der Seeämter kann innerhalb eines Monats nach ihrer Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Widerspruchsbehörde ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord. Dem Widerspruch kann das Seeamt nicht nach § 72 der Verwaltungsgerichtsordnung abhelfen.

Abschnitt 5

Bußgeld-, Schluss- und Übergangsvorschriften

Unterabschnitt 1

Bußgeldvorschriften

§ 34 Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 12 Abs. 2 Satz 1 des Flugunfall-Untersuchungs- Gesetzes die Unfallstelle oder Unfallspuren vor der Freigabe verändert oder Bestandteile, Werkstoffproben oder sonstigen Inhalt des Schiffes vor der Freigabe unterdrückt oder verändert,
2. sich ohne Zustimmung nach § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 14 Abs. 7 Satz 1 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes zum Stand der Untersuchung oder zu einzelnen Ergebnissen öffentlich äußert,
3. entgegen § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 16 Abs. 3 Satz 1 des Flugunfall- Untersuchungs- Gesetzes der Pflicht zur wahrheitsgemäßen Aussage oder zur Erstattung von Gutachten nicht nachkommt,
4. entgegen § 28 Abs. 1 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt, eine Unterlage oder einen Gegenstand nicht oder rechtzeitig herausgibt oder eine Unterlage nicht oder nicht für die vorgeschriebene Dauer aufbewahrt,
5. einem vollziehbaren Fahrverbot nach § 31 Abs. 4 zuwiderhandelt oder
6. entgegen § 31 Abs. 5 Satz 2 eine dort genannte Urkunde nicht oder nicht rechtzeitig abliefern oder nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörden im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten sind die Wasser- und Schifffahrsdirektionen Nord und Nordwest.

Unterabschnitt 2

Schlussvorschriften

§ 35 Vollzugsvereinbarungen zwischen Bund und Küstenländern

Dieses Gesetz berührt nicht die über die Vereinbarungen über die Ausübung der schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben erlassenen Gesetze der Länder

1. Bremen vom 12. April 1955 (Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen S. 59) und vom 28. Juni 1983 Bremer Gesetzblatt S. 405),
2. Hamburg vom 5. Mai 1956 (Hamburgisches Gesetz und Verordnungsblatt S. 83) und vom 16. Dezember 1982 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt S.387),
3. Mecklenburg- Vorpommern vom 12. November 1992 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Mecklenburg- Vorpommern S. 660),
4. Niedersachsen vom 23. Dezember 1955 (Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt S. 293) und vom 2. Juni 1982 (Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt S. 153),
5. Schleswig-Holstein vom 15. Juli 1955 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein S. 137) und vom 10. Dezember 1984 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein S. 247).

§ 36 Einschränkung von Grundrechten

Das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird nach Maßgabe dieses Gesetzes eingeschränkt.

Anlage zum Seesicherheits- Untersuchungs- Gesetz

Internationale seefahrtsbezogene Untersuchungsregelungen

Abschnitt 1

Amtliche Untersuchungen zur Sicherheitskultur

A. Allgemein anerkannte völkerrechtliche Vorschriften über Verpflichtungen zur Durchführung von Untersuchungen schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse und zur internationalen Zusammenarbeit:

1. Artikel 94 Abs. 7 - auch in Verbindung mit Artikel 58 Abs. 2 - sowie Artikel 194 Abs. 1 und 3 Buchstabe b des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ) (BGBl. 1994 II S. 1798),
2. Artikel 2 Buchstabe g des Übereinkommens Nr. 147 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) über Mindestnormen auf Handelsschiffen ¹⁾ (BGBl. 1980 II S. 606),
3. Kapitel 1 Teil C der Anlage zum Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See(SOLAS) ¹⁾ (BGBl. 1979 II S. 141; Bekanntmachung der Neufassung in der amtlichen deutschen Übersetzung- BGBl. 1998 II S. 2579),
4. Artikel 23 des Internationalen Freibord- Übereinkommens von 1966 ¹⁾ (BGBl.1969 II S. 249),
5. Artikel 6 und 12 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) ¹⁾ (BGBl. 1962 II S. 2;

Bekanntmachung der Neufassung in der amtlichen deutschen Übersetzung (BGBl. 1996 II S. 399).

B. Richtlinienbestimmungen der Europäischen Gemeinschaft über die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen auf See

- Artikel 5 und 12 in Verbindung mit Artikel 1 bis 3 der Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro- Ro- Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr ²⁾ (ABl. EG Nr. L 138 S. 1)

Abschnitt 2

Normvollzug zur Seesicherheit

C. Allgemein anerkannte völkerrechtliche Regeln der Untersuchung:

1. Verpflichtungen zu Untersuchungsmaßnahmen

1.1 Artikel 94 Abs. 6 Satz 2 - auch in Verbindung mit Artikel 58 Abs. 2 - SRÜ,

1.2 Regel I/5 Abs. 1 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) (BGBl. 1982 II S. 297; 1988 II S. 1118) ³⁾

2. Schranken der Untersuchung:

Artikel 97 Abs. 3 SRÜ

D. Richtlinienbestimmungen der Europäischen Gemeinschaft über den Berechtigungsentzug:

- Artikel 8 Abs. 1 der Richtlinie 2001/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. April 2001 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten ³⁾ (ABl. EG Nr. L 136 S. 17).

¹⁾ Jeweils auch in Verbindung mit Artikel 94 Abs. 5 SRÜ. Hier insbesondere Code für Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), Entschließung A .849(20) vom 27. November 1997, geändert durch Entschließung A.884(21) vom 25. November 1999 (deutsche amtliche Übersetzung bekannt gemacht im Verkehrsblatt 2000 S.128, Anlagenband B 8124 S.21),

²⁾ Artikel 2 Buchstabe p und Artikel 12 dieser Richtlinie zusätzlich auf den in Fußnote 1 dieser Anlage genannten IMO- Code,

³⁾ Auch in Verbindung mit Artikel 94 Abs. 5 SRÜ

