

# Behördliche Unfalluntersuchungen und deren Verwertung in anderen Verfahren



**3. Mannheimer Transportrechtstag 21. Juni 2018**

**Dr. Johannes Trost**



**LEBUHN &  
PUCHTA**

# Behördliche Unfalluntersuchungen und deren Verwertung in anderen Verfahren

1. Sicherheitskultur vs. prozessuale Beteiligtenrechte
2. Untergang der "PAMIR" - Seeamtsverfahren
3. "PALLAS" brennt - Ad-hoc Untersuchung des BMVBW
4. "ENA 2" kentert - Seeunfalluntersuchung
5. "WALDHOF" kentert - Ad-hoc Untersuchung der WSV
6. Polizeiliche / staatsanwaltschaftliche Ermittlungen
7. Verfahren und Beteiligtenrechte



LEBUHN &  
PUCHTA

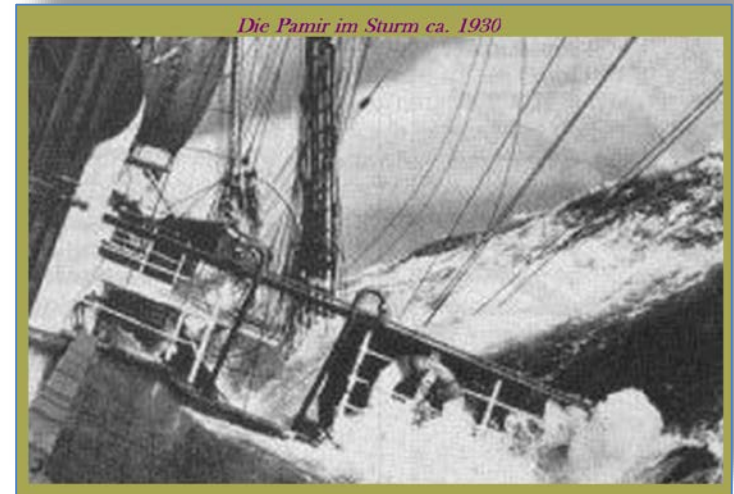
# 1. Sicherheitskultur vs. prozessualer Beteiligtenrechte

Die Sicherheit der Verkehrsträger ist ein hohes Gut

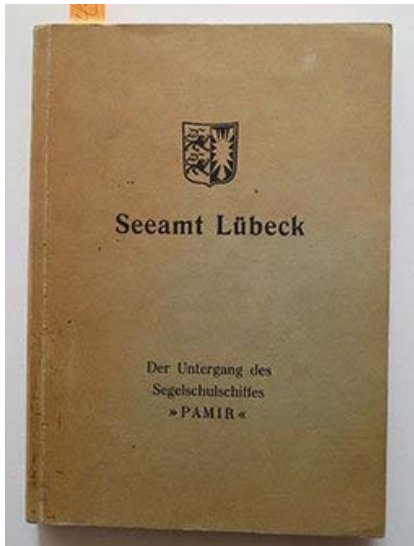
- **Aber:**            Erst wird "geheim" untersucht, dann öffentlich an den "Pranger" gestellt...  
  
Die Veröffentlichung von Untersuchungsberichten, also nicht bloß der Sicherheitsempfehlungen, sondern der gesamten Untersuchungen passt nicht zu einem nicht-öffentlichen Verfahren.
- **Folge:**            das "informelle" Kooperationsverfahren wird praktiziert

## 2. Untergang der "PAMIR" - Seeamtsverfahren

- Reine Ursachenermittlung, da keine potentiell schuldige Person den Untergang überlebt hat
- Zitat aus dem Spruch des Seeamtes:  
*Ausgewirkt haben sich "mangelnde Vertrautheit des Kapitäns Johannes Diebitsch mit den besonderen Segel- und Stabilitätseigenschaften der Pamir..."*
- Klare Abgrenzung zu einem Gerichtsverfahren
- Der "Pamir-Streit" der Sachverständigen:  
undichtes Längsschott oder doch Leckage des Rumpfes?



## 2. Untergang der "PAMIR" - Seeamtsverfahren



Spruch des Seeamtes Lübeck  
im Januar 1958

- Vors. Amtsgerichtsrat, 4 beisitzende Kapitäne
- 6 mündliche und öffentliche Verhandlungstage im Lübecker Rathaus
- Wortmeldungen der Zuschauer waren zugelassen
- 1 Gutachten von 2 Sachverständigen
- 8 mündlich angehörte weitere Sachverständige zu Einzelthemen
- 5 angehörte sachverständige Zeugen
- 6 überlebende Augenzeugen

## 2. Das Seeamtsverfahren heute:

Neuregelung 1985: Aufgabe des Bundes (WSV)

Reform 2002 durch das Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz SUG:  
Trennung von "objektiver Unfalluntersuchung zur Förderung der Sicherheitskultur" (BSU) und Aufgabe des "**Patentzugs**" (Seeämter)

- Die "Seeämter" sind rechtlich nicht selbständige Ausschüsse im Sinne des Verwaltungsverfahrensgesetzes, die bei "**öffentlichem Interesse**" auf Antrag der WSV einberufen werden
- Arbeitsthese: Die Seeämter sind **präventiv tätig**, da es bei dem Patentzug oder der Verhängung des Fahrverbotes nicht um eine Bestrafung sondern um die Vermeidung künftiger Unfälle geht

## 2. Das Seeamtsverfahren heute:

- **Beteiligte** sind nur die an Bord verantwortliche Personen
- Auf Antrag der Beteiligten ist das Verfahren **nicht öffentlich**
- Sprüche des Seeamtes werden durch die WSV **veröffentlicht**


Wir machen Schifffahrt möglich.

Pressemitteilung

**Seeamtsverfahren Kollision MS "Emsmoon" mit der Friesenbrücke am 03.12.2015**

vom 28.04.2017

Das Seeamt hat am 26.04.2017 in einer mündlichen Verhandlung den beteiligten Schiffsführer, den beteiligten Lotsen und Zeugen zu den Umständen, die zu der Kollision mit der Weener Brücke am 03.12.2015 auf der Ems geführt haben, angehört. Das Seeamtsverfahren gegen den Lotsen und den Kapitän des MS "Emsmoon" wurde am 27.04.17 eingestellt.



**WSV.de**  
Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

Generaldirektion  
Wasserstraßen und  
Schifffahrt  
Ulrich-von-Hassell-Straße 76  
53123 Bonn  
www.wsv.de

Kristin Hildebrandt  
Pressesprecherin  
kristin.hildebrandt@wsv.bund.de  
Telefon +49 (0)391 2887-3117  
Mobil +49 (0)172/3992156

## 2. Das Seeamtsverfahren heute:

### Kuriose Beteiligendisposition:

- Das Verfahren **ist einzustellen**, wenn der Beteiligte sein Patent freiwillig 30 Monate ruhen lässt, § 42 II SUG

### Kurioses Junktum:

- Der Spruch des Seeamtes darf nur ein "fehlerhaftes Verhalten" eines Beteiligten feststellen, wenn zugleich ein Patententzug angeordnet wird, 49 III SUG
- Die Ausnahme nach S. 2 bei Verstoß gegen allgemeine Verkehrsvorschriften "*entspricht nicht der Spruchpraxis*"



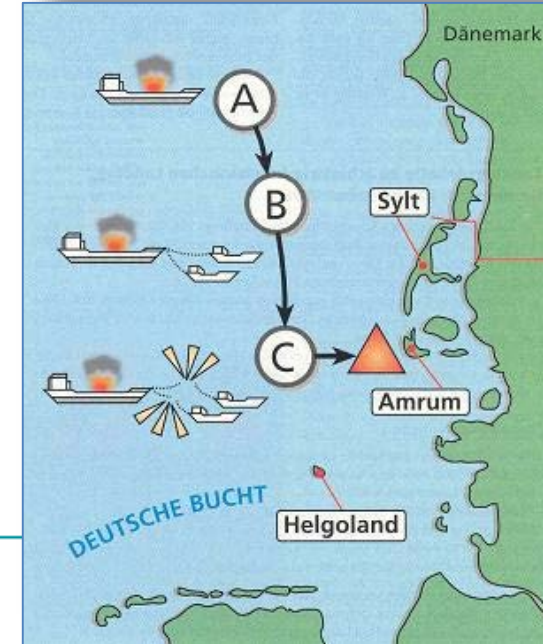
# 3. "PALLAS" brennt

## - Ad-hoc Untersuchung des BMVBW



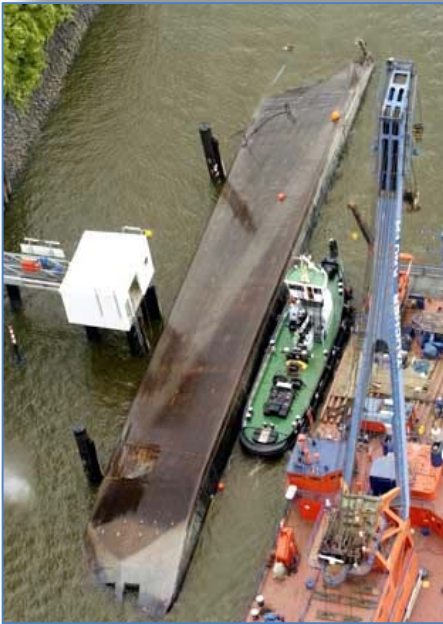
Oktober 1998

- Unabhängige Expertenkommission im Auftrag des Verkehrsministeriums
- Kooperation der Behörden und Notfallmanagement in der Kritik
- Erarbeitete insgesamt 30 Empfehlungen:
  - Küstenwache, Havariekommando
  - Verbesserung der Mehrzweckschiffe und des Personals
  - Ratifizierung des Bergungsübereinkommens von 1989
  - Seeunfälle wie Flugunfälle untersuchen, SUG
  - Protokoll von 1996 zum LLMC 1976 ratifizieren



# 4. "ENA 2" kentert - Seeunfalluntersuchung

These: Mit Einführung des SUG im Jahre 2002 und der gleichzeitigen Errichtung der BSU als unabhängige Untersuchungsstelle wurde erstmals eine **Trennung von Ursachenforschung und Klärung der Schuldfrage** erzielt.



TMS "ENA 2" mit 960 to Schwefelsäure gekentert nach Kollision mit einem Containerschiff im Hamburger Hafen im Juni 2004

Seeunfalluntersuchung legt das Verkehrsrecht aus, mit dem Ergebnis, dass die Frage der Ursache nicht allein danach beurteilt werden kann "*wer Vorfahrt hat*"

Strafverfahren und Seeunfalluntersuchung laufen parallel und beeinflussen sich gegenseitig

# 4. "ENA 2" kentert - Seeunfalluntersuchung


Dient an sich weder der Ermittlung von Tatsachen, noch der Feststellung von Verschulden, aber

- **uneingeschränkte Darstellung der Tatsachen erlaubt**, auch wenn sich daraus Rückschlüsse ziehen lassen, § 9 II S. 3 SUG

Allerdings gibt es

- Kein Recht auf Akteneinsicht, § 34 SUG
- Das Verfahren ist vertraulich

Das Ergebnis wird im Internet veröffentlicht

 **Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung**  
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation  
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung - Postfach 33 11 20 - 20339 Hamburg

LEBUHN & PUCHTA  
Am Sandtorpark 2  
20457 Hamburg

Dienstgebäude  
Sternschanze-Str. 7b  
20355 Hamburg  
Tel.: + 49 (0) 40 31 80 - 0  
Fax: + 49 (0) 40 31 80 - 33 40  
see@bsu.bund.de  
www.bsu.bund.de

Per Telefax an: +49 - 40 - 36 46 50

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom 163/14 - 11 / lw Schreiben vom 20.10.2014	Mein Zeichen (bei Antwort angeben) 67/14-LFZ	☎ + 49 (0) 40 31 80 - 83 20 E-Mail: ferenc.john@bsu.de	Datum 27.10.2014
--	--	---	---------------------


**Weniger schwerer Seeunfall**  
Kollision TMS ~~XXXXXXXXXX~~ mit MS ~~XXXXXXXXXX~~ am ~~XXXXXX~~ 2014 in ~~XXXXXX~~  
~~XXXXXXXXXX~~ der Großen Brunsbütteler Seeschleusenanlage

Ihr Gesuch auf Akteneinsicht vom 20.10.2014, bei der BSU eingegangen am 22.10.2014

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Dr. Dr. Lüsing,

Ihrem o. g. Gesuch kann ich leider nicht entsprechen. Das Untersuchungsverfahren der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) nach Abschnitt 3 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG) vom 16. Juni 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2012 (BGBl. I S. 390), zuletzt geändert durch Art. 16 Abs. 22 des Gesetzes v. 19. Oktober 2013 (BGBl. I S. 3836) ist kein Verwaltungsverfahren im Sinne der §§ 9 ff. VwVfG, so dass ein allgemeines Akteneinsichtsrecht nach § 29 VwVfG nicht besteht. Da auch die für die Tätigkeit der BSU maßgeblichen Bestimmungen des SUG ein solches Recht nicht vorsehen, bitte ich um Ihr Verständnis für meine Entscheidung.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

  
Ferenc John, Untersuchungsführer

# 4. "ENA 2" kentert - Seeunfalluntersuchung

Kuriose Exklusivität:

- Die BSU hat Zutrittsrecht zu Schiff oder Wrack, § 23 I SUG
- Jeder Zutritt anderer Personen ohne Zustimmung der BSU ist verboten und bußgeldbewährt, § 23 III, 53 Nr.1 SUG

Kuriose Beteiligungsregel:

- Der Reeder wird vor Veröffentlichung des Untersuchungsberichts unter Zusendung des Entwurfs des Berichts angehört, § 27 III SUG
- Nicht aber ein Verletzter oder Geschädigter

# 5. "WALDHOF" kentert - Ad-hoc Untersuchung der WSV

- Unabhängiges Verwaltungsverfahren aufgrund eines Ad-hoc-Erlasses des BMVBS von Januar 2011
- Zur Ermittlung der "Umstände des Unfalles" und zur Abgabe von Sicherheitsempfehlungen
- Diente nicht der Zurechnung von Fehlern oder Feststellen von Verschulden
- Anlehnung an das SUG
- 11-köpfige behördliche Expertengruppe
- Der Abschlussbericht wurde im Januar 2013 veröffentlicht, 220 S.



# 6. Polizeiliche / staatsanwaltschaftliche Ermittlungen

- Der Dualismus von Strafverfahren und Zivilverfahren sind ein etabliertes System
- Zivil- und Strafgerichte sind erfahren in der Abgrenzung und Einbeziehung der jeweiligen Verfahren
- Verfahrens- und Beteiligtenrechte unterscheiden sich nicht so stark von den Regeln bei internen behördlichen Untersuchungen
- Strafrichter und Zivilrichter sehen sich auf gleicher Stufe, sind Organe der Judikative

# 7. Verfahren und Beteiligtenrechte

Allen behördlichen Unfalluntersuchungen ist gemein, dass sie sich abgrenzen von einem kontradiktorischen Erkenntnisverfahren mit seinem Ziel

- Rechtsfrieden durch Ausgleich von Schäden

Auch die behördlichen Unfalluntersuchungen zielen auf Rechtsfrieden, nämlich durch Prävention, also auf

- das Abstellen von erkannten Fehlern

Fehler sind allerdings der Anknüpfungspunkt für strafrechtliche und zivilrechtliche Verantwortung

# 7. Verfahren und Beteiligtenrechte

Aus diesem Grund sind die präjudiziellen Wirkungen von behördlichen Untersuchungsberichten immens auf

- Verklarungsverfahren nach §§ 11 ff. BinSchG, FGO
- Selbständiges Beweisverfahren nach §§ 485 ff. ZPO
- Kontradiktorisches Erkenntnisverfahren

Diese unterliegen den ausdifferenzierten und im Einzelnen geregelten prozessualen Beteiligtenrechten, sie sind das Fundament für den Begriff des "Rechtsstaats"

Werden in der Praxis Teile des zivilrechtlichen Erkenntnisverfahrens ausgelagert zur Executive droht ein Systemkonflikt!



# 7. Verfahren und Beteiligtenrechte

Wegen dieser **immanenten präjudiziellen Wirkung**, wäre für behördliche Unfalluntersuchungen zu fordern

- Das Recht auf Akteneinsicht
- Das Recht auf Anwesenheit bei Ortsterminen, Zeugenbefragungen und Anhörungen von Sachverständigen
- Das Recht zur Wortmeldung und das Fragerecht
- Ein Antragsrecht im Hinblick auf Beweisthemen und Beweismittel
- Das Recht auf Schutz persönlicher Daten einschließlich der Schiffsnamen, Produkt- und Firmennamen

# 7. Verfahren und Beteiligtenrechte

Denkbare Alternative zur Ausweitung der Beteiligtenrechte:

- ein **echtes Verwertungsverbot** von behördlichen Unfalluntersuchungsberichten in Zivil- und Strafverfahren
- haben andere Staaten für die Seeunfalluntersuchung ausdrücklich so vorgesehen

Nachteile eines Verwertungsverbotes:

- Unabhängige behördliche Expertenkommissionen tragen wesentlich zur Aufklärung von Unfällen bei
- Behördliche Expertenkommissionen haben große fachliche und investigative Ressourcen

# Behördliche Unfalluntersuchungen und deren Verwertung in anderen Verfahren

## Schlussfolgerungen...

- "Sicherheit" und "Fehler" sowie "Ursache" und "Schuld" sind in der Praxis untrennbare Begriffe
- Unterschiedliche Zielrichtungen der Verfahren wie "Sicherheitsprävention" oder "Ursachenermittlung" auf der einen Seite und "individuelle Schuld" und "Ausgleich von Schäden" andererseits werden in der Praxis der Unfallberichte nicht abgebildet
- Unterschiedliche Verfahrensregeln und Beteiligtenrechte geraten in Konflikt miteinander



LEBUHN &  
PUCHTA

# Behördliche Unfalluntersuchungen und deren Verwertung in anderen Verfahren



**3. Mannheimer Transportrechtstag 21. Juni 2018**

**Dr. Johannes Trost**



**LEBUHN &  
PUCHTA**