
Datum: 27.11.2012
Gericht: Schifffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 Ns 8/10 BSch
ECLI: ECLI:DE:SCHOGK:2012:1127.3NS8.10BSCH.00

Tenor:

Die Berufung des Angeklagten C und die ihn betreffende Berufung der Staatsanwaltschaft werden mit der Maßgabe verworfen, dass der Angeklagte C wegen fahrlässiger Gewässerverunreinigung in Tateinheit mit fahrlässigem gefährlichen Eingriff in den Schiffsverkehr zu einer Geldstrafe von 130 Tagessätzen zu je 30,00 € verurteilt wird.

Die den Angeklagten C2 betreffende Berufung der Staatsanwaltschaft wird verworfen.

Die durch die Berufungen der Staatsanwaltschaft entstandenen Kosten und die insoweit entstandenen notwendigen Auslagen der Angeklagten C und C2 trägt die Staatskasse. Die durch die Berufung des Angeklagten C entstandenen Kosten und seine notwendigen Auslagen trägt der Angeklagte selbst.

§§ 315 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 6, § 324 Abs. 1 und 3, 52 StGB, 473 Abs. 1, 2, 4 StPO.

Gründe

I.

Das Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort hat den Angeklagten C am 16.11.2009 wegen fahrlässiger Gewässerverunreinigung in Tateinheit mit fahrlässigem gefährlichen Eingriff in den Schiffsverkehr zu einer Geldstrafe von 160 Tagessätzen zu je 20,00 € kostenpflichtig verurteilt.

1

2

3

4

Gegen dieses Urteil hat der Angeklagte C mit Schriftsatz seines Verteidigers vom 20.11.2009, bei Gericht eingegangen am selben Tag, form- und fristgerecht Berufung eingelegt, mit dem er seinen Freispruch erstrebt.

Die Staatsanwaltschaft Duisburg-Ruhrort hat am 18.11.2009, bei Gericht eingegangen am selben Tag, ebenfalls gegen das Urteil form- und fristgerecht Berufung eingelegt, mit der sie einen weitergehenden Schuldspruch und die Verhängung einer Freiheitsstrafe, zur Bewährung auszusetzen, verfolgt.

Den Angeklagten C2 hat das Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort am 16.11.2009 vom Vorwurf des vorsätzlichen oder fahrlässigen gefährlichen Eingriffs in den Schiffsverkehr in Tateinheit mit vorsätzlicher oder fahrlässiger Gewässerverunreinigung und vorsätzlichem oder fahrlässigem unerlaubten Umgang mit anderen gefährlichen Stoffen und Gütern freigesprochen.

Gegen dieses Urteil hat die Staatsanwaltschaft Duisburg-Ruhrort am 18.11.2009, bei Gericht eingegangen am selben Tag, form- und fristgerecht Berufung eingelegt.

Die Rechtsmittel haben – soweit sie den Angeklagten C betreffen - jeweils nur zu einem geringen Teil Erfolg. Das Rechtsmittel der Staatsanwaltschaft gegen das den Angeklagten C2 freisprechende Urteil hat keinen Erfolg.

II.

Die erneute Hauptverhandlung vor dem Senat hat zu folgenden Feststellungen geführt:

1.

Der heute 69 Jahre alte Angeklagte C ist geschieden und kinderlos. Er war seit seinem 14. Lebensjahr in der Schifffahrt tätig, besitzt seit 1971 das Rheinpatent und fuhr seit 1998 auf MS „F“ als Schiffsführer. Nach dem Unfall am 25.03.2007, der ihn psychisch stark belastet hat, ist er nicht mehr gefahren. Er befindet sich seit Februar 2008 im Ruhestand und bezieht – nach Abzug des Anteils für seine geschiedene Ehefrau – eine deutsche Rente in Höhe von monatlich 701,00 € sowie eine Rente aus der Schweiz in Höhe von monatlich 450,00 Schweizer Franken.

Er ist nicht vorbestraft.

2.

Am 24./25.03.2007 war der Angeklagte C verantwortlicher Schiffsführer des Containerschiffs MS „F“, das vom 24.03.2007 20.00 Uhr bis 25.03.2007 ca. 0.15 Uhr in N unter seiner Aufsicht mit 103 Containern in vier Lagen für das Reiseziel S beladen wurde. Das Schiff hat eine Breite von 11,40 m. Der Angeklagte C hatte die Staupläne für die Ladung gefertigt. Üblicherweise fuhr er das Schiff mit zwei Lagen Containern, hatte es aber auch früher bereits mit vier Lagen gefahren. Nach § 1.07 Nr. 4 c. Rheinschifffahrtspolizeiverordnung muss für dieses Schiff vor Antritt der Fahrt eine besondere Überprüfung der Stabilität ab vier Containerlagen vorgenommen werden.

Der Angeklagte C nahm nicht die Stabilitätsprüfung nach dem an Bord befindlichen Formblatt „Stabilitätskontrolle für Container nach Kapitel 22 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RSchUO)“ für vier Containerlagen vor. In diesem von Dipl.-Ing. G erstellten Formblatt vom 03.11.1999 heißt es: „Nur bei positiver Differenz ist eine ausreichende Stabilität vorhanden!“

Achtung !! Während der Fahrt darf auf und im Doppelboden kein Restwasser vorhanden sein!“ In den ebenfalls an Bord befindlichen Anmerkungen zur Stabilitätsberechnung „F“ vom 25.11.1999 des Sachverständigen M heißt es: „Ist die Differenz am Ende der Berechnung negativ, muss umgestaut werden.“

Dem Angeklagten C, der ohne spezielle Schulung in der Containerschiffahrt eingesetzt war, waren das Erfordernis der Stabilitätsberechnung nach dem Formblatt sowie die hierzu an Bord befindlichen Unterlagen bekannt. Er nahm die Berechnung nicht vor, weil sie nach seiner Auffassung keine Aussagekraft hatte, da seiner Ansicht nach in den Ladepapieren die Containergewichte üblicherweise nicht zutreffend angegeben waren. 17

Eine von dem Sachverständigen Dipl.-Ing. C3 nachträglich erstellte Stabilitätsberechnung auf der Grundlage der Ladelisten ergab den Wert von $-0,831$ m. Bei dieser negativen Differenz zwischen dem zulässigen Schwerpunkt über Oberkante Laderaumboden und vorhandenem Ladungsschwerpunkt über Oberkante Laderaumboden war die Stabilität nicht ausreichend. Die Berechnung anhand der Wiegelisten – die Container wurden nach dem Unfall (mit wenigen Ausnahmen) gewogen – ergab einen Differenzwert von $-0,971$ m. Um eine positive Stabilität zu erreichen, hätten in der vierten Lage nur 5 oder 6 Container – statt 19 – platziert werden dürfen. Die Gewichtsabweichung zwischen den Angaben in den Ladelisten (2.215,24 Tonnen) und den tatsächlichen Gewichten der Container (2.344,07 Tonnen) lag bei ca. 129 Tonnen, also bei knapp 6 %, unter Einbeziehung eines möglichen Mehrgewichts der nicht verwogenen Container von 49 Tonnen bei ca. 180 Tonnen, also ca. 8,2 %. 18

Die Container in der dritten und vierten Lage waren zum Teil mit Gefahrgut, zum Teil mit Holzstämmen beladen. 19

Der Angeklagte C hielt einen Schlängelversuch für zuverlässiger, um die Stabilität des Schiffes vor Antritt der Reise zu prüfen. Er führte – wie schon häufiger zuvor – auf dem Rhein eine Schlängelfahrt durch, indem er mit zunächst geringem Maschineneinsatz und geringer Ruderlage nach Backbord und sodann nach Steuerbord fuhr und anschließend den Schlängelversuch mit erhöhter Ruderlage und Maschineneinsatz wiederholte. Das Ergebnis der Rollzeiten, also der Zeitspanne, die das durch die Kurvenfahrt gekrängte Schiff benötigte, um sich wieder aufzurichten, wertete er als ausreichend und trat die Reise Richtung S an. Das Schiff wies bereits bei der Abfahrt eine Neigung nach Steuerbord auf. Der Angeklagte C führte das Schiff bis etwa N/X; am 25.03.2007 gegen 4.00 Uhr wurde er von dem Angeklagten C2 als Schiffsführer abgelöst, der das Schiff sodann ca. 9 Stunden steuerte. MS „F“ fuhr – ohne feststellbare Probleme - über die kurvenreiche Gebirgsstrecke. Die Beamten des Wasserschutzamtes C4, der Revierzentrale P und der Wasserschutzpolizei L beobachteten von Land aus eine geringe Krängung des Schiffes. 20

Als der Steuermann C5 gegen 11.00 Uhr bis 12.00 Uhr seinen Dienst wieder antrat, neigte sich das Schiff mehr nach Steuerbord als bei der Abfahrt, die Anzeige der Eichskala hatte sich verändert, der Bug lag auf einer Seite tiefer als auf der anderen und als das Heck. Der Zeuge C5 sah bei den Papieren am Steuerstand eine Stabilitätsberechnung. Nach der Havarie wurde eine handschriftlich ausgefüllte Stabilitätsberechnung mit Datum 25.03.2007 beschlagnahmt, die mit einem Differenzwert von $+0,097$ m endete. Diese Berechnung entsprach bezüglich des Gewichtes in den einzelnen Lagen weder den Ladelisten noch den Zollpapieren noch dem tatsächlichen Gewicht der einzelnen Container. Der Zeuge C5 hoffte, dass die Wasserschutzpolizei das Schiff wegen der Schräglage anhalten und stilllegen würde. 21

Gegen 13.00 Uhr übernahm der Angeklagte C in Höhe der Ortslage I (Rheinkilometer 660/661) erneut die Schiffsführung und stellte sogleich fest, dass sich die Stabilität des Schiffes verschlechtert hatte. Nach einer Fahrt von ca. 10 Kilometern, als sich das Schiff in Höhe von T befand, forderte er den Zeugen C5 auf, backbordseitig Ballastwasser zu pumpen, das – wie der Angeklagte C wusste – in den Doppelboden des Schiffes gelangte. Der Zeuge befolgte die Anordnung, das Schiff kam kurzfristig in die Waagerechte, neigte sich aber bald wieder stark nach Steuerbord. Dem Angeklagten C war bekannt, dass sich nach der Stabilitätsberechnung für MS „F“ während der Fahrt kein Restwasser im Doppelboden befinden durfte. In Höhe von T2 (Rheinkilometer 676 bis 675) forderte der Angeklagte C den Zeugen nochmals auf, die hintere Backbordseite voll Ballast zu pumpen. Der beabsichtigte stabilisierende Effekt trat jedoch wieder nicht ein. Im Gegenteil verschlechterte sich die Stabilität weiterhin. Das Gangbord wurde gespült, was ebenfalls zu einer weiteren Stabilitätsminderung führte. Bei Rheinkilometer 677 in Höhe der Ortslage L2 versuchte der Angeklagte C, durch einen harten Steuerbordkurs zu wenden, um das Schiff mit dem Kopf zu Berg festzumachen. Die durch das Drehmanöver unter dem Rumpf entstandene Sogwirkung (sog. Squat-Effekt), die dem Angeklagten C nicht bekannt war, sowie der Winddruck auf die Backbordseite führten zu einer weiteren Krängung des Schiffes. Infolgedessen fielen 32 Container aus der dritten und vierten Lage in den Rhein.

Bei der - ab der vierten Containerlage - erforderlichen Stabilitätsberechnung mit den Ladegewichten hätte, da sich ein negativer Wert ergab, der Angeklagte C nicht auslaufen dürfen, sondern weniger Ladung in vierter Lage aufnehmen dürfen. Das zu hohe Gewicht in vierter Lage machte das Schiff instabil und war die entscheidende Ursache für die Havarie, die weiter dadurch spürbar begünstigt wurde, dass der Angeklagte entgegen den Vorgaben, die der Stabilität dienen, kurz vor der Havarie noch Ballastwasser in den Doppelboden pumpen ließ. 23

In nicht entscheidendem Maße mitursächlich für die Havarie war durch einen provisorisch abgedichteten Riss in der Vorpiek eingetretenes Wasser. Dass dieser bei einer früheren Havarie entstandene Riss dem Angeklagten C bekannt war, konnte nicht festgestellt werden. 24

Während des Wendemanövers hielt sich der Zeuge C5 im Maschinenraum auf. Er hatte die Tür zu dem Raum geschlossen, von außen drang Wasser ein. Der Feuerlöscher flog aus der Halterung, Werkzeug fiel von der Werkbank, darunter auch ein Winkelschleifer. Schränke kippten um, Wasser lief von oben in den Raum. Der Zeuge hatte hinter der Maschine Schutz gesucht und verließ den Maschinenraum erst, als das Schiff ruhig lag. Der Zeuge konnte den Maschinenraum nicht durch den Notausstieg nach oben verlassen. Er hatte Angst, als es „rumpelte“ und das Schiff schräg lag. 25

Einer der über Bord gegangenen Container stieß gegen den Schubverband „I2“, ohne diesen jedoch zu beschädigen. Es entstanden lediglich Kratzer, deretwegen der Schubverband nicht zur Reparatur gegeben wurde. Ein weiterer Container trieb etwa fünf Meter neben dem zu Berg fahrenden TMS „D“ vorbei. Im Rahmen der Bergungsarbeiten kam es zu einer Kollision zwischen einem Boot der Wasserschutzpolizei und einem Container, wobei das Boot unbeschädigt blieb. 26

Vier der in den Rhein gefallen Container enthielten Gefahrgut: 27

Der Container RMCU 534159-2 enthielt Keropur 3597, das nach dem Sicherheitsdatenblatt für dieses Produkt (Blatt 168 der Hauptakte) für Wasserorganismen schädlich ist und in Gewässern längerfristig schädliche Wirkungen haben kann. Von diesem Produkt gelangte eine nicht näher feststellbare Menge in das Rheinwasser. Im Bereich des Hafens L3, wo der 28

Container geborgen wurde, zeigten sich auf dem Wasser auf einer Fläche von mehreren 100 Quadratmetern starke Schlieren. Das Produkt wurde eingeschlängelt und abgesaugt.	
Der Container HLXU 424490-1 enthielt Epoxydharze der Wassergefährdungsklassen II und III. Nach der Bergung wurde festgestellt, dass ein Fass zur Hälfte leer war. Sein Gewicht entsprach nicht der Gewichtsangabe auf dem Fass. Das Fass war neu und für den Export nach Taiwan bestimmt. Ob und in welchem Umfang Produkt aus diesem Fass in das Rheinwasser gelangt ist, konnte nicht festgestellt werden, zumal eine Undichtigkeit an dem verschlossenen Fass nicht festzustellen war.	29
Der Container TTNU 522771-5 enthielt ebenfalls Epoxydharze der Wassergefährdungsklasse II und III. Vier der in dem Container befindlichen Fässer waren nach der Bergung beschädigt. Ob und in welchem Umfang aus diesen Fässern Produkt in den Rhein – und nicht nur in den Container – gelangt ist, konnte nicht festgestellt werden.	30
In dem Container CAXU 902907-7 befand sich Derugan 2080, das zur Wassergefährdungsklasse III gehört. Der Container war bei der Bergung stark beschädigt, ebenfalls zwei Fässer. Nach der Bergung war nicht die in den Fässern angezeigte Füllhöhe von 1000 Litern vorhanden, gemessen an der Füllhöheanzeige fehlten 10% bis 15 %. Ob und wie viel von dem Produkt in den Rhein gelangt ist, konnte nicht festgestellt werden. Ferner enthielt der Container Lipsol LQ der Wassergefährdungsklasse II. Einer der 1000 Liter fassenden Behälter war nach der Bergung nicht voll gefüllt, 10 % bis 15 % fehlten. Ob und in welchem Umfang Produkt in den Rhein gelangt ist, konnte nicht festgestellt werden.	31
An den Containern ist ein Schaden von ca. 10.000,00 € entstanden. Die Ladungsschäden belaufen sich auf ca. 600.000,00 €, der gesamte infolge der Havarie entstandene Sachschaden auf ca. 1,5 Millionen Euro. Nach der Havarie war der Rhein fünf Tage für die Schifffahrt gesperrt.	32
III.	33
Dieser Sachverhalt steht fest auf Grund der Einlassung des Angeklagten C, der den Geschehensablauf in der Zeit, in der er das Schiff führte, in vollem Umfang eingeräumt hat, ferner auf Grund der Aussage der Zeugen C5 und T3, der gemäß § 325 StPO verlesenen richterlichen Vernehmung des Zeugen W sowie der Feststellungen der Sachverständigen Dipl.-Ing. C3 und A.	34
Der Angeklagte C2 hat sich zur Sache nicht geäußert.	35
Die Feststellung zu den persönlichen Verhältnissen des Angeklagten C beruht auf seiner Einlassung.	36
IV.	37
Nach den getroffenen Feststellungen hat sich der Angeklagte C gemäß §§ 315 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 6, 324 Abs. 1 und 3, 52 StGB wegen fahrlässiger Gewässerverunreinigung in Tateinheit mit fahrlässigem gefährlichen Eingriff in den Schiffsverkehr strafbar gemacht.	38
1.	39
Der Angeklagte C hat die Sicherheit des Schiffsverkehrs dadurch beeinträchtigt, dass er einen Eingriff vorgenommen hat, der den Eingriffen gemäß § 315 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 StGB seiner Art nach verwandt und ebenso abstrakt gefährlich ist, und dadurch fremde Sachen von	40

bedeutendem Wert gefährdet hat.

a)

41

Ein ähnlicher und ebenso gefährlicher Eingriff im Sinne von § 315 Abs. 1 StGB liegt bei Verhaltensweisen vor, die sich unmittelbar auf den Zustand einer Beförderungsanlage nachteilig auswirken und nach Art und Gefährlichkeit dem Beschädigen, Zerstören oder Beseitigen von Anlagen oder Beförderungsmitteln, dem Bereiten von Hindernissen und dem Geben falscher Zeichen oder Signale gleichwertig sind. Bezogen auf die Schifffahrt sind die geschützten Rechtsgüter in § 315 StGB der Betrieb der Schifffahrt im Ganzen, aber auch des einzelnen Schiffs, sowie die körperliche Unversehrtheit des Einzelnen und fremdes Eigentum (vgl. Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, 3. Strafsenat, Beschluss vom 25.02.1997 - 3 Ws 13/96 -). Der Eingriff kann auch in innerbetrieblichen Verhaltensweisen liegen und in einem Unterlassen bestehen, sofern der Täter verpflichtet war, eine bestimmte Handlung vorzunehmen, und seine Untätigkeit einem durch positives Tun vorgenommenen Eingriff an Gefährlichkeit gleichsteht (vgl. Sternberg-Lieben/Hecker in Schönke/Schröder, StGB, 28. Auflage, § 315 Rz. 13).

42

Auch unter Anwendung dieses strengen Maßstabs liegt im Verhalten des Angeklagten C ein Eingriff im Sinne von § 315 Abs. 1 Nr. 4 StGB vor. Der Angeklagte hat es als zum Zeitpunkt der Beladung von MS „F“ verantwortlicher Schiffsführer pflichtwidrig unterlassen, die gemäß § 1.07 Nr. 4c Rheinschiffahrtspolizeiverordnung notwendige besondere Überprüfung der Stabilität vorzunehmen. Nach dieser Vorschrift muss bei Fahrzeugen mit einer Breite von 11 Metern oder mehr, die Container befördern, vor Antritt der Fahrt eine besondere Überprüfung der Stabilität vorgenommen werden, wenn die Container in mehr als drei Lagen geladen sind. Zwar schreibt die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung nicht ausdrücklich vor, in welcher Weise die besondere Überprüfung der Stabilität zu erfolgen hat. Der Schiffsführer hat aber alle zur Verfügung stehenden Sicherheitsstandards einzuhalten. Aus der in § 1.10 Abs. 1u Rheinschiffahrtspolizeiverordnung bei der Containerbeförderung vorgeschriebenen Mitführung der Stabilitätsunterlagen einschließlich Stauplan oder Ladeliste für den jeweiligen Beladungsfall folgt daher die Verpflichtung, die Stabilitätskontrolle anhand der Formblätter, die gemäß § 22.01 Rheinschiffuntersuchungsordnung zu den notwendigen Stabilitätsunterlagen gehören, vorzunehmen. Die von einer Schiffuntersuchungskommission geprüften Stabilitätsunterlagen für ein Schiff, das Container befördert, dienen gerade dem Zweck, mit Hilfe der Formblätter eine Stabilitätskontrolle vorzunehmen. Der Schiffsführer darf auch dann nicht auf dieses Hilfsmittel zur Überprüfung der Stabilität verzichten, wenn er – zu Recht oder zu Unrecht – davon ausgeht, dass die Gewichtsangaben in den Ladepapieren, die Grundlage für eine Berechnung sind, nicht mit den tatsächlichen Gewichten übereinstimmen. Führt nämlich bereits eine Überprüfung auf der Grundlage der Gewichtsangaben in den Ladepapieren zu einem negativen Ergebnis, so darf die Fahrt nicht angetreten werden. Der Schiffsführer darf auch nicht die Stabilitätsberechnung durch eine Schlingelfahrt ersetzen. Eine solche kann lediglich Auskunft über die Rollzeit und die Stabilität im Zeitpunkt des Schlingelversuchs geben, besagt aber nichts über die Dauerhaftigkeit der Stabilität des Schiffes mit der konkreten Ladung.

43

Der Angeklagte C durfte also die Stabilitätsberechnung auch dann nicht unterlassen, wenn er auf Grund seiner langjährigen Erfahrung von falschen Gewichtsangaben in den Ladepapieren ausging. Hätte er pflichtgemäß gehandelt, so hätte er auf der Grundlage der Ladeliste ein negatives Ergebnis von - 0,831 m errechnet und hätte die Fahrt nicht antreten dürfen. Wenn er sich wegen falscher Gewichtsangaben nicht in der Lage sah, eine aussagekräftige Stabilitätsberechnung durchzuführen, hätte er die Fahrt ebenfalls nicht antreten dürfen.

44

b)	45
Die verbotswidrige Durchführung der Fahrt hat schließlich zu einer konkreten Gefährdung von fremden Sachen von bedeutendem Wert geführt. Die konkrete Gefährdung bestand spätestens unmittelbar, bevor die 32 Container über Bord gingen und samt Inhalt zumindest teilweise beschädigt wurden.	46
Der Gefährdungsschaden war nicht geringer als der tatsächlich entstandene Schaden an den Containern in Höhe von ca. 10.000,00 € und an deren Inhalt in Höhe von ca. 600.000,00 €, so dass die von der Rechtsprechung (vgl. BGH 4. Strafsenat, Beschluss vom 27.09.2007 - 4 StR 1/07 - und Beschluss vom 12.04.2011 - 4 StR 22/11 -) aufgestellte Wertgrenze für die Annahme der Gefährdung einer Sache von bedeutendem Wert von 750,00 € bei weitem überschritten ist.	47
c)	48
Hingegen konnte nicht festgestellt werden, dass durch die Tathandlung des Angeklagten C eine konkrete Gefährdung von Leben oder Gesundheit eines Anderen eingetreten ist. Insbesondere ist keine konkrete Gefahr für den Zeugen C5, als sich dieser im Maschinenraum aufhielt, feststellbar. Die konkrete Gefahr einer Verletzung durch die herunter- und umfallenden Gegenstände bestand nicht, da der Zeuge sich in Sicherheit bringen konnte. So war er auch nicht durch den herunterfallenden Winkelschleifer gefährdet.	49
d)	50
Das Schifffahrtsgericht hat den Angeklagten C zu Recht nach § 315 Abs. 6 StGB bestraft, weil ein – auch nur bedingter – Vorsatz in Bezug auf die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit nicht feststellbar ist. Insoweit und in Bezug auf die Verursachung der konkreten Gefahr kann dem Angeklagten C nur Fahrlässigkeit vorgeworfen werden.	51
Dem Angeklagten ist nicht zu widerlegen, dass er auf Grund seiner beruflichen Erfahrung und bei früheren Containerbeförderungen durchgeführter Schlingelfahrten davon überzeugt war, dass nach dem erfolgreichen Schlingelversuch bei Fahrtantritt die notwendige Stabilität des Schiffes vorhanden war. Auch nach der erneuten Übernahme der Schiffsführung am Mittag des 25.03.2007 handelte der Angeklagte C nicht vorsätzlich, als er trotz Kenntnis der veränderten Stabilität das Schiff nicht sofort festmachte, sondern sich im Hinblick auf den Schiffsverkehr bei Bonn hieran gehindert sah und zunächst weiterfuhr und später versuchte, durch das Aufnehmen von Ballastwasser an Stabilität zu gewinnen. Auch das versuchte Wendemanöver stellte keine vorsätzliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit dar, da es allein einem Festmachen Kopf gegen Berg dienen sollte und es nicht ungefährlich erschien, das Schiff stromabwärts allein mit dem Heckanker zu halten. Zudem war dem Angeklagten C der sog. Squat-Effekt, d. h. die durch das Drehmanöver entstehende Sogwirkung, sowie der Riss in der Vorpiek als zusätzliche Havarieursache nicht bekannt. Auch ist ihm nicht zu widerlegen, dass er das gepumpte Ballastwasser nicht als für das Wendemanöver gefahrerhöhend erkannt hat, obwohl er wusste, dass sich im Doppelboden kein Restwasser befinden durfte und dass der Ballasttank im Doppelboden liegt.	52
Daher kann nicht festgestellt werden, dass der Angeklagte eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und konkrete Gefährdung fremder Sachen von bedeutendem Wert zumindest billigend in Kauf genommen hat.	53
2.	54

Ein gefährlicher Eingriff in den Schiffsverkehr gemäß § 315 Abs. 1 Nr. 2 StGB durch das Bereiten von Hindernissen ist dem Angeklagten C nicht anzulasten. 55

Zwar stellt der Umstand, dass von MS „F“ 32 Container in den Rhein gefallen sind, ein Hindernisbereiten dar, da der Vorgang geeignet war, den ordnungsmäßigen Schiffsbetrieb zu hemmen oder zu verzögern (vgl. BGH 4. Strafsenat, Urteil vom 10.12.1987 - 4 StR 617/87 -). 56

Jedoch kann nicht festgestellt werden, dass durch das Bereiten von Hindernissen eine konkrete Gefahr für Leib oder Leben oder fremde Sachen von bedeutendem Wert eingetreten ist. Die im Rhein befindlichen Container stellten – wie der Sachverständige A dargelegt hat - keine Gefahr für die in der Nähe fahrenden beladenen Schiffe und das Boot der Wasserschutzpolizei dar. TMS „D“ kam mit keinem Container in Berührung. Ein bedeutender Schaden drohte auch nicht dem Schubverband „I2“, der zwar mit einem Container zusammenstieß, hierbei aber nur Kratzer erhielt, die üblicherweise jedenfalls bis zum nächsten Werftaufenthalt nicht beseitigt werden. Andere, insbesondere unbeladene Schiffe befanden sich nicht in der Nähe der Container und konnten daher nicht konkret gefährdet werden. Auch für das Boot der Wasserschutzpolizei L4, das im Rahmen der Bergungsmaßnahmen gegen einen Container stieß, ohne beschädigt zu werden, bestand keine konkrete Gefahr. 57

3. 58

Der Angeklagte C hat sich tateinheitlich (§ 52 StGB) mit dem gefährlichen Eingriff in den Schiffsverkehr wegen fahrlässiger unbefugter Gewässerverunreinigung (§ 324 Abs. 1, 3 StGB) strafbar gemacht. 59

Die dem Angeklagten aus den oben dargestellten Gründen zuzurechnende Havarie hat dazu geführt, dass jedenfalls eine nicht ganz geringfügige Menge Keropur 3597 in das Rheinwasser gelangt ist und dieses verunreinigt hat. Es handelt sich um einen Schadstoff, der schädlich für Wasserorganismen ist und damit die biologischen Eigenschaften des Gewässers verschlechtert. 60

Ob und in welchem Umfang darüber hinaus eine Gewässerverunreinigung durch in den Rhein gelaufenes Epoxydharz, Derugan 2080 und/oder Lipsol LQ erfolgt ist, ließ sich nicht mit Sicherheit feststellen. Insoweit ist auch nicht auszuschließen, dass es sich um ganz geringfügige Mengen handelte, die nicht zu einer nachteiligen Beeinträchtigung der Beschaffenheit des Rheinwassers geführt haben. Eine Rückrechnung fehlender Mengen anhand der Gewichtsangaben auf den Fässern erschien dem Senat nicht hinreichend zuverlässig. 61

Der Angeklagte C hat die Tat fahrlässig begangen. Nachdem sich nach der erneuten Übernahme der Schiffsführung am Mittag des 25.03.2007 die Stabilität des Schiffes stetig verschlechterte und die Krängung nach Steuerbord zunahm, war objektiv vorhersehbar, dass Container aus der dritten und vierten Lage in den Rhein fallen und dabei beschädigt werden könnten und dass infolge dessen die in den Containern befindlichen Fässer mit Schadstoffen ebenfalls beschädigt werden könnten, so dass der Inhalt in das Rheinwasser gelangen konnte. Der Angeklagte hat die Gewässerverunreinigung auf ihm zuzurechnende Weise bewirkt, indem er die Fahrt verbotswidrig angetreten hat, obwohl eine ausreichende Stabilität nicht vorhanden war und indem er darüber hinaus verbotswidrig Ballastwasser hat pumpen lassen und damit die Stabilität weiter gemindert hat. 62

4. 63

Vom Vorwurf des unerlaubten Umgangs mit anderen gefährlichen Stoffen und Gütern gemäß § 328 Abs. 3 Nr. 2 StGB hat das Schifffahrtsgericht den Angeklagten C zu Recht freigesprochen.	64
Der Angeklagte hat gefährliche Güter nicht unter grober Verletzung verwaltungsrechtlicher Pflichten im Sinne des Gesetzes befördert.	65
Als verwaltungsrechtliche Pflicht im Sinne des 29. Abschnitts des StGB kommt gemäß § 330 d Nr. 4 StGB eine Pflicht in Betracht, die sich aus einer Rechtsvorschrift ergibt und dem Schutz vor Gefahren oder schädlichen Einwirkungen auf die Umwelt, insbesondere auf Menschen, Tiere oder Pflanzen, Gewässer, die Luft oder den Boden, dient. Die Vorschrift muss dem Bestimmtheitserfordernis (Artikel 103 Abs. 2 Grundgesetz) genügen und eine hinreichend konkrete und für den Schutzzweck des jeweiligen Tatbestands relevante Verhaltensanweisung enthalten. Allgemein gehaltene Programmsätze können nicht zur Pflichtenbegründung dienen (vgl. Fischer, StGB, 59. Auflage, § 330d Rz. 6).	66
Diesen Anforderungen genügen § 1.04 und § 15.02 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung nicht. Die allgemeine Sorgfaltspflicht zur Vermeidung einer übermäßigen Beeinträchtigung der Umwelt und die allgemeine Sorgfaltspflicht zur Vermeidung einer Verschmutzung der Wasserstraßen enthalten keine konkrete Verhaltensanweisung. Der Schutzzweck des § 1.07 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung ist nicht der Umweltschutz, sondern die Sicherheit des Schiffs und des Schiffsverkehrs.	67
Auch § 4 Abs. 1 Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt (GGVBinSch) in Verbindung mit Unterabschnitt 1.4.1.1. erfüllt nicht das strafrechtliche Bestimmtheitsgebot, da die Vorschrift ebenfalls nur allgemeine Sicherheitspflichten zum Inhalt hat, aber keine konkreten Verhaltensanweisungen.	68
Ein Verstoß gegen § 4 Abs. 2 GGVBinSch bzw. Unterabschnitt 1.4.1.2. ist nicht strafbar, da er nicht zu einer konkreten Gefährdung der Gesundheit eines Anderen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert geführt hat. Das Unterlassen der rechtzeitigen Benachrichtigung der Wasserschutzpolizei hat weder zu einer konkreten Gesundheitsgefährdung noch zu einer konkreten Gefährdung fremden Eigentums geführt. Eine solche konkrete Gefahr für fremde Sachen ist vielmehr eingetreten, weil der Angeklagte C Ballastwasser hat pumpen lassen und das Wendemanöver durchgeführt hat.	69
V.	70
Gegen den Angeklagten C war eine Geldstrafe von 130 Tagessätzen zu verhängen.	71
Ausgehend vom Strafraumen des § 324 Abs. 3 StGB, der Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe vorsieht, hält der Senat in Übereinstimmung mit dem Schifffahrtsgericht die Verhängung einer Geldstrafe für ausreichend.	72
Dabei war zu Gunsten des Angeklagten zu berücksichtigen, dass er nicht vorbestraft ist und jahrzehntelang unbelastet als Schiffsführer tätig war, dass er seinen Beruf unter dem Eindruck der Havarie nicht mehr ausüben konnte und seitdem nicht mehr in der Schifffahrt tätig ist. Zu berücksichtigen war auch die gesundheitliche Beeinträchtigung, unter der der Angeklagte im Folge der Havarie und des Ermittlungs- und Strafverfahrens gelitten hat. Ferner waren mildernd seine geständige Einlassung zum Tatgeschehen, die lange Verfahrensdauer und der lange Zeitablauf seit der Tat zu berücksichtigen.	73
	74

Zu Lasten des Angeklagten waren allerdings die erheblichen Auswirkungen seiner Straftat zu werten: Der Rhein war 5 Tage für die Schifffahrt gesperrt, was zu einem erheblichen Schaden für die Schiffer geführt hat. Infolge der Havarie sind Sachschäden in Höhe von insgesamt ca. 1,5 Millionen Euro entstanden. Ferner musste deutlich gemacht werden, dass Sicherheitsstandards einzuhalten sind und dass der Schiffsführer sich nicht eigenmächtig über nach der Rheinschiffuntersuchungsordnung vorgesehene und von der Schiffsuntersuchungskommission genehmigte Prüfverfahren hinwegsetzen darf.	
Unter Abwägung aller Kriterien hielt der Senat im Ergebnis die Verhängung einer Geldstrafe von 130 Tagessätzen für tat- und schuldangemessen. Die Absenkung der vom Schifffahrtsgericht in durchaus angemessener Höhe verhängten Strafe erfolgte im Hinblick darauf, dass die Gewässerverunreinigung nur in geringerem Umfang festgestellt werden konnte als in erster Instanz, sowie wegen der Dauer des Verfahrens.	75
Die Höhe des einzelnen Tagessatzes war wegen der vom Angeklagten angegebenen zusätzlichen Rente aus der Schweiz in Höhe von monatlich 450,00 SFr. (entsprechend etwa 370 €) auf 30,00 € zu erhöhen.	76
VI.	77
Der Angeklagte C2 hat sich nach den getroffenen Feststellungen nicht strafbar gemacht.	78
Eine Strafbarkeit gemäß § 315 Abs. 1 Nr. 2 und 4 StGB wegen gefährlichen Eingriffs in den Schiffsverkehr scheidet aus tatsächlichen Gründen aus, weil es an einer konkreten Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert fehlt, die durch einen Eingriff des Angeklagten zurechenbar verursacht worden wäre.	79
Die Tathandlung muss über die ihr innenwohnende latente Gefährlichkeit hinaus im Hinblick auf einen bestimmten Vorgang in eine kritische Situation geführt haben; in dieser Situation muss – was nach der allgemeinen Lebenserfahrung auf Grund einer objektiv nachträglichen Prognose zu beurteilen ist – die Sicherheit einer bestimmten Person oder Sache so stark beeinträchtigt worden sein, dass es nur noch vom Zufall abhing, ob das Rechtsgut verletzt wurde oder nicht. Erforderlich ist ein „Beinaheunfall“, also ein Geschehen, bei dem ein unbeteiligter Beobachter zu der Einschätzung gelangt, dass es „noch einmal gut gegangen sei“ (vgl. BGH, Urteil vom 30.03.1995 - 4 StR 725/94 - ; Urteil vom 04.09.1995 - 4 StR 471/95 - und vom 10.12.1996 - 4 StR 615/96 -).	80
Es kann nicht mit Sicherheit festgestellt werden, dass eine solche Situation bestanden hat, während der Angeklagte C2 das Schiff führte. Nachdem er den Angeklagten C am 25.03.2007 gegen 4.00 Uhr bei N/X als Schiffsführer abgelöst hatte, führte er MS „F“ ohne feststellbare Probleme über die kurvenreiche Gebirgsstrecke. Die Beamten des Wasserschutzamtes C4, der Revierzentrale P und der Wasserschutzpolizei L beobachteten eine geringe Krängung, die sie jedoch nicht zu einem Eingreifen veranlassten.	81
Zwar neigte sich in der Folgezeit das Schiff mehr nach Steuerbord als bei der Abfahrt, veränderte sich die Anzeige der Eichskala, lag der Bug auf einer Seite tiefer als auf der anderen und als das Heck, so dass der Zeuge C5 hoffte, die Wasserschutzpolizei werde das Schiff anhalten und stilllegen. Auch der Angeklagte C stellte nach der erneuten Übernahme der Schiffsführung gegen 13.00 Uhr eine Verschlechterung der Stabilität fest. Aber er fuhr immerhin noch ca. 10 Kilometer weiter, bis er die Aufnahme von Ballastwasser zum Zwecke der Stabilisierung anordnete. Zu Gunsten des Angeklagten C2 kann daher nicht	82

ausgeschlossen werden, dass eine konkrete Gefährdung im oben dargestellten Sinne erst mit dem Pumpen von Ballastwasser eingetreten ist, weil dieses zu einer weiteren Destabilisierung geführt hat. Bereits kleinere Mengen des in dem Ballasttank schwappenden Wassers können große Auswirkungen auf die Stabilität des Schiffes haben, wie der Sachverständige C3 erläutert hat.

Ein Verhalten des Angeklagten C2, das Aufschluss darüber geben könnte, dass er selbst die Weiterfahrt für gefährlich hielt, kann nicht festgestellt werden. 83

Ob er sich gegenüber dem Angeklagten C entsprechend geäußert hat, steht nach der Aussage des Zeugen C5, der sich insoweit – wie auch bereits in erster Instanz – nicht konkret erinnerte, nicht fest. Der Angeklagte C hat eine derartige Äußerung in Abrede gestellt. Ebenso wenig steht fest, dass die von dem Zeugen C5 gegen 11.00 Uhr bis 12.00 Uhr im Steuerstand vorgefundene Stabilitätsberechnung, die mit einem positiven Ergebnis endete, vom Angeklagten C2 erstellt worden ist. Hierzu konnte der Zeuge C5 keine Angaben machen. Schließlich lässt sich nicht feststellen, in welcher Weise sich der Angeklagte C2 gegenüber dem Zeugen C5 geäußert hat. Dieser meinte sich an einen Wortwechsel über die Situation zu erinnern, wusste aber nicht, was der Angeklagte C2 gesagt hat. Im Weiteren Verlauf seiner Vernehmung gab der Zeuge an, der Angeklagte C2 habe gesagt „wir fahren weiter“, und nahm an, dass der Angeklagte C2 „ein bisschen Angst hatte“. Die Hoffnung, dass die Polizei das Schiff anhalte, konnte der Zeuge auf Nachfrage nur für sich selbst bestätigen. 84

Selbst wenn der Entschluss, weiter zu fahren, ein Indiz dafür ist, dass der Angeklagte C2 Probleme mit der Stabilität des Schiffes gesehen hat, lässt dies noch nicht den Schluss zu, dass bereits zu jener Zeit eine konkrete Gefahr für Leib oder Gesundheit eines anderen oder für fremde Sachen bestanden hat. 85

Ob der Zeuge C5 die Situation zutreffend eingeschätzt hat, kann nicht festgestellt werden. Immerhin sah er offenbar keinen Anlass, den Angeklagten C bei der Übernahme der Schiffsführung gegen 13.00 Uhr oder 13.30 Uhr auf die besondere Gefährlichkeit einer Weiterfahrt hinzuweisen. Wenn er die Situation als so bedrohlich empfand, dass er auf ein Eingreifen der Wasserschutzpolizei hoffte, hätte das aber nahegelegen. 86

Der Angeklagte C2 hat sich auch nicht durch Unterlassen strafbar gemacht. 87

Das Unterlassen der Stilllegung des Schiffes kann nur strafbar sein, wenn im Zeitpunkt des Eintritts der konkreten Gefahr für Leben oder Gesundheit eines Anderen oder für fremde Sachen von bedeutendem Wert eine Pflicht zur Abwendung dieser Gefahr bestanden hat. 88

Eine solche Pflicht ergab sich für den Angeklagten C2 nicht aus seiner Garantenstellung als Schiffsführer (§§ 7, 8 Binnenschiffahrtsgesetz). Diese Garantenstellung endete mit der Übergabe der Schiffsführung an den Angeklagten C, der mit der Übernahme der Schiffsführung die alleinige Verantwortung für das Schiff übernommen hat und der die Stabilitätssituation auch sofort erkannt hat, so dass es keiner Information durch den Angeklagten C2 bedurfte. 89

Eine Pflicht zur Gefahrenabwehr ergab sich für den Angeklagten C2 auch nicht daraus, dass er durch ein pflichtwidriges Unterlassen der Stilllegung des Schiffes eine Garantenstellung durch pflichtwidriges Vorverhalten erlangt hat. Pflichtwidriges Vorverhalten führt nur dann zu einer Garantenstellung, wenn es die naheliegende Gefahr des Eintritts des konkret zu untersuchenden tatbestandsmäßigen Erfolgs begründet (vgl. BGH NStZ-RR 2009, 366). Es 90

kann jedoch nicht festgestellt werden, dass der Angeklagte C2 das Schiff an den Angeklagten C in einem Zustand übergeben hat, in dem es nicht mehr beherrschbar war und jederzeit mit einer Havarie zu rechnen war. Zu Gunsten des Angeklagten C2 kann – wie oben ausgeführt – nicht ausgeschlossen werden, dass die für eine Strafbarkeit vorausgesetzte konkrete Gefährdung von Leben oder Gesundheit oder fremde Sachen erst durch die unzulässige Aufnahme von Ballastwasser eingetreten ist, die der Angeklagte C veranlasst hat. Dieses Handeln ist dem Angeklagten C2 aber nicht zurechenbar, sondern lag allein in der Verantwortung des Angeklagten C, der damit die unmittelbare Gefahr geschaffen hat.

2. 91

Der Angeklagte C2 hat sich aus Rechtsgründen auch nicht wegen der Gewässerverunreinigung gemäß § 324 Abs. 1, 3 StGB strafbar gemacht. Aus den vorgenannten Gründen ist dem Angeklagten die infolge der Havarie eingetretene Gewässerverunreinigung durch Keropur 3597 nicht zurechenbar. Der Angeklagte hat das eine Verunreinigung auslösende Wendemanöver des Angeklagten C ebenso wenig zu verantworten wie die vorangegangene Aufnahme von Ballastwasser. 92

3. 93

Der Vorwurf des unerlaubten Umgangs mit anderen gefährlichen Stoffen und Gütern gemäß § 328 Abs. 3 Nr. 2 StGB ist gegenüber dem Angeklagten C2 aus Rechtsgründen ebenso wenig begründet wie gegenüber dem Angeklagten C. Auf die entsprechenden Ausführungen unter V 4 wird Bezug genommen. 94

Der Angeklagte C2 war daher freizusprechen. 95

VII. 96

Die Kostenentscheidungen beruhen auf § 473 Abs. 1, 2, 4 StPO. Bezüglich des Angeklagten C war zu berücksichtigen, dass seine Berufung einen Freispruch zum Ziel hatte, während die Berufung der Staatsanwaltschaft die Verhängung einer Freiheitsstrafe bezweckte. Daher war eine Billigkeitsentscheidung nach § 473 Abs. 4 StPO nicht veranlasst, denn es ist nicht anzunehmen, dass die Rechtsmittel nicht eingelegt worden wären, wenn schon das erstinstanzliche Urteil so gelautet hätte wie das des Senats. 97