

Kriminalisierung von Kapitänen in der internationalen-Schifffahrt -Es besteht Handlungsbedarf-

Kapitän Dr.-Ing. W. Müller, Advisor *CONFEDERATION OF EUROPEAN SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS* (CESMA), Mitglied *VEREIN DER KAPITÄNE UND SCHIFFSOFFIZIERE ROSTOCK e.V. (VKS)*

Seit ca. 15 Jahren, nach den Seeunfällen ERIKA, PRESTIGE und TASMAN SPIRIT, ist *CRIMINALISATION OF MASTERS AND SEAFARERS* ein permanentes Thema in der internationalen Seeschifffahrt und speziell in den professionellen Kapitänsverbänden. Ursache dafür ist die Einführung und Anwendung des Strafrechts nach *Seeunfällen* und anderen *Maritimen Ereignissen*, mit seiner teilweise extensiven und ungerechtfertigten Anwendung, die von den betroffenen Seeleuten als *Diskriminierung* empfunden wird. So wurden u. A. durch Publikationen in den Fachmedien und durch Konferenzen dieses Problem bekannt gemacht, in Resolutionen Maßnahmen zur Beendigung der *Kriminalisierung* von der Politik gefordert sowie betroffene Kapitäne fachlich und moralisch unterstützt. In einzelnen Fällen konnten positive Ergebnisse erzielt werden. Wie aber die aktuellen Fälle HEBEI SPIRIT, TOSA und FULL CITY zeigen, ist *Kriminalisierung* in der Schifffahrt weiter präsent. Die Schifffahrtsindustrie und die Politik sind deshalb gefordert Maßnahmen einzuleiten, um diesen undakzeptablen Zustand für die Seeleute zu beenden. Das ist auch deshalb notwendig, um die bereits erkennbaren Folgen für die Schifffahrt insgesamt, und die persönlichen Folgen für die betroffenen Kapitäne, zu begrenzen.

Ziel dieses Artikels ist, in einem Überblick die *Kriminalisierung* zu definieren, ihre Entwicklung darzustellen, die Ursachen aufzuzeigen, und daraus die notwendigen Maßnahmen zur Lösung abzuleiten. Dazu werden eingrenzend nur die juristischen Maßnahmen von Küstenstaaten gegen Kapitäne ausländischer Schiffe bei Seeunfällen betrachtet.

Anwendung des Strafrechts in der internationalen Schifffahrt

Nach dem Seeunfall EXXON VALDEZ (1989), mit den enormen Umweltschäden und dem darauf hin erfolgten Strafverfahren gegen Kapitän *Hazelwood*, ist die Anwendung des Strafrechts nach *Seeunfällen* und *Maritimen Ereignissen* in der internationalen Seeschifffahrt mehr oder weniger zur Regel geworden. Davor wurde bei Seeunfällen gegen Kapitäne *Zivilrechtsverfahren* (z.B. Schadersatzansprüche) und *Verwaltungsrechtsverfahren* (z.B. Bußgelder, Entzug der Befähigungszeugnisse) durchgeführt [1]. Vereinzelt *gab es Strafverfahren* von Flaggenstaaten gegen Besatzungen ihrer Schiffe. *Strafverfahren* durch Küstenstaaten gegen ausländische Kapitäne waren die Ausnahme [2]. Bei Umweltverschmutzung als Folge eines Seeunfalls, gab es auf der Grundlage der *MARPOL* Konvention *Zivilrechtsverfahren* gegen Kapitäne, jedoch bei illegaler Einleitung von Schadstoffen *Strafrechtsverfahren*. Freiheitsstrafen waren dabei aber gem. *UNCLOS* weitgehend ausgeschlossen. Nach dem Seeunfall EXXON VALDEZ folgte die Schifffahrt der allgemeinen Rechtsentwicklung, die in den verschiedenen Rechtssystemen bereits Praxis war. Es wurden die traditionellen Strafrechtsgrundsätze (*CRIMINAL INTEND* oder *MENS REA*) um *FAHRLÄSSIGKEIT*, die z.B. ursächlich für einen Seeunfall war, ergänzt. *FAHRLÄSSIGKEIT* ist allerdings eine subjektive Kategorie, die ein breites Spektrum an Interpretationen zulässt. Zum Nachteil der Kapitäne, wie die bisherige Praxis zeigt. Die Straftatbestände waren ursprünglich beschränkt auf *Umweltverschmutzung*, wurden später erweitert um *Fahrlässige Tötung/Körperverletzung* und aktuell um *Gefährdung der Schifffahrt*.

Auch in der Schifffahrt entwickelt sich das Recht nach dem Muster; >>>*Ereignisse (z.B. schwere Seeunfälle) verändern die Welt und das Recht folgt*<<<. Inhalt und Tempo der Rechtsentwicklung wird dabei stark von der politischen Situation und der öffentliche Meinung beeinflusst. Die aktuelle **Rechtssituation** in der Schifffahrt ist nach *Brown* [1]:

- Die Kluft zwischen der Gesetzgebung auf globaler Ebene und der Durchsetzung internationaler Regelungen auf nationaler Ebene hat sich vergrößert. Somit weichen regionale und nationale strafrechtliche Bestimmungen [z.B. *Oil Pollution Directive (EU), Oil Pollution Act (USA),*] zunehmend von den internationalen verbindlichen maritimen Konventionen (*IMO, UNCLOS*) ab.
- Kapitäne sind gegenwärtig mit Betriebsrealitäten konfrontiert, die von denen des traditionellen Rechts- und Versicherungsregimes deutlich abweicht, das sich in der Vergangenheit für eine völlig „andere“ Schifffahrt entwickelt hat. Die Folge ist, dass teilweise Strafverfahren praktiziert werden, bei denen die gegenwärtige Schifffahrtspraxis unberücksichtigt bleibt.

Diese Konstellation stellt nach Auffassung des Autors, auch die Ursache für die *Diskriminierung* und *Kriminalisierung* der Seeleute dar.

Kriminalisierung von Kapitänen - Analyse der aktuellen Rechtspraxis

Die folgenden ausgewählten Sachverhalte und Aspekte der *Kriminalisierung* sind die wesentlichsten Ergebnisse einer Analyse des Autors von bemerkenswerten Seeunfällen mit Strafverfolgung, die von der Schifffahrt als *Kriminalisierung* wahrgenommen wurden.

Definition und Abgrenzung Unabhängig von juristischen Definitionen sieht die Schifffahrt *CRIMINALISATION* als Synonym für >>> *ungerechtfertigte juristische Maßnahmen, in der Regel nach Seeunfällen, durch Küstenstaaten gegen Kapitäne und Besatzungen ausländischer Schiffe, für Handlungen im Schiffsbetrieb sowie damit im Zusammenhang stehenden Aufgaben.* <<< In diesem Kontext soll auf ein Missverständnis hingewiesen werden. Die Kritik der Berufsverbände an der *Kriminalisierung* richtet sich nicht, wie durch Politik und Öffentlichkeit den Seeleuten oft unterstellt, gegen die Einführung und Anwendung des Strafrechts in der internationalen Schifffahrt, sondern gegen die Rechtspraxis. Das Ziel der Aktivitäten der Berufsverbände war und ist, Maßnahmen zum Schutz der professionell und verantwortungsbewusst handelnden Berufskollegen gegen *Kriminalisierung* durchzusetzen, aber nicht „Schwarze Schafe“ zu schützen.

Schwerpunkte Folgende entscheidende Schwerpunkte der *Kriminalisierung* wurden identifiziert:

- Nichtanwendung des internationalen Seerechts oder die juristischen Maßnahmen waren nicht in Übereinstimmung mit dem internationalen Seerecht [*UNCLOS, IMO Konventionen*]. (z.B. *VIRGO, PRESTIGE, HEBEI SPIRIT, TOSA*)
- Vollzug strafrechtlicher Sanktionen (Festhalten, Inhaftierung) ohne Anklage, ohne eindeutige Beweise, ohne Nachweis der Fahrlässigkeit oder es lag offensichtlich keine Verantwortlichkeit vor. (z.B. *PRESTIGE, ERIKA, VOLTAIRE, TASMAN SPIRIT, HEBEI SPIRIT, TOSA*)
- Anklage oder Verurteilung für Straftatbestände, auf die Kapitäne keinen Einfluss haben oder die nicht in ihren Handlungen begründet sind. (z. B. *PRESTIGE, ERIKA, WISTERIA, TASMAN SPIRIT, CORAL SEA*)
- Unfaire Behandlung und Negierung rechtsstaatlicher Prinzipien, wie unwürdige und menschenrechtlich bedenkliche Behandlung der betroffenen Kapitäne oder unakzeptables langes Festhalten als Beschuldigte oder Zeugen. (z. B. *PRESTIGE, ERIKA, ZIM MEXICO III, CORAL SEA, TOSA, FULL CITY*)

- Strafrechtliche Maßnahmen gegen Kapitäne aus politischen oder wirtschaftlichen Gründen. (z.B. PRESTIGE, TASMAN SPIRIT, HEBEI SPIRIT, TOSA)
- Unverhältnismäßigkeit des verhängten Strafmaßes oder der Kautions. (z.B. PRESTIGE, CORAL SEA)
- Eingriffe des Küstenstaates in den Schiffbetrieb ohne dafür die Verantwortung zu übernehmen. (z.B. PRESTIGE, TASMAN SPIRIT, FULL CITY)

Bei den untersuchten Fällen sind teilweise mehrere dieser Schwerpunkte zutreffend bzw. stehen in Bezug zueinander.

Zuständigkeit und Befugnisse der Küstenstaaten Die **Rechtslage** bezüglich der Zuständigkeit und Befugnisse der Küstenstaaten wird insbesondere durch folgende Konventionen bestimmt, die u. A. Schutzbestimmungen für Schiff und Besatzungen beinhalten.

- *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS-1982)* kodifiziert u. A. die Regeln für mögliche Maßnahmen von Küstenstaaten gegenüber Schiffen, die an einem Seeunfall beteiligt sind, sowie die Strafzuständigkeit gegenüber deren Besatzungen. Die zutreffenden Artikel zur Rechtslage, im Zusammenhang mit den untersuchten Fällen, sind:

HOHE SEE

Zuständigkeit

- Die strafrechtliche Zuständigkeit in Bezug auf Zusammenstöße oder andere mit der Führung eines Schiffes zusammenhängende Ereignisse liegt ausschließlich beim Flaggenstaat oder Nationalstaat der betroffenen Besatzungsmitglieder. (Art 92(19);Art. 97(1))

Schutzbestimmungen

- Ein Festhalten oder ein Zurückhalten des Schiffes, selbst zu Untersuchungszwecken, darf nur von den Behörden des Flaggenstaats angeordnet werden. (Art. 97(3))

KÜSTENMEER und AUSSCHLIESSLICHE WIRTSCHAFTSZONE (EEZ)

Zuständigkeit

- Durch den Küstenstaat können nationale Gesetze zum Schutz der Souveränität und der wirtschaftlichen Interessen, in bestimmten definierten Fällen, angewendet werden. (Art.27)
- Die Zuständigkeit kann zum Schutz der Meeresumwelt auf die *EEZ* erweitert werden. (Art. 56 (1) (B) (iii)).

Schutzbestimmungen

- Dem Küstenstaat sind bei der Durchsetzung seiner Rechte eine Reihe Maßnahmen, u.a. zum Schutze der Besatzungen und des Schiffes, auferlegt.(Art. 225)
 - Die Rechte des Angeklagten sowie ein rechtsstaatliches Verfahren und faire Behandlung sind zu gewährleisten. (Art 230(3))
 - In den Küstengewässern und in der *EEZ* sind für Verschmutzungsverstöße nur monetäre Strafen zulässig, es sei denn, die Verschmutzung ergab sich aus einer absichtlichen Handlung und war mit einem großen Umweltschaden verbunden. (Art. 230 (1) & (2))
 - Festgehaltene Schiffe und ihrer Besatzungen sind nach Hinterlegung einer angemessenen Kautions oder anderen Sicherheiten sofort freizugeben. (Art. 73(2))
- *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973/1978 (MARPOL)* ist die international verbindliche Konvention, die den Umweltschutz auf See komplett regelt. Darin sind strafrechtliche Sanktionen bei *ILLEGAL DISCHARGE* völkerrechtlich verbindlich vorgesehen (Annex I, Reg 4). Ausgenommen davon ist das Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer, infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung (Annex I, Reg 11(b)). Somit ist nur vorsätzliche Einleitung strafbar, jedoch nicht Verschmutzungen im Ergebnis von Seeunfällen.

- *Universal Declaration of Human Rights* (1948) zwingt den Küstenstaat zu einem rechtsstaatlichen Verfahren sowie einer fairen Behandlung der von einem Strafverfahren betroffenen Personen. Für die Schifffahrt stellt der *IMO/ILO GUIDELINES ON FAIR TREATMENT OF SEAFARERS IN THE EVENT OF MARITIME ACCIDENT* eine praktische Umsetzung dieser Konvention dar.

Die untersuchten Fälle zeigen deutlich, die **Rechtspraxis der Küstenstaaten** steht im Widerspruch zu den verbindlichen Konventionen [2]:

- Sie führen Strafverfahren durch, obwohl sie gem. *UNCLOS* keine Zuständigkeit haben (z. B. VIRGO, TOSA).
- Sie überschreiten ihre Befugnisse durch Anwendung nicht zulässiger Strafmaßnahmen, wie Freiheitsstrafen. Diese sind gem. *UNCLOS* ausgeschlossen (z.B. ERIKA, PRESTIGE, HEBEI SPIRIT).
- Der Umgang mit den Betroffenen ist nicht in Übereinstimmung mit den Grundsätzen einer fairen Behandlung des *IMO/ILO GUIDELINES ON FAIR TREATMENT OF SEAFARERS IN THE EVENT OF MARITIME ACCIDENT* - In Kraft ab April 2006 (z.B. HEBEI SPIRIT, TOSA, FULL CITY).

Das bedeutet: <<< Küstenstaaten ignorieren entweder die genannten Konventionen bei der Anwendung ihrer nationalen Gesetze oder umgehen diese durch Anwenden von anderen Gesetzen, wie z.B. Umwelt, Zoll, Einwanderung. Als Hauptmotivation scheinen dabei politische und kommerzielle Aspekte eine entscheidende Rolle zu spielen, oft ausgelöst durch Medien und Öffentlichkeit. <<<< [2]

Die Küstenstaaten begründen ihre Maßnahmen:

- Der Schutz des Territorium und seiner Bürger hat Vorrang.
- Die Flaggen- oder Nationalstaaten nehmen ihre Verantwortung gegenüber Schiff und Besatzung (gem. *UNCLOS*) nicht wahr.
- Die Konventionen sind nicht oder nur teilweise ratifiziert.

Es ist legitim und auch nachvollziehbar, dass die Küstenstaaten ihr Territorium vor Umweltverschmutzung schützen. Nicht zu akzeptieren und auch ungeeignet ist das Mittel, die *Kriminalisierung* der Seeleute. Zusammengefasst ist festzustellen, dass in den maritimen Konventionen kodifizierter Schutz der Seeleute gegen ungerechtfertigte und willkürliche Strafverfolgung nicht mehr gewährleistet ist.

Verantwortung des Kapitäns unter strafrechtlichen Aspekten Bei den bisherigen Strafverfahren wurde deutlich, dass es bei der Beurteilung der Verantwortung des Kapitäns teilweise sehr praxisfremde Ansichten gibt, die zu „ungerechtfertigten“ juristischen Maßnahmen führten.

Die Verantwortung des Kapitäns basiert generell auf der *Customary Legal Authority*. Danach hat er die *Uneingeschränkte Verantwortung* für das Schiff und den damit verbundenen Betrieb. Es sei denn, durch gesetzliche Regelungen ist diese eingeschränkt. Dieser Grundsatz, der bisher in keinem internationalen Rechtsinstrument kodifiziert wurde, hat sich über einen längeren Zeitraum entwickelt, wurde durch viele Rechtsentscheidungen gestützt und durch internationalen Konventionen und nationaler Gesetzgebung ergänzt (s. div. *Masters Manual*). Er reflektiert insbesondere die englische Rechtsauffassung und ist damit generell in der Schifffahrt übliche Praxis [2]. In der „vergangenen traditionellen“ Schifffahrt wurde dieses System von allen Partnern, einschließlich der Kapitäne, akzeptiert. Es war für sie ein kalkulierbares Risiko und Basis für eine sichere und effektive Schiffsführung. Auch für die Reeder war es kommerziell sinnvoll und praktikabel, zumal sichergestellt war, dass Auswirkungen von Handlungen der Schiffsführung von ihrer Haftung ausgeschlossen waren

(Nautisch-technisches Verschulden). Es wurde in einer Zeit praktiziert, als Kommunikation mit Schiffseignern sehr schwierig oder sogar unmöglich war.

In der „modernen globalen“ Schifffahrt hat es neben der Einführung des Strafrechts, in einem relativ kurzen Zeitraum, weitreichende strukturelle und technisch – technologische Veränderungen gegeben, wie z.B. neue Schiffsmanagementsysteme, eine Vielfalt „offener“ Register, Spezialisierung der Schiffe und durchgehende Transportketten, Aufgabenverlagerungen vom Schiff in den Landbereiche (Containerlaschen, Stauplanung). Diese führten u. A. auch zu entscheidenden Veränderungen bezüglich der Aufgaben und Verantwortung des Kapitäns sowie der anderen Partner in der Schifffahrt. Auf diese Veränderungen hat die Schifffahrt flexibel reagiert und die Aufgaben und Verantwortung der an der Schifffahrt beteiligten Personen den Realitäten kontinuierlich angepasst und diese in den zutreffenden Konventionen (z.B. SOLAS, MARPOL, STCW) und Codes (ISM, ISPS) präzisiert. So wurde u. A. Aufgaben und Verantwortung zwischen Reeder und Kapitän eindeutig abgegrenzt und die *Overriding Authority* des Kapitäns, für die Sicherheit des Schiffes, festgeschrieben. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass insbesondere das verbindliche und zertifizierte *SAFE MANGEMENT SYSTEM* noch Mängel aufweist, die beseitigt werden müssen, wie z.B. kontraproduktive Bürokratie („Papersafety“), mehrdeutige Festlegungen und oft geringe Aussagefähigkeit.

Diesen Veränderungen hat jedoch die **Rechtspraxis** in den verschiedenen Fällen der *Kriminalisierung* nicht Rechnung getragen.

- Bei einer Vielzahl der Fälle, kam es unmittelbar nach dem Seeunfall gegen den Kapitän zum Vollzug strafrechtlicher Sanktionen (Festhalten, Inhaftierung), ohne Anklage, ohne eindeutige Beweise, ohne Nachweis der Fahrlässigkeit oder es lag offensichtlich keine Verantwortlichkeit vor [3].
- In der Regel basierten die Maßnahmen auf der *Uneingeschränkten Verantwortung* des Kapitäns. Auch bei Verurteilung wurde diese zu Grunde gelegt. Neue Regelungen in den Konventionen und Codes, wurden bei den Verfahren weitgehend negiert (z.B. ERIKA, PRESTIGE, HEBEI SPIRIT).
- Die strafrechtliche Bewertung der Situation erfolgte teilweise ohne ausreichende fachliche Bewertung der Sachverhalte und der Kausalkette (z.B. HEBEI SPIRIT, TOSA).
- Die sofortige Inhaftierung und damit Präsentation des Kapitäns als den Verantwortlichen für den Seeunfall ist eine Vorverurteilung. Außerdem steht der Kapitän dem Küstenstaat als einzige „natürliche“ Person unmittelbar zur Verfügung und ist damit der ideale „Sündenbock“ für nicht verfügbare weitere verantwortliche „juristische“ Personen (z.B. ERIKA, PRESTIGE, TOSA). Diese Konstellation ist insbesondere geeignet, politische und wirtschaftliche Interessen des Küstenstaates durchzusetzen.

Es zeichnet sich aber eine positive Entwicklung ab. Im Fall VIKING ISLAY (2007) wurde das *SAFE MANAGEMENT SYSTEM* der Reederei als Grundlage zur Bewertung der strafrechtlichen Verantwortung des Kapitäns und des Reeders genommen. Der Kapitän wurde vom Vorwurf *der Fahrlässigen Tötung* von 3 Besatzungsmitgliedern entlastet und die Reederei strafrechtliche zur Verantwortung gezogen. Es ist zu hoffen, dass dieser „Präzedenzfall“ Schule macht. Im deutschen *Schiffsicherheitsgesetz* ist dieser Aspekt eindeutig geregelt.

Aktuelle Situation der Kriminalisierung Die aktuelle Sachlage der *Kriminalisierung* ist:

- *Kriminalisierung* ist kein Einzelfall und wird, wie die aktuellen Fälle zeigen, zunehmend praktiziert, (z.B. HEBEI SPIRIT, TOSA, FULL CITY). Als Tendenz ist eine Anwendung des Strafrechts bei jedem Seeunfall erkennbar.
- *Kriminalisierung* wird weltweit praktiziert und ist nicht begrenzt auf spezielle Regionen oder Länder [3]. Die folgenschweren Seeunfälle ereigneten sich vorwiegend vor Küsten von Staaten mit bedeutenden maritimen Traditionen und Erfahrungen sowie mit bewährten Seeschifffahrts-Verwaltungen.
- *Kriminalisierung* betrifft insbesondere die Kapitäne auf Grund ihrer besonderen rechtlichen Stellung und ihrer Verantwortung. Zunehmend werden auch beteiligte Besatzungsmitglieder (z.B. Ltd. Techn. Offizier, Erster Offizier, Wachoffizier, Ausguck) sowie externe Personen (z.B. Lotsen, Reeder, Charterer), als direkt oder indirekt Beteiligte an einem Seeunfall, in die Strafverfahren einbezogen.

Folgen der Kriminalisierung Die kontraproduktiven globalen Folgen der *Kriminalisierung* werden für die Schifffahrt immer offensichtlicher. So ist *Kriminalisierung*, neben weiteren ungelösten Problemen wie Fatigue, eine überregulierte Schifffahrt mit einer kontraproduktiven Bürokratie („Papersafety“) sowie unzureichender Schutz der Besatzungen vor Piraterie und seinen Folgen, eine Ursache für die aktuelle Besatzungskrise in der internationalen Schifffahrt. Insbesondere wird der Mangel an erfahrenen Kapitänen und Senior Officers durch eine beschleunigte Fluktuation aus der aktiven Seefahrt weiter vergrößert und die notwendige Nachwuchsgewinnung erheblich erschwert. Eine Studie von *Shiptalk* [4] belegt diese Entwicklung eindeutig.

Die unakzeptablen persönlichen Folgen der *Kriminalisierung* für betroffene Kapitäne sind jetzt deutlich erkennbar. Es sind einerseits die psychischen und physischen Schäden bei der Verbüßung der (ungerechtfertigt) verhängten Freiheitsstrafen und beim teilweise sehr langen Festhalten (Untersuchungshaft, Hausarrest) unter teilweise menschenunwürdigen Bedingungen. Andererseits sind es die finanziellen Verluste durch hohe (ungerechtfertigte) Geldstrafen. Dazu kommt, dass bei der teilweise sehr langen Dauer des Strafverfahrens (vom Unfall bis zum Abschluss) keine bzw. nur eine erschwerte Berufsausübung wegen Reisebeschränkungen (Visaverweigerung) möglich ist. Damit ist ein erheblicher Einkommensverlust verbunden. In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass die P&I Insurance zwar Geldstrafe und Kautions des Reeders deckt, aber in der Regel nicht die des Kapitäns und der Besatzung. *GARD* (P&I Club) hat die Notwendigkeit einer Versicherungslösung für das wachsende Problem der strafrechtlichen Verfolgung der Besatzungen erkannt und bietet ihren Mitgliedern (Reedern) eine Erweiterung auf die Besatzung an. Aus Kostengründen wurde aber davon bisher kein Gebrauch gemacht [1]. Auch Entschädigungszahlungen, Ausgleichszahlungen und Heuerfortzahlungen sind selten gesetzlich (durch den Flaggenstaat) oder arbeitsrechtlich (durch den Reeder) geregelt. Die folgenden Beispiele machen die dargestellte Sachlage deutlich. Kapitän *Mathur* (ERIKA) wurde 1999 unmittelbar nach dem Seeunfall inhaftiert, später unter Hausarrest gestellt und konnte schließlich unter Auflagen aus Frankreich nach Indien ausreisen. 2008 wurde er in einem Strafverfahren freigesprochen. Danach klagte er auf Entschädigung. Ihm wurden 18 166€ (!!) zugesprochen. Kapitän *Mangouras* (PRESTIGE) wurde 2002 unmittelbar nach dem Seeunfall 83 Tage inhaftiert. Die Zahlung einer Kautions von €3 Mill. wurde durch den P&I Club verweigert, da sie für den Kapitän nicht gedeckt war. Unter öffentlichen Druck wurde sie schließlich aus einem Sonderfond gezahlt. Nach Freilassung stand er in

Spanien 2 Jahre unter Hausarrest. 2004 durfte er unter Auflage in sein Heimatland ausreisen. Er wartet dort bis heute (2010!!) auf die Durchführung des Verfahrens.

Der Fall TOSA - ein Musterbeispiele für Kriminalisierung

Die Diskussion zur *Kriminalisierung* bezog sich in der Regel auf aktuelle konkrete Fälle - *Kriminalisierung* hatte einen Namen -, wie z.B. ERIKA (Capt. *Mathur*), PRESTIGE (Capt. *Mangouras*), HEBEI SPIRIT (Capt. *Chawla*) und aktuell TOSA (Capt. *Aroza*). Dieser hat, außer in den Fachmedien, in der europäischen Öffentlichkeit kaum Beachtung gefunden. Er ist aber ein Musterbeispiel für *Kriminalisierung*. Er ist kurz darzustellen und enthält alle wesentlichen Elemente der *Kriminalisierung*. Dazu werden im Folgenden nur die Fakten und Aspekt dargestellt, die im Zusammenhang mit der *Kriminalisierung* des Kapitäns stehen. Grundlage ist der Report der Staatsanwaltschaft *Hualin/Taiwan* [5], als bisher einzige offizielle Publikation Taiwans zu dem Seeunfall.

Ablauf des Ereignisses nach[5]:

- Der Tanker *TOSA* (Flagge: Panama; DW: 300 159 t, L: 330 m, B: 60 m) war in Ballast auf der Reise von S-Korea nach Singapur.
- Die *TOSA* wurde am 18.04.2009 auf *Hoher See* durch *Taiwan Coast Guard (TCG)* mit militärischen Mitteln gestoppt und nach *Hualien/Taiwan* zum Zweck einer Seeunfalluntersuchung eskortiert. Dort wurden Schiff und Besatzung festgehalten.
- Die *TOSA* wurde beschuldigt am 17.04.2009 mit dem Trawler *XINTONQUAN No 86* (DW: 99 t, L: 21,6 m) 21 sm WNW der *Diaoyu Islands* auf *Hoher See* kollidiert zu sein, der dadurch kenterte.
- Bei einer SAR Operation wurden 11 Besatzungsmitglieder des Trawlers gerettet, 2 (Kapitän und LTO) wurden vermisst. Das Fahrzeug wurde vor dem Sinken bewahrt und nach *Suao/Taiwan* geschleppt.

Im Bericht der *TCG* an das *Ministry of Justice* wurde zur **Unfallursache** in [5] festgestellt:

- Die Inspektionen der Schiffskörper des Trawlers und des Tankers zeigten keine Anzeichen für physischen Kontakt zwischen ihnen. (Beschädigungen, Farbspuren)
- Die Auswertung der elektronischen Ausrüstung der *TOSA* (VDR, AIS) sowie der schriftlichen Aufzeichnung ergaben, dass sich der Tanker zum Zeitpunkt des Ereignisses in der Nähe des Unfallortes befand.
- Der Trawler ist infolge eines zu geringen Passierabstandes der *TOSA* durch dessen Hecksee gekentert. Die Besatzung ist dabei über Bord gegangen.

Die **juristischen Maßnahmen gegen die Besatzung** nach Informationen in der Fachpresse:

- 18.04.2009; *TOSA* wurde durch das *Ministry of Justice* festhalten und Anfang Mai wieder freigegeben.
- 20. 04. 2009; Kapitän (Indien), II. Offizier (Bangladesch) und A.B. (Philippinen) wurden inhaftiert und in ein Gefängnis überstellt. Angeklagt wegen; *Fahrlässiger Tötung* durch Herbeiführung einer Kollision mit dem Fischereifahrzeug *XINTONQUAN No 86*.
- Änderung der Anklage, nachdem kein Beweis einer Kollision vorlag. Für den Wachoffizier und Wachsmann; *Fahrlässige Tötung* wegen eines zu geringen Passierabstandes zum Trawler, der dadurch kenterte sowie wegen unterlassener Hilfeleistung durch Verlassen des Unfallortes. Für den Kapitän; wegen *Fahrlässiger Tötung* durch unterlassene Anleitung und Unterstützung des Wachoffiziers und des Ausgucks.
- 20.08.2009; Verhandlung gegen die drei Besatzungsmitglieder. Anklage wegen *Fahrlässiger Tötung*. Sie bekannten sich *Nicht - Schuldig*.

- Freilassung des Kapitäns und des A.B. aus dem Gefängnis gegen Kautions. Sie wurden unter *Hausarrest* gestellt. Eine Freilassung des II. Offiziers auf Kautions wurden abgelehnt.
- Im August stellt Panama den Antrag, das Verfahren ihm als den zuständigen Flaggenstaat zu übergeben. Taiwan lehnte den Antrag ab.
- Im November 2009 wurde die Anklage gegen den Kapitän zurückgezogen. Er blieb jedoch weiter als Zeuge unter Hausarrest.
- Der Kapitän durfte am 03.10.2010, nach 18 Monaten, *Taiwan* verlassen.
- Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen. (Stand Oktober 2010]

Das Strafverfahren enthält nach Auffassung des Autors und nach *Bansal* [6] folgende **Elemente der Kriminalisierung**:

- **Es gibt keinen eindeutigen Beweis, dass der Tanker TOSA am Seeunfall des Trawlers XINTONQUAN No 86 beteiligt war.** Die festgestellte Ursache des Seeunfalls ist fachlich nicht zu vertreten. Ein Kentern des Trawlers durch zu geringen Passierabstand ist sehr zweifelhaft. Die Behauptung, dass der Trawler in der Hecksee der TOSA kenterte, ist für ein Fahrzeug dieser Größe unrealistisch. Es sei denn, es war nicht seetüchtig (Stabilität, Freibord, Verschlusszustand). Im Report [5] fehlen wesentliche Beweismittel. So gibt es z.B. keine Aussagen zum Zustand und zur Seetüchtigkeit des Trawlers sowie eine Bewertung der Handlungen dessen Besatzung. Außerdem fehlen Zeugenaussagen der geretteten Besatzung des Trawlers sowie der in der Nähe befindlichen Fischereifahrzeuge. Es gibt erhebliche Zweifel, dass die TOSA zum Zeitpunkt des Unfalls am Unfallort war. Nach Information in der Fachpresse [7] haben unabhängige Sachverständige nach Auswertung der AIS und VDR Daten festgestellt, dass die TOSA zum Zeitpunkt des Seeunfalls mehr als 1 Stunde vom Seeunfallort entfernt war.
- **Bei diesem Seeunfall auf Hoher See hatte der Küstenstaat Taiwan keine Zuständigkeit, strafrechtliche Maßnahmen gegen den unter Flagge Panama fahrenden Tanker TOSA und seine Besatzung zu durchzusetzen.** Diese hat ausschließlich der Flaggenstaat Panama oder der Nationalstaat der betroffenen Besatzungsmitglieder. (*UNCLOS* Art 92(19);Art. 97(1)) Ein Festhalten oder ein Zurückhalten des Schiffes darf, selbst zu Untersuchungszwecken, nur von den Behörden des Flaggenstaates Panama angeordnet werden. (*UNCLOS* Art. 97(3))
- **Gegen den Kapitän wurden strafrechtliche Maßnahmen durchgesetzt obwohl offensichtlich keine Verantwortlichkeit vorlag.** Er hatte bei diesem Seeunfall keine Pflichten im Rahmen *STCW* und *ISM* verletzt, bzw. er war nicht für die ihm angelasteten Sachverhalte verantwortlich. Der II. Offizier ist als Wachoffizier gem. *STCW* [Anlage; A-VIII Teil 3 – Wachdienst auf See] voll verantwortlich für die Brückenwache. Der Kapitän war zum Zeitpunkt des Ereignisses nicht auf der Brücke. Dazu gab es keine Veranlassung. Die schriftliche Wachorder des Kapitäns war eindeutig, ihn bei unklaren Situationen oder ungewöhnlichen Ereignissen zu informieren, was nicht erfolgte. Die ihm angelastet >>>*unterlassene Anleitung und Unterstützung der Brückenwache* <<< ist nicht zutreffend, da alle seine diesbezüglichen Maßnahmen voll in Übereinstimmung mit der *STCW* Konvention und der zertifizierten *ISM* Dokumentation des Schiffes waren.
- **Die Behandlung der betroffenen Besatzungsmitglieder war nicht in Übereinstimmung mit den Grundsätzen einer fairen Behandlung des IMO/ILO GUIDELINES ON FAIR TREATMENT OF SEAFARERS IN THE EVENT OF MARITIME ACCIDENT (In Kraft ab April 2006).** Es wurde gegen diverse Grundsätze des Guidelines (III. und IV) verstoßen. Durch den *Küstenstaat Taiwan*; wie z.B. keine Kooperation mit dem Flaggenstaat, extrem lange Verfahrensdauer (bis jetzt 18 Monate) und damit verbundene unzumutbar lange Inhaftierung des II. Offiziers sowie das

unakzeptabel lange Festhalten des Kapitäns als Beschuldigter und später als Zeuge. Durch den *Flaggenstaat Panama*; wie z.B. Maßnahmen zur Wahrung der Rechte des Flaggenstaates, insbesondere die zum Schutz der Besatzung, wurden nicht bzw. nicht rechtzeitig eingeleitet.

Es deutet einiges darauf hin, dass das gesamte Verfahren politisch-wirtschaftlich motiviert und nicht von einer rechtlichen und fachlichen Analyse geleitet wurde. Treffend für die Stimmung in der Schifffahrt nach diesem erneuten unglaublichen Fall von *Kriminalisierung* zeigt die Feststellung: >>>**Benefits of a public outcry:"Enough is enough. There are just too many seafarers being treated badly and without respect. Politicians must realise that we have had enough and are not prepared to sit quietly when seafarers are not afforded the basic human right of being presumed innocent unless proven guilty"** (Arthur Bowring, Intermanager)<<< [8]

Konsequenzen und Maßnahmen

Ausgehend von der aktuellen Situation sowie den Ergebnissen der bisherigen Aktivitäten der Schifffahrt gegen *Kriminalisierung* ergeben sich folgende Konsequenzen für die Lösung des Problems:

- Die Anwendung des Strafrechts nach Seeunfällen in der Schifffahrt ist eine Realität, die nicht umkehrbar ist. Handlungsbedarf besteht aber zur Beseitigung der *Diskriminierung und Kriminalisierung* der Seeleute und anderer betroffener Personen bei der gegenwärtigen Rechtspraxis.
- Die gesamte Schifffahrtsindustrie muss die Anwendung des Strafrechts als einen neuen Aspekt bei ihren Tätigkeiten berücksichtigen. Das erfordert z.B. vom Kapitän ein hohes Maß an Professionalität bei der Ausübung seines Berufes und vom Reeder die Berücksichtigung der strafrechtlichen Verantwortung im *SAFE MANAGEMENT SYSTEM*.
- Alle Bereiche der Schifffahrt müssen, ausgehend von einer gemeinsamen Position zur *Kriminalisierung*, die Politik als die Quelle der ungerechtfertigten Rechtspraxis auffordern, grundsätzliche Maßnahmen zur Beendigung der *Kriminalisierung* der Seeleute durchzusetzen.
- Lösungen, sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene in den Entscheidungsgremien der IMO und EU, sind nur durch die Politik (die Regierungen) mit fachlicher Unterstützung der Berufsverbände möglich. Die Erfahrungen der vergangenen Jahre zeigen, dass aber die Politik bei der Lösung des Problems der *Kriminalisierung* der Seeleute sehr zurückhaltend bzw. desinteressiert reagierte. Sie argumentierte dazu u. A., dass es sich um Einzelfälle handelt und das Problem sich damit von selbst löst. Die Praxis zeigt aber eine andere Entwicklung. Unverständlich ist auch, dass in den Schifffahrtsländern die Politik einerseits umfassende juristische Maßnahmen einleitet, um rechtsstaatliche Strafverfahren gegen Piraten (die ein Verbrechen begangen) auf der Grundlage völkerrechtlicher Konventionen zu gewährleisten (was berechtigt ist), aber andererseits wirksame Maßnahmen gegen *Kriminalisierung der Seeleute* verweigert. Die Politik wäre gut beraten, die sich in Asien etablierende Protestkultur nach den Fällen HEBEI SPIRIT und TOSA ernst zu nehmen, deren weitreichende Folgen (z.B. wirtschaftliche Boykottmaßnahmen, teilweise gewaltsame Protestkundgebungen) zu bedenken und Maßnahmen einzuleiten.

Auf der Grundlage dieser Konsequenzen sind grundsätzlich folgende **Maßnahmen** erforderlich, um *Kriminalisierung* weitgehend auszuschließen:

- Anwendung rechtsstaatlicher Prinzipien und eine faire Behandlung der Seeleute bei Strafverfahren infolge von *Seeunfällen* und anderen *Maritimen Ereignissen*, durch Implementierung und/oder Anwendung des *IMO/ILO GUIDELINES ON FAIR TREATMENT OF*

SEAFARERS IN THE EVENT OF MARITIME ACCIDENTS. Dieses Rechtsinstrument sollte einen verbindlichen juristischen Status erhalten.

- Transparente Abgrenzung der Verantwortung und Entscheidungsbefugnisse des Kapitäns unter strafrechtlichen Aspekt in den maritimen Regelungen.
- Anwendung strafrechtlicher Sanktion der Küstenstaaten gegen Seeleute ausländischer Schiffe auf der Grundlage der maritimen Konventionen.
- Aufgabenwahrnehmung der Flaggenstaaten (gem. *UNCLOS*) zur Wahrung ihrer Rechte gegenüber Küstenstaaten und insbesondere die Wahrnehmung der sozialen Verpflichtung gegenüber den Besatzungen.
- Praxisgerechte Weiterentwicklung und Entbürokratisierung des *SAFE MANAGEMENT SYSTEMS* unter dem Aspekt strafrechtlicher Verantwortung.
- Einführung einer Risikoabsicherung für die Besatzung gegen strafrechtliche Sanktionen (P&I Insurance und gesetzliche bzw. arbeitsrechtliche Entschädigungszahlungen).
- Anwendung konventionskonformer nationaler und regionaler Regelungen, d.h. die Wiederherstellung der Gültigkeit des globalen Seerechts, u.U. mit dessen Reformierung.

In Deutschland, dessen Wirtschaft unmittelbar von einer funktionierenden globalen Seeschifffahrt abhängt, war das Thema *Kriminalisierung*, im Gegensatz zu anderen Schifffahrtsländern, nur im *VERBAND DEUTSCHER KAPITÄNE UND SCHIFFSOFFIZIERE* e.V. (*VDKS*) und dessen Vereine, ein öffentliches Diskussionsthema. Diesbezügliche Aktivitäten dazu haben jedoch keine weiteren Reaktionen ausgelöst. [Siehe: Briefwechsel-Resolution zur Kriminalisierung von Kapitänen. In: Schiff & Hafen 11/2006] Es wäre im Interesse der Seeleute und der maritimen Wirtschaft, wenn die deutsche Schifffahrt gemeinsam mit der Politik auf nationaler und internationaler Ebene ihren politischen und fachlichen Einfluss geltend machen und die Initiative für Maßnahmen zum Schutz der Seeleute ergreifen würde. Das wäre ein würdiger Beitrag zum einem der Ziele des ***IMO-YEAR OF THE SEAFARERS-2010 >>> Die Arbeit der Seeleute verdient Anerkennung, denn sie stellen einen besonderen Beitrag zur Gesellschaft dar und spielen eine wichtige Rolle im globalen Handel. <<<***

Quellenverzeichnis

- [1] Brown T.; THE CRIMINALISATION OF MARINE ACCIDENTS AN INSURANCE DILEMMA, Conference Documents Lloyd's List 17.02.2005.
- [2] Gold E.; The Protection of Masters and Seafarers from Criminalization: Emerging Problems for the Shipping Industry, 31st Annual Conference 'Navigating the Sea of Change', 2004.
- [3] BIMCO Study of recent cases involving the International Practice of Using Criminal Sanctions towards Seafarers, 2006.
- [4] LIFE AT SEA SURVEY 2007/2008, Shiptalk publishing, 2007.
- [5] A special report on the overturn case of fishing boat "Xintonquan No. 86", Taiwan Hualin District Prosecutors Office, Dec.2009.
- [6] Bansal A.K.; M.T. TOSA-Master detained, IFSMA Newsletter No. 58, 2009.
- [7] Hunziker C.; Criminalization of Seafarers – Will it never end? CAMM Sidelights Fall, 2009.
- [8] Grinter M.; Taiwan slammed for holding crew of TOSA without charge, LL 10.07.2009.
