



In diesem Fall geht es um „Beaching“: das Auflaufenlassen von Schiffen auf Strände mit dem Ziel ihrer Verschrottung.

Aktuelle Rechtsprechung

Im vorliegenden Rechtsstreit klärte das zuständige Gericht, ob zwei Geschäftsführer strafrechtlich für das Beaching eines Containerschiffs zur Verantwortung gezogen werden mussten.

Der Fall: Die Kieler Staatsanwaltschaft verklagte die aus „A“ und „B“ bestehende Geschäftsführung (GSF) der „C GmbH“ beim Amtsgericht Rendsburg, welche die persönlich haftende Gesellschafterin der „D GmbH & Co. KG“ war. Der Staatsanwalt war davon überzeugt, dass die GSF vorsätzlich gefährlichen Abfall illegal ins Ausland verbracht habe. „A“ und „B“ bildeten auch die GSF der „E Shipping GmbH & Co. KG“, der das Schiff bis zur Ausflagung nach Liberia gehörte. Später wurde das Schiff an die neu gegründete „Shipping Co. Ltd.“ für einen Euro verkauft. Auf der Grundlage eines Treuhandvertrages wurde beschlossen, dass die „E Shipping GmbH & Co. KG“ wirtschaftliche Eigentümerin des Schiffs bleibt. Ungeachtet der vorstehenden Ausführungen blieb die „D GmbH & Co. KG“ Vertragsmanagerin und Managerin des Schiffs.

Das Containerschiff „E“ – gebaut in Polen – hatte ein Gewicht von 10.688 metrischen Tonnen. Das Schiff war 180 Meter lang. Im Jahre 2016 fand eine Gesellschafterversammlung der „E Shipping GmbH & Co. KG“ statt. Der Geschäftsführer „A“ hatte darauf hingewiesen, dass es keinen wirtschaftlichen Sinn mache, Gesamtkosten in Höhe von 1,3 bis 1,5 Millionen Euro in das Schiff zu investieren, da diese auch unter Berücksichtigung einer signifikant verbesserten Marktlage nicht erwirtschaftet werden könnten. Der Verkauf des Schiffs sei unvermeidlich, dies zur Not auch zu einem Schrottpreis.

Die Gesellschafter wurden per Schreiben aufgefordert, dem Verkauf zuzustimmen. Die Beschlussfassung der Gesellschafter lag erst am 25. November 2016 vor, jedoch ging die GSF davon aus, dass die Zustimmung der Gesellschafter nur eine Formalie sei. Denn der Geschäftsführer „A“ hatte sich bereits in der Gesellschafterversammlung am 29. September 2016 dafür stark gemacht, dass die „E“ verkauft werden solle. Am 2. November

2016 verließ die „E“ den Hafen Bremerhaven, ankerte für mehrere Tage vor Marokko und Gibraltar und fuhr weiter in die indische Hafenstadt Alang.

Später hatte die GSF die Entscheidung gefällt, das Schiff in Indien „verschrotten“ zu lassen, sollte mit einem Kunden kein wirtschaftlich attraktiver Chartervertrag zustande kommen. Am 25. November 2016 lag der Gesellschafterbeschluss vor, dass die „E“ zum bestmöglichen Preis verkauft oder, wenn nötig, „verschrottet“ werden solle.

Ein Hamburger Makler wurde beauftragt, das Schiff zu verkaufen. Der Makler teilte mit, dass die „E“ über den in Singapur ansässigen Makler „G Shipping Corporation“, der den Schiffsverkauf „garantierte“, verkauft werden solle. Der GSF „B“ schloss mit der „H Inc.“ einen Kaufvertrag über 3.265.314,88 Dollar. Am 19. Dezember 2016 hatte der GSF „B“ eine E-Mail von der Abwrackwerft „T Shipping Services“ erhalten. Einen Tag später zeichnete „B“ eine Vollmachtsvereinbarung mit der Abwrackwerft. Noch am selben Tag erhielt die „E Shipping GmbH & Co. KG“ eine Anzahlung in Höhe von 652.959,04 Dollar. Die „E“ erreichte am 26. Dezember 2016 Alang. „B“ instruierte den Kapitän am 29. Dezember 2016, die „E“ zu beachen, das heißt zu stranden.

Das Urteil: Das Rendsburger Gericht meinte in seinem Urteil vom 30. April 2025, dass die angeklagte GSF freizusprechen sei. Im Übrigen machte die GSF von ihrem Schweigerecht Gebrauch (Az.: 123 Ds 575 Js 7139/20).

Die Begründung: Das Gericht begründete sein Urteil zu Beginn damit, dass die „E“ beim Auslaufen des Schiffs aus deutschen Gewässern aus der Perspektive beider GSF noch kein gewillkür-

Anmerkungen

- » Kennzeichnend für den Entledigungswillen eines Gegenstands, hier ein Schiff, ist, dass der sogenannte „Abfallbesitzer“ das Schiff nicht mehr beschäftigen möchte, das heißt, es für ihn wirtschaftlich ohne Wert ist.
- » Ein Entledigungswille kann auch durch „schlüssiges Handeln“ nachgewiesen werden. Das Gericht konnte ein solches Handeln auf Seiten der GSF nicht konstatieren.
- » Beim „Beaching“ geht es um die Verschrottung eines Schiffs. Ziel des Schiffseigentümers ist es, die ökonomische Nutzung des Schiffs durch Verkauf an einen Barkäufer zu beenden.
- » Barkäufer sind entweder eine Abwrackwerft oder ein auf Beaching spezialisierter Makler.
- » Bevor das Schiff abgewrackt wird, fährt der Kapitän das Schiff mit hoher Geschwindigkeit auf den Sandstrand zu. Danach wird das Schiff zerlegt.
- » Nach EU-Recht, das heißt im Sinne der EG-Verordnung Nr. 1013/2006, handelt es sich bei einem Schiffsverkauf zwecks Abwrackung durch „Beaching“ im Ausland um eine rechtswidrige „Abfallverbringung“.

eb

ter Abfall nach § 18a Abfallverbringungsgesetz (AbfVerbrG) gewesen sei. Die EU-Schiffsrecycling-VO Nr. 1257/2013 sei nicht anzuwenden, da das Schiff unter liberianischer Flagge fuhr. Die funktionstüchtige „E“ sei zum Tatzeitpunkt nicht als „Zwangsabfall“ einzuordnen. Es könne nicht festgestellt werden, dass es der GSF bereits am 2. November 2016 – dem Tag des Auslaufens der „E“ aus Bremerhaven – darauf angekommen sei, das Schiff illegal zu beachen.

Dagegen sei festzustellen, dass die GSF beabsichtigte, das Schiff weiter zu verchartern, alternativ zu verkaufen, wenn es betriebswirtschaftlich unattraktiv sei, es weiter zu beschäftigen. Bis zum 15. Dezember 2016 sei völlig offen geblieben, an wen nach Vorstellung der GSF das Schiff verkauft werden solle. Auch konnte das Gericht nicht mit der notwendigen Sicherheit fest-

stellen, dass die GSF vor dem vorstehenden Datum beabsichtigt hatte, das Schiff zum Zwecke des „Beachings“ zu verkaufen. Das Gericht konnte ferner nicht feststellen, dass die GSF für sich ausgeschlossen hatte, dass das Schiff weder weiter beschäftigt noch auf dem Zweitmarkt verkauft werden solle. Kurzum: Die GSF musste und wollte sich dem Schiff nicht entledigen, so das Rendsburger Gericht.

Die Absicht der GSF, die „E“ illegal abzuwracken, sei jedoch am 15. Dezember 2016 festzustellen, so das Gericht im weiteren Urteilstenor. Allerdings lagen dem Gericht eine Reihe von Indizien vor, die am Ende des Prozesses „unüberwindbare Zweifel“ hervorriefen, dass die GSF bereits vor dem 2. November 2016 gewillt gewesen sei, die „E“ illegal durch ihren Kapitän stranden zu lassen. Ein weiteres Indiz sei der Beschlussentwurf an die Gesellschafter vom 20. Oktober 2016 gewesen, aus dem hervorging, dass die Veräußerungsabsicht des Schiffs davon abhängig gemacht worden sei, ob das Schiff wirtschaftlich weiter beschäftigt werden könne. Dieses Indiz werde dadurch untermauert, dass die GSF die „E“ weiterhin durch die Charterabteilung der Reederei „F“ zwecks Vercharterung angeboten habe.

Ein weiteres Indiz sei die Anzahl der Schiffscrew von 17 Personen gewesen, die sich in der Zeit vom 12. bis zum 14. Dezember 2016 an Bord befanden. Außerdem seien auch nach Übersendung des Beschlussentwurfs an die Gesellschafter Reparatur-, Wartungs- und Lackierarbeiten am Schiff durchgeführt worden. Darüber hinaus lasse sich nicht zweifelsfrei feststellen, dass die „schlechte Marktlage“ keine weitere Vermarktung der „E“ zugelassen hätte.

Tatsache sei, dass das Schiff, bevor es in Bremerhaven den Anker lichtete, nur wenige Tage beschäftigungslos gewesen sei. Dem Willen der GSF, sich der „E“ entledigen zu wollen, könne auch nicht auf die in 2018 anstehende Klassenerneuerung gestützt werden.

Im Ergebnis konnte das Gericht nicht feststellen, dass zum Tatzeitpunkt die notwendige „Abfalleigenschaft“ des Schiffs vorgelegen habe. Deshalb liege auch keine Verletzung des § 326 Absatz 2 Strafgesetzbuch in der Fassung vom 1. November 2016 vor. Schließlich wäre gemäß § 326 Absatz 2 Strafprozessordnung ein „Inlandsbezug der Tathandlung“ notwendig gewesen, der am 15.12.2016 nicht mehr vorgelegen habe. **Eckhard Boecker**

Anzeige

REINPLUS FIWADO
Bunker GmbH

REINPLUS FIWADO
SINCE 1925 a VARO company

**Zur Verstärkung unseres Teams
in Koblenz**

suchen wir ab sofort einen

Schiffsführer/Matrose

Bewerbungen bitte an info@reinplus.de

REINPLUS FIWADO
Bunker GmbH

REINPLUS FIWADO
SINCE 1925 a VARO company

**Zur Verstärkung unseres Teams
Bunkerboot Mainz/Wiesbaden**

suchen wir ab sofort einen

Schiffsführer/Matrose

Bewerbungen bitte an info@reinplus.de