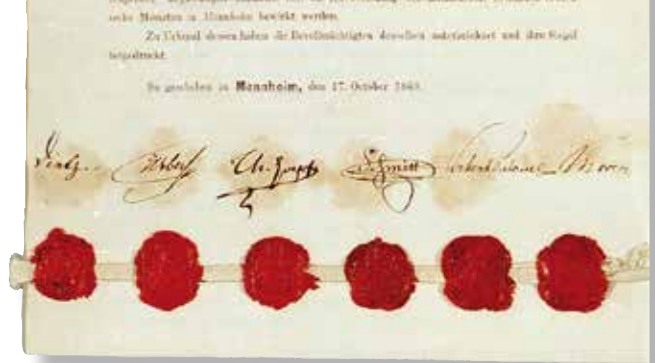


Mengenermittlung in Tankschiffen und der strafrechtliche Vorwurf der Ladungsunterschlagung



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

Kommt es beim Transport, insbesondere von Mineralölprodukten, zu widersprüchlichen Messungen bei der Ermittlung der transportierten Menge landseitig einerseits und schiffseitig andererseits, wird von der Wasserschutzpolizei häufig wegen des Vorwurfes der Ladungsunterschlagung ermittelt.

Wird diese Ermittlung am Ladeort durchgeführt, dann versucht die Wasserschutzpolizei festzustellen, ob sich die Differenz zwischen einer landseitigen Messung und einer schiffseitigen Messung dadurch erklären lässt, dass Teile des Produktes im Rohrleitungssystem oder in sonstigen Hohlräumen aufgefunden werden können, die bei der Mengenermittlung in den Ladungstanks der Schiffe unberücksichtigt geblieben sind. Werden die Ermittlungen am Löschort, in der Regel nach dem Löschen, durchgeführt, versucht die Wasserschutzpolizei festzustellen, ob sich noch Teile der transportierten Ladung im Schiff befinden, also nicht gelöscht wurden. Dafür kommen zum Beispiel Teile des Rohrleitungssystems oder unter Umständen auch der Gasölbunker, also der Treibstofftank des Schiffes, in Betracht.

Nach der Erfahrung des Unterzeichners wird dabei erstaunlicherweise in der Regel immer nur an Bord des Schiffes ermittelt. Die technisch durchaus gegebene Möglichkeit, dass auf der Landseite Teile des Produktes abgezweigt worden sein könnten, wird nie untersucht. Hier mag eine Rolle spielen, dass das Leitungssystem an Land häufig sehr viel verzweigter und großvolumiger ist als das Leitungssystem an Bord eines Tankschiffes und die Volumina der landseitigen Tanks um ein Vielfaches höher sind als die der schiffseitigen Tanks, was die Genauigkeit der Mengenermittlung beeinflusst.

Wie in der Binnentankschiffahrt allgemein bekannt, bei den Ermittlungsbehörden aber oft missverstanden, gibt

es ein ausgefeiltes System der Mengenermittlung bei Binnentankschifftransporten, das der Tatsache Rechnung trägt, dass eine exakte und unter Umständen litergenaue Mengenermittlung bei derartig großen Mengen und Behältern technisch ausgeschlossen ist. Dieses Prozedere ist bei den Absendern und Frachtführern von Binnentankschifftransporten allgemein akzeptiert und über Jahrzehnte entwickelt worden. Das System besteht aus einem Plausibilitäts-Abgleich der landseitigen Mengenermittlung einerseits und der schiffseitigen Mengenermittlung andererseits. Sie trägt den Besonderheiten der schwierigen Mengenermittlung in großen Behältern Rechnung und sei im Folgenden beschrieben:

Es ist bekannt, dass die Mengenermittlung in sehr großen Behältern, wie in einem Landtank oder in einem (deutlich kleineren) Binnenschiff, technisch außerordentlich schwierig ist. Eine absolut genaue Mengenermittlung ist rein technisch unmöglich und zwar selbst mit den modernsten Messmethoden.

Die in einem Tank befindliche Menge kann mit Hilfe eines Schwimmers oder mit Hilfe eines Bandmaßes ermittelt werden. In jedem Land- oder Schiffstank befindet sich ein Schwimmer oder eine elektronisch Messvorrichtung, der, respektive die die Füllstandhöhe des Tanks anzeigt. Die Höhe des Füllstandes des Tanks kann in ein Computersystem an Bord des Schiffes übertragen werden, das unter Berücksichtigung der Temperatur die tatsächlich vorhandene Menge annähernd richtig ausrechnet.

Daneben gibt es die Möglichkeit einer Bandmaßaufnahme. Wird diese auf dem Schiff durchgeführt, geschieht dies in Anwesenheit der Landseite; es wird mit Hilfe eines geeichten Bandmaßes gemessen, wie hoch der Füllstand im Tank ist. Dieser Wert wird notiert und dann händisch in das Computersystem eingegeben, das die gemessenen Werte

unter Berücksichtigung der Temperatur auf den Referenzwert von 15° umrechnet. Auch auf diese Weise ist eine annähernd genaue Mengenermittlung der im Tank befindlichen Menge möglich.

Hat die Landseite Zweifel an der schiffseitigen Mengenermittlung, dann ist die Messmethode mit Bandmaß die bessere Messmethode. Hier kann nämlich die Landseite selbst messen oder jedenfalls in Überwachung der Messung feststellen, wie hoch der tatsächliche Füllstand der Tanks ist. Bei der Ermittlung mit Schwimmern ist es denkbar, dass der Schwimmer nicht korrekt aufschwimmt oder sogar manipuliert sein könnte, so dass es zu falschen Werten kommen könnte.

Noch schwieriger als an Bord eines Schiffes, das über acht relativ kleine Tanks verfügt, ist die Mengenermittlung an Land. Die landseitigen Tanks sind so groß, dass acht bis zwölf komplette Schiffsloadungen in einen Landtank hineinpassen. Je größer aber das Volumen eines Behältnisses, desto größer ist auch der Messfehler. Dies gilt auch für Messungen mit Uhren, seien sie geeicht oder nicht. Deshalb gilt für die Mengenermittlung bei Binnentankschifftransporten verbindlich immer nur der Vergleich des Schiffsinnenaufmaßes nach dem Laden im Vergleich zum Schiffsinnenaufmaß vor dem Löschen. Sind diese beiden Messungen – abgesehen vom unvermeidlichen Messfehler von bis zu 0,15 % – annähernd gleich, dann gibt es kein Manko. Um zu vermeiden, dass sich in den Leitungen des Schiffes noch Mengen befinden, die naturgemäß beim Schiffsinnenaufmaß in den Tanks nicht erfasst werden, hat die Landseite beim Laden und beim Löschen das Recht, sämtliche Leitungen und Pumpen, Bunker und Hohlräume auf dem Schiff zu kontrollieren.

Keine Bedeutung für die Mengenermittlung hat das Landaufmaß. Das Landaufmaß ist nur ein Kontrollinstrument

für eine Plausibilitätskontrolle. Stimmt das Landaufmaß mit dem Schiffsinnenaufmaß nach dem Laden überein, dann besteht keinerlei Veranlassung, von einem Messfehler auszugehen. Gibt es eine Differenz zwischen Landaufmaß und Schiffsinnenaufmaß, legt das Schiff »Protest« ein. »Protest« bedeutet, dass das Schiff darauf besteht, dass das Schiffsaufmaß richtig und das Landmaß falsch ist. Üblich ist eine Toleranz von 0,15 %, alles was unter diesem Wert liegt, ist unvermeidlicher Messfehler und wird ignoriert. Legt das Schiff Protest ein, kann die Landseite darauf bestehen, dass das Schiff wieder gelöscht wird oder ein Surveyor die Menge an Bord des Schiffes nochmals ermittelt. Macht die Landseite von diesem Recht nicht Gebrauch, dann ist damit der Protest und das Schiffsinnenaufmaß als richtig akzeptiert. Geladen hat die Landseite dann die im Schiff ermittelte Menge.

Ergibt nach Abschluss der Reise das Schiffsinnenaufmaß nach dem Laden und vor dem Löschen annähernd den gleichen Wert, dann ist damit bewiesen, dass das Schiff alles, was es empfangen hat, auch gelöscht hat.

Ergibt sich eine Differenz zwischen dem Landaufmaß nach dem Löschen und dem Schiffsinnenaufmaß vor dem Löschen, dann hat die Landseite die Möglichkeit, das Schiff festzuhalten und untersuchen zu lassen, ob sich an Bord des Schiffes noch Restmengen befinden. Befindet sich keine Restmenge an Bord des Schiffes und gibt es keine Beweise für eine konkrete Unterschlagungshandlung während der Reise, dann ist damit bewiesen, dass alles gelöscht wurde, was in das Schiff geladen worden war. Die Referenzmessung an Land ist dann falsch.

Der Grund für dieses – seit es Tankschiffahrt gibt, gültigen – Systemes liegt darin, dass Landmessungen immer ungenauer sein müssen als Schiffsmessungen. Ein weiterer Grund liegt darin, dass die Landseite zwar das Schiff betreten darf, das Schiff aber nicht die Landseite. Deshalb kann das Schiff nicht überprüfen, ob die landseitige Messung richtig ist. Das Schiff kann auch nicht überprüfen, ob zum Beispiel während des Ladens oder des Löschens Produkt aus dem Landtank oder aus dem landseitigen Leitungssystem in einen Tanklastwagen oder sonstigen Behälter abgefüllt wurde oder nicht. Das kann und sollte aber die Polizei tun, erst recht, wenn das Schiff sie ausdrücklich darum bittet, weil der begründete Verdacht einer fahrlässigen oder vorsätzli-

chen Falschmessung an Land besteht. Manipulationen sind im weitreichenden Leitungssystem einfacher möglich, als in einem einfachen Schiff. Würde man nicht allein die schiffseitige, sondern die landseitige Messung als maßgeblich ansehen, müsste man immer das gesamte Leitungssystem und alle Tank landseitig kontrollieren. Dies wäre viel zu aufwendig.

Das vorbeschriebene System ist jedem Schiff, jeder Reederei, jedem Frachtführer, jeder Umschlagstelle und jedem Absender in der Binnentankschiffahrt bekannt. Es gibt nach Kenntnis des Unterzeichners bis heute nur eine Veröffentlichung zu diesem Thema. (Eibl/Wiese, Herausgeber, Probleme des Binnenschiffahrtsrecht 10, CF Müller, Heidelberg, 2004, Seite 83 ff, Fischer, Wem gehört der Rest der Ladung? Rechte und Pflichten der Transportbeteiligten beim Laden und Löschen eines Schiffes in zivilrechtlicher und strafrechtlicher Betrachtung (insbesondere Seite 94 ff)).

Für den strafrechtlichen Vorwurf oder Verdacht einer Ladungsunterschlagung an Bord eines Schiffes oder eine Produktunterschlagung an Land hat dieses System grundlegende Bedeutung.

Der Vorwurf einer schiffseitigen Ladungsunterschlagung kann nur bewiesen werden, wenn sich nach dem Laden oder nach dem Löschen eines Tankschiffes Teile der Ladung an einer Stelle auf dem Schiff auffinden lassen, die der schiffseitigen Mengenermittlung in den Schiffstanks entzogen ist. Dabei ist aber zu beachten, dass nicht jedes Schiff in der Lage ist, Tanks und Leitungen vollständig leerzustellen. Ist das Schiff mit einem efficient-stripping-system ausgestattet, dann lassen sich die Tanks bis auf wenige Liter löschen, bei älteren Löschesystemen kann diese Menge deutlich größer sein. Auch Pumpen und Leitungen lassen sich nicht immer vollständig leeren. Das sogenannte »Luft-Geben«, also die Erzeugung eines Unterdrucks im Leitungssystem, das Ladungsreste mit an Land reißt, garantiert auch nicht immer ein vollständiges restfreies Leeren der Leitungen.

Lassen sich keine über unvermeidbare Restmengen im Tankschiff hinausgehende Produktreste auffinden, dann kann der Nachweis einer schiffseitigen Ladungsunterschlagung nicht geführt werden. Aus den oben ausgeführten Gründen sind Differenzen zwischen schiffseitiger und landseitiger Mengenermittlung **alleine** niemals geeignet, den Vorwurf einer schiffseitigen Unterschlagung zu begründen.

Hinsichtlich landseitiger Produktunterschlagungen sind Mengenermittlung und das Auffinden von versteckten Teilmengen noch schwieriger als an Bord eines Schiffes. Überdies lässt sich oft nicht feststellen, ob nicht während der verhältnismäßig langen Löschdauer des Schiffes landseitig Produktmengen aus dem System entnommen wurden, zum Beispiel in Tanks oder Tanklastwagen.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer
Frankfurt am Main

In einem einschlägigen Fall hatte das Schiffsgerichtsgericht Mainz auf der Grundlage von Differenzen in der landseitigen und schiffseitigen Mengenermittlung nach dem Löschen ein Strafverfahren geführt und der Schiffer rechtskräftig in erster Instanz freigesprochen, leider mit einer sehr stark abgekürzten Begründung:

Urteil des Schiffsgerichts Mainz vom 12. Mai 2017, Az.: 408 CS 3500 Js 19381/16, rechtskräftig.

Urteil in dem Strafverfahren ... wegen Unterschlagung hat das Amtsgericht – Strafrichter – Mainz (ergänze: »als Schiffsgerichtsgericht« d. Red.) aufgrund der Hauptverhandlung vom 8. Mai 2017 ... für Recht erkannt:

Der Angeklagte wird freigesprochen. Die Kosten des Verfahrens und die notwendigen Auslagen des Angeklagten fallen der Staatskasse zur Last.

Gründe:

I. Dem Angeklagten ... wird durch Strafbefehl des Amtsgerichts Mainz vom 19. Oktober 2016, gegen den er form- und fristgerecht Einspruch eingelegt hat, ein Vergehen der Unterschlagung zur Last gelegt.

Ihm wird zur Last gelegt, vom 14.2.2015 bis 17.2.2016 als Schiffsführer des TMS X für die schweizerische Firma Y 2.616.772 Liter Heizöl von Antwerpen nach Frankfurt am Main transportiert zu haben. Auf der Fahrt habe er 7970 l des transportierten Produkts im Wert von 3333,82 € als Treibstoff für sein Schiff verwendet. Beim Löschen der Ladung in Frankfurt am Main sei die Fehlmenge aufgefallen.

II. Der dem Angeklagten zur Last gelegte Sachverhalt ist aus tatsächlichen Gründen nicht feststellbar.

III. Die Kostenentscheidung beruht auf § 467 1 StPO.