

TG_OBERGERICHT RBOG 2004 Nr. 25 vom 4. November 2004

Tg Obergericht, 2004-11-04, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/tg_obergericht_RBOG_2004_Nr._25

FR: TG_OBERGERICHT RBOG 2004 Nr. 25 du 4 novembre 2004

IT: TG_OBERGERICHT RBOG 2004 Nr. 25 del 4 novembre 2004

Regeste

1. Zur fahrlässigen Gewässerverschmutzung erwog die Vorinstanz, zwar sei weder Benzin noch Öl aus dem gesunkenen Schiff ausgelaufen. Es würden Anhaltspunkte fehlen, dass eine Gewässerverschmutzung nur durch die rasche Bergung des Schiffs habe verhindert werden können. Eine konkrete Gefährdung einer Gewässerverschmutzung ist demnach unter allen Gesichtspunkten zu verneinen, und entsprechend ist der Berufungskläger vom Vorwurf der (fahrlässigen) Gewässerverschmutzung freizusprechen.

Volltext

Thurgau Obergericht Rechenschaftsbericht 04.11.2004 RBOG 2004 Nr. 25 (SBR.2004.29)

Thurgovie Obergericht Rechenschaftsbericht 04.11.2004 RBOG 2004 Nr. 25

(SBR.2004.29) Turgovia Obergericht Rechenschaftsbericht 04.11.2004 RBOG 2004 Nr. 25

(SBR.2004.29)

1. Zur fahrlässigen Gewässerverschmutzung erwog die Vorinstanz, zwar sei weder Benzin noch Öl aus dem gesunkenen Schiff ausgelaufen. Es würden Anhaltspunkte fehlen, dass eine Gewässerverschmutzung nur durch die rasche Bergung des Schiffs habe verhindert werden können. Eine konkrete Gefährdung einer Gewässerverschmutzung ist demnach unter allen Gesichtspunkten zu verneinen, und entsprechend ist der Berufungskläger vom Vorwurf der (fahrlässigen) Gewässerverschmutzung freizusprechen.

RBOG 2004 Nr. 25 RBOG 2004 Nr. 25 Der Untergang eines motorisierten Schiffs stellt nicht zwangsläufig eine konkrete Gefährdung des Gewässers dar (Art. 6 GSchG) 1. Zur fahrlässigen Gewässerverschmutzung erwog die Vorinstanz, zwar sei weder Benzin noch Öl aus dem gesunkenen Schiff ausgelaufen. Indessen habe trotzdem die konkrete Gefahr einer Gewässerverschmutzung bestanden, weswegen die Seepolizei denn auch umgehend die Ölwehr zur Bergung des Schiffs aufgeboden habe. Weil die Witterung im Zeitpunkt des Untergangs stürmisch gewesen und der Seegrund am Unfallort steinig sei, habe die nahe Möglichkeit einer Gewässerverschmutzung durch aus dem Motor oder Tank auslaufendes Öl oder Benzin bestanden. Der Berufungskläger hält dagegen, die vorausgesetzte konkrete Gefährdung sei nicht gegeben. Es würden Anhaltspunkte fehlen, dass eine Gewässerverschmutzung nur durch die rasche Bergung des Schiffs habe verhindert werden können. 2. a) Gemäss Art. 6 GSchG ist es untersagt, Stoffe, die das Wasser verunreinigen können, mittelbar oder unmittelbar in ein Gewässer einzubringen oder sie versickern zu lassen (Abs. 1). Es ist auch untersagt, solche Stoffe ausserhalb eines Gewässers abzulagern oder auszubringen, sofern dadurch die konkrete Gefahr einer Verunreinigung des Wassers entsteht (Abs. 2). Nach Art. 70 GSchG wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft, wer vorsätzlich Stoffe, die das Wasser verunreinigen können,

widerrechtlich mittelbar oder unmittelbar in ein Gewässer einbringt, versickern lässt oder ausserhalb eines Gewässers abgelagert oder ausbringt und dadurch die Gefahr einer Verunreinigung eines Gewässers schafft (Abs. 1 lit. a). Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis bis zu sechs Monaten oder Busse (Abs. 2). Die Erfüllung des Tatbestands von Art. 70 Abs. 1 lit. a GSchG setzt eine konkrete Gefährdung des Wassers voraus; eine - selbst erhöhte - abstrakte Gefahr genügt nicht. Eine konkrete Gefahr ist gegeben, wenn nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge die Wahrscheinlichkeit oder nahe Möglichkeit einer Verletzung des geschützten Rechtsguts besteht (BGE vom 27. September 2002, 6S.520/2001, Erw. 1.2). b) Entgegen der Auffassung der Vorinstanz bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass durch den Untergang des Schiffs des Berufungsklägers eine nahe Möglichkeit der Verschmutzung des Wassers bestand. Insbesondere konnte die Polizei in ihrem Bericht nicht darlegen, weshalb eine akute Gefahr für eine Gewässerverschmutzung bestanden haben soll. Zwar trifft es zu, dass der Untergang eines motorisierten Schiffs immer die Gefahr einer Gewässerverschmutzung in sich birgt, und insofern war die sofortige Bergung des Schiffs durch die Seepolizei auch durchaus angezeigt. Solange aber nicht nachgewiesen ist, dass am Motor des Schiffs, am Treibstofftank oder den Verbindungsleitungen bzw. den Anschlusskupplungen eine undichte Stelle war, die zum Austritt von Öl oder Treibstoff hätte führen können, ist die Gefahr lediglich als abstrakt zu werten. Ausschlaggebend dafür ist, dass die relevanten Teile wegen der ausserordentlich hohen Explosionsgefahr von Benzindämpfen in ordnungsgemäsem Zustand dicht sein müssen. Zu diesem Zweck schreibt Art. 123 Abs. 3 quater der Verordnung zum Binnenschiffahrtsgesetz (SR 747.201.1; BSV) vor, dass Füll- und Entlüftungsleitungen von Tankanlagen so ausgeführt und verlegt sein müssen, dass es bei bestimmungsgemäßer Verwendung des Schiffs nicht zum Austritt von Brennstoff kommen kann. Die genannten Leitungen sind die einzigen Öffnungen eines Treibstofftanks, und wenn bezüglich dieser verlangt wird, dass sie dicht sein müssen, so gilt dies für den Tank als solchen und für die ab dem Tank zum Motor führenden Leitungen samt Kupplungen erst recht. Während die Füllöffnung regelmässig dicht verschlossen ist, stellt - wie das die Staatsanwaltschaft zutreffend darlegte - das Lüftungsventil den kritischen Punkt dar. Der Grund dafür liegt darin, dass dieses während des Betriebs geöffnet sein sollte, weil sonst bedingt durch die infolge des Benzinverbrauchs abnehmende Treibstoffmenge ein Vakuum im Tank entstünde, womit die Treibstoffzufuhr zum Motor nicht mehr gewährleistet wäre und dieser abstellen würde. Indessen machte der Berufungskläger geltend, dass dieses Ventil geschlossen gewesen sei. Zwar ist diese Behauptung zusammen mit der Staatsanwaltschaft als doch eher seltsam zu werten, doch bestätigt der Umstand, dass beim Untergang tatsächlich kein Benzin aus dem Tank ausfloss, die Darstellung des Berufungsklägers. Also ist davon auszugehen, dass dieser das Ventil - aus welchen Gründen auch immer - vor oder während der Fahrt verschloss. Die Staatsanwaltschaft vermochte jedenfalls den Beweis, dass das Ventil im Zeitpunkt des Untergangs geöffnet war, nicht zu erbringen. Nachdem auch keine Hinweise vorliegen, dass der Tank und der Motor irgendwelche Beschädigungen aufwiesen und daher Öl oder Treibstoff hätten auslaufen können, ist eine konkrete Gefährdung zu verneinen. Daran ändern auch die stürmische Witterung beim Untergang und der steinige Seegrund beim Unfallort nichts: Zum einen schwamm der Kunststoff-Benzintank auf dem See und konnte so durch die Steine am Seegrund unmöglich beschädigt werden. Zum anderen konnte auch der Motor nicht auf den Steinen aufschlagen: Zur Befreiung des in den Propellerflügeln verwickelten Netzes kippte der Berufungskläger den Aussenbordmotor kurz vor dem Untergang hoch, womit der Motor mit seinem Sporn

die Steine am Seegrund gar nicht berührte, mag das Schiff durch den Wellengang noch so sehr gegen die Steine geschlagen worden sein. Insofern bestehen auch keine Anhaltspunkte, dass der Motor durch ein Bersten des Motorblocks in Bälde hätte undicht werden können. Eine konkrete Gefährdung einer Gewässerverschmutzung ist demnach unter allen Gesichtspunkten zu verneinen, und entsprechend ist der Berufungskläger vom Vorwurf der (fahrlässigen) Gewässerverschmutzung freizusprechen. Obergericht, 4. November 2004, SBR.2004.29

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.