



| | | | | |
|-------|--|---------------|-----------|---------------|
| Vert. | First not. | <i>Impuls</i> | KR K/A | Mdt. |
| RA | EINGEGANGEN | | | Kem- men |
| SB | 16. MAI 2019 | | | Rück- sch. |
| Bück- | Rechtsanwälte Günther Partnerschaft | | | Zan- lung |
| zdA | | | | Sten- g. |

Verwaltungsgericht Hamburg

Beschluss

In der Verwaltungsrechtssache

Verein Mare Liberum e. V.,
Gneisenaustraße 2 a,
10961 Berlin,

- Antragsteller -

Prozessbevollmächtigte(r):
Rechtsanwälte Günther,
Mittelweg 150,
20148 Hamburg,
- 00736/18 - ,

g e g e n

Berufsgenossenschaft für Verkehrswirtschaft, Post-Logistik
Telekommunikation - Dienststelle Schiffssicherheit,
Ottenser Hauptstraße 54,
22765 Hamburg,

- Antragsgegnerin -

hat das Verwaltungsgericht Hamburg, Kammer 5, am 13. Mai 2019 durch

den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgericht [REDACTED],
die Richterin am Verwaltungsgericht [REDACTED],
die Richterin am Verwaltungsgericht [REDACTED],

beschlossen:

Die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen die Festhalteverfügung der Antragsgegnerin vom 18. April 2019 wird wiederhergestellt.

Die Antragsgegnerin trägt die Kosten des Verfahrens.

Der Streitwert wird auf 5000,-- EUR festgesetzt.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss steht den Beteiligten und sonst von der Entscheidung Betroffenen die Beschwerde an das Hamburgische Oberverwaltungsgericht zu. Sie ist innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntgabe des Beschlusses schriftlich oder nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – in elektronischer Form beim Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, einzulegen.

Die Beschwerdefrist wird auch gewahrt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist beim Hamburgischen Oberverwaltungsgericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, schriftlich oder in elektronischer Form (s.o.) eingeht.

Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung zu begründen. Die Begründung ist, sofern sie nicht bereits mit der Beschwerde vorgelegt worden ist, bei dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, schriftlich oder in elektronischer Form (s.o.) einzureichen. Sie muss einen bestimmten Antrag enthalten, die Gründe darlegen, aus denen die Entscheidung abzuändern ist oder aufzuheben ist, und sich mit der angefochtenen Entscheidung auseinandersetzen.

Eine Beschwerde in Streitigkeiten über Kosten, Gebühren und Auslagen ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 EUR übersteigt.

Der Beschwerde sowie allen Schriftsätzen sollen – sofern sie nicht in elektronischer Form eingereicht werden – Abschriften für die Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfungsverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer der in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Ferner sind die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen als Bevollmächtigte zugelassen. Ergänzend wird wegen der weiteren Einzelheiten auf § 67 Abs. 2 Satz 3, Abs. 4 und Abs. 5 VwGO verwiesen.

Hinsichtlich der Festsetzung des Streitwertes steht den Beteiligten die Beschwerde an das Hamburgische Oberverwaltungsgericht zu. Die Streitwertbeschwerde ist schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle oder in elektronischer Form (s.o.) beim Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, einzulegen.

Sie ist spätestens innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt hat, einzulegen.

Soweit die Beschwerde gegen die Streitwertfestsetzung nicht durch das Verwaltungsgericht zugelassen worden ist, ist eine Beschwerde gegen die Streitwertfestsetzung nur gegeben, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 EUR übersteigt.

Gründe:

I.

Der Antragsteller begehrt vorläufigen Rechtsschutz gegen eine Festhalteverfügung für das Schiff Mare Liberum.

Der Antragsteller ist seit 2018 Eigentümer des Schiffes Mare Liberum, das 1917 in den Niederlanden als Krabbenkutter gebaut wurde und jetzt unter deutscher Flagge fährt. 1964 wurde das Schiff umgebaut, wobei die Lade- und Funktionsräume nebst Zubehör für eine Nutzung als Fischereifahrzeug entfernt und u.a. Kabinen mit 7 Kojen, Badezimmer, Salon und Küche eingebaut wurden. Dabei wurde das Schiff um 4 m, 1985 nochmals um 1,73 m verlängert. Die sich danach ergebende Bruttoreaumzahl errechnet der Antragsteller auf 49,24. 1985 wurde das Schiff aus dem niederländischen Fischereiregister ausgetragen. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie bezeichnet das Schiff in einem

Schiffszertifikat von 2015 als Motoryacht Stahl und stellte 2018 einen Schiffsmessbrief für Sportfahrzeuge, Schiffstyp Motoryacht aus. Am 3. August 2018 stellte das Amtsgericht Charlottenburg das Recht zur Führung der Bundesflagge nach § 1 FlaggRG erneut fest und wurde das Schiff ins deutsche Seeschiffsregister eingetragen.

Der Antragsteller ist ein gemeinnütziger Verein, dessen Vereinszweck nach § 2 seiner Satzung u.a. darin besteht, die Hilfe für Flüchtlinge, die Rettung Schiffbrüchiger aus Lebensgefahr sowie die internationale Gesinnung der Toleranz auf allen Gebieten der Kultur und des Völkerverständigungsgedankens zu fördern. Zu diesem Zweck nutzt der Verein das Schiff, um die Verhältnisse in den Grenzgewässern zwischen Griechenland und der Türkei in der Ägäis zu beobachten. Nach seinem Eindruck werden dort zunehmend Boote mit Flüchtlingen aus griechischen Gewässern zurück in die Türkei gebracht. Der Antragsteller will diese Vorgänge beobachten, dokumentieren und für Personen in Seenot Hilfe herbeirufen.

Die Antragsgegnerin forderte den Antragsteller zunächst per E-Mail, dann mit Schreiben vom 18. Oktober 2018 auf, sich mit der Antragsgegnerin in Verbindung zu setzen, um zu klären, welche Sicherheitsanforderungen das Schiff für den Einsatzzweck erfüllen muss. Daraufhin übersandte der Antragsteller der Antragsgegnerin verschiedene Unterlagen (Pläne, Fotos, Eigentumsnachweise, Schiffsmessbrief, Schiffsregisterauszug, Ultraschall-dickenprüfung, Vereinssatzung).

Auf Bitten der Antragsgegnerin fand am 2. April 2019 eine Besprechung zwischen den Beteiligten statt, in der unterschiedliche Rechtspositionen erörtert wurden. Der Antragsteller sah das Schiff nach seinem Umbau als Schiff zu Sport- und Freizeitzielen an. Die Antragsgegnerin teilte diese Auffassung nicht und stützte sich dabei auf ein Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 20. März 2019, wonach nach Regel 1.2 Nr. 5 des Teils 6 der Anlage 1a zu den §§ 6 und 6a SchSV Teil 6 nicht für Kleinfahrzeuge gilt, die nicht gewerbsmäßig zu Sport- und Freizeitzielen eingesetzt werden. Ein Einsatz zu Sport- und Freizeitzielen im Sinne des Schiffssicherheitsrechts liege vor, wenn er der Erholung und der Ausübung eines Hobbys diene, da nur in diesem Fall von einer geringeren Gefährdung von Schiff und Besatzung ausgegangen werden könne.

Mit Schreiben vom 9. April 2019 verdeutlichte der Antragsteller seine Rechtsposition, wonach es auf den gegenwärtigen Schiffstyp als Motoryacht und nicht auf den aufgegebenen Typ als Krabbenkutter ankomme, so dass es sich nunmehr um ein Schiff zu Sport-

und Freizeit Zwecken handele. Zu diesem Zweck sei es seit dem Umbau verwendet worden. Die Antragsgegnerin beharrte darauf, dass für den vorgesehenen Einsatzzweck ein gültiges Schiffssicherheitszeugnis benötigt werde und kündigte eine Festhalteverfügung an.

Mit Festhalteverfügung vom 18. April 2019 untersagte die Antragsgegnerin das Auslaufen und die Weiterfahrt des Schiffes und ordnete die sofortige Vollziehung des Bescheides an. Zur Begründung führte die Antragsgegnerin im Wesentlichen aus, dass die Mare Liberum nicht über das erforderliche Schiffssicherheitszeugnis verfüge. Als ehemaliger Krabbenkutter gelte für das Schiff nicht die Verordnung über die Inbetriebnahme von Sportbooten und Wassermotorrädern sowie deren Vermietung und gewerbsmäßige Nutzung im Küstenbereich, weil das Schiff nicht als Sportboot, sondern als Fischereifahrzeug gebaut worden sei. Damit sei es als Frachtschiff anzusehen und benötige ein entsprechendes Sicherheitszeugnis. Eine aktuelle Vermessung des Schiffes, aus der sich die genaue Bruttoreaumzahl ergebe, liege nicht vor. Selbst bei einer Bruttoreumzahl von unter 100 benötige das Schiff als Kleinfahrzeug ein Sicherheitszeugnis, weil es sich bei seinem Einsatzzweck nicht um Sport- und Freizeit Zwecke handele.

Am 29. April 2019 erhob der Antragsteller Widerspruch und hat um vorläufigen Rechtsschutz nachgesucht. Er trägt unter anderem vor, dass die Festhalteverfügung rechtswidrig sei, weil die Mare Liberum über alle erforderlichen Zeugnisse verfüge. Das Schiff sei ein großes Sportboot i.S.d. § 2 Abs. 1 Nr. 2 See-Sportbootverordnung, da das Merkmal „für Sport- und Freizeit Zwecke gebaut“ auch Schiffe umfasse, die durch einen Umbau so verändert worden seien, dass sie nunmehr objektiv ausschließlich für Sport- und Freizeit Zwecke geeignet und bestimmt seien. Eine solche Auslegung der Regelung entspreche europarechtlichen Regelungen, die auf eine Bestimmung für Freizeit Zwecke abstellen und vorsehen, dass ein Boot infolge eines größeren Umbaus als neues Boot zu betrachten ist. Nach Teil 6 der Anlage 1a SchSV sei gleichfalls kein Schiffssicherheitszeugnis erforderlich, weil das Schiff entsprechend der Satzung des Vereins nicht gewerbsmäßig eingesetzt werde. Es diene zudem Sport- und Freizeit Zwecken, weil dieser Begriff weit auszulegen und als Abgrenzung zur beruflichen Nutzung zu verstehen sei. Die Fahrten der Mare Liberum erfolgten in der Freizeit der Besatzung, d.h. außerhalb der Berufstätigkeit des Einzelnen und ausschließlich selbstlos. Die Mare Liberum liege derzeit in Skala Loutron (Griechenland) und solle am 7. Mai 2019 wieder auslaufen. Bis zum 3. Mai 2019 sollten die Besatzungsmitglieder an Bord sein, die sich von ihren üblichen Berufen freigenommen hätten. In der Vergangenheit sei das Schiff als großes Sportboot unbeanstandet unter-

wegs gewesen, ohne dass ein Schiffssicherheitszeugnis für Frachtschiffe verlangt worden sei.

Der Antragsteller beantragt,

die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen die Festhalteverfügung der Antragsgegnerin vom 18. April 208 wiederherzustellen.

Die Antragsgegnerin beantragt,

den Antrag abzulehnen.

Sie trägt unter anderem vor, dass das Schiff nicht zu Sport- und Freizeitzwecken gebaut worden sei. Es handele sich schon von der Bauart her nicht um ein Sportboot, sondern um einen Krabbenkutter. Fahrzeuge, die für Sport- und Freizeitzwecke gebaut worden seien, würden aufgrund der geringeren Gefahren für Personen an Bord, die Schifffahrt und Umwelt privilegiert. Demgegenüber hätten ehemalige Berufsfahrzeuge aufgrund ihrer Größe, schwereren Bauart und sonstigen Beschaffenheit eine höhere Betriebsgefahr. In welcher Weise das Schiff im Schiffsregister bzw. dem Schiffsmessbrief bezeichnet worden sei, sei unerheblich. Auch die Richtlinie 2013/53/EU, die durch die Zehnte Verordnung zum Produktsicherheitsgesetz in nationales Recht umgesetzt werde, lege den Begriff des Sportboots nicht in einer für den vorliegenden Fall relevanten Weise fest. Das Schiff bleibe nach dem Umbau im Ursprung ein Fischereifahrzeug, weil selbst größere Umbauten den Status in der jeweiligen Schiffskategorie unberührt ließen. Im Übrigen werde das Schiff bei dem Einsatz zur Menschenrechtsbeobachtung und Förderung der Seenotrettung im Mittelmeer nicht für Sport- und Freizeitzwecke verwendet, da dieser Zweck nicht der Erholung und auch nicht der Ausübung eines Hobbies diene, sondern der Verfolgung des satzungsmäßigen Vereinszwecks des Antragstellers. Dabei könne nicht von einer geringeren Gefährdung der Personen an Bord, der Schifffahrt und Umwelt ausgegangen werden. Das Schiff sei als Frachtschiff anzusehen, weil dies nach der Begriffsbestimmung in der Anlage 1a zu § 6 SchSV nicht erfordere, dass Fracht transportiert werde.

Die Sachakten haben dem Gericht bei seiner Entscheidung vorgelegen.

II.

Der nach § 80 Abs. 5 VwGO zulässige Antrag hat auch in der Sache Erfolg.

Die Abwägung der beiderseitigen Interessen ergibt einen Vorrang des privaten Interesses des Antragstellers an der Herstellung der aufschiebenden Wirkung vor dem öffentlichen Interesse am Sofortvollzug der angegriffenen Festhalteverfügung. Denn nach der in diesem Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nur möglichen, aber auch ausreichenden summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage dürfte sich die Festhalteverfügung der Antragsgegnerin als rechtswidrig erweisen.

Die Voraussetzungen für den Erlass einer Festhalteverfügung nach § 11 Abs. 1 Nr. 2 SchSV sind nicht erfüllt. Danach verbietet die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (unter anderem) das Auslaufen und die Weiterfahrt eines zur Führung der Bundesflagge berechtigten Schiffes, wenn für ein solches Schiff nicht die vorgeschriebenen gültigen Zeugnisse über die Erfüllung der Anforderungen, die nach dem internationalen schiffsbezogenen Sicherheitsstandard, dem Schiffssicherheitsgesetz oder im Rahmen des Seeaufgabengesetzes vorgeschrieben sind, nachgewiesen werden können.

Die Mare Liberum verfügt nicht über ein Schiffssicherheitszeugnis wie es nach § 9 Abs. 3 S. 1 Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) für Schiffe erforderlich ist, auf die die Sicherheitsstandards nach §§ 5 oder 6 SchSV anzuwenden sind. Ein solches Sicherheitszeugnis ist allerdings auch nicht erforderlich, weil es sich bei der Mare Liberum um ein Schiff handelt, für das die Anforderungen dieser Regelungen nicht gelten. Im Einzelnen:

Es lässt sich nicht feststellen, dass auf die Mare Liberum internationale Regelungen (§ 5 Abs. 1 SchSV) oder Vorschriften in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften bzw. der Europäischen Union (§ 5 Abs. 2 SchSV) anzuwenden sind, die schiffsbezogene Sicherheitsstandards festlegen. Aber auch die Anforderungen nach § 6 Abs. 1 i.V.m. der Anlage 1a SchSV muss die Mare Liberum nach summarischer Prüfung im Eilverfahren nicht einhalten, da sie keinem der Schiffstypen zuzuordnen ist, für den die Anforderungen nach Anlage 1a gelten.

Als Fischereifahrzeug im Sinne des § 6 Abs. 1 S. 2 Nr. 5 SchSV i.V.m. Anlage 1a Teil 5 ist die Mare Liberum nach ihrem Umbau 1964 nicht anzusehen, weil hierunter nur ein Fahrzeug verstanden wird, das für den Fang von Fischen oder anderen Lebewesen des Meeres oder für deren anderweitige Gewinnung und Verarbeitung verwendet wird (Anlage 1 a Teil 5 Ziffer 2.1). Bei dem damaligen Umbau des Schiffes wurden jedoch die Lade- und

Funktionsräume nebst Zubehör für eine Nutzung als Fischereifahrzeug entfernt. In der Folgezeit wurde das Schiff nicht mehr für die Fischerei verwendet.

Es kann dahinstehen, ob die Mare Liberum als Sportboot im Sinne des § 6 Abs. 1 S. 2 Nr. 4 SchSV i.V.m. der See-Sportbootverordnung anzusehen ist, für das unter bestimmten Voraussetzungen ein Schiffssicherheitszeugnis nicht erforderlich ist. Denn jedenfalls handelt es sich bei der Mare Liberum um ein Frachtschiff, für das allerdings die Sicherheitsanforderungen nach § 6 Abs. 1 S. 2 SchSV i.V.m. Anlage 1a Teil 6 hierzu nicht gelten.

Nach Anlage 1a Teil 6 Kapitel 1 Ziffer 2.1 1. ist unter einem Frachtschiff ein Schiff zu verstehen, das kein Fahrgastschiff ist, mithin zwölf Fahrgäste oder weniger befördert oder hierfür zugelassen ist (vgl. Anlage 1a zu § 6 SchSV, Teil 7 Ziffer 2.1 1.). Davon ist für die Mare Liberum auszugehen. Nach Angaben des Antragstellers besteht die Besatzung des Schiffes aus fünf Personen. Dabei dürfte diese Anzahl die Gesamtzahl der Personen umfassen, die sich während der Fahrt an Bord befinden und nicht im Sinne der Begriffsbestimmung in Art. 2 Buchst. k) der RL 2009/45/EG vom 6. Mai 2009 zu verstehen sein, wonach der Kapitän und Mitglieder der Schiffsbesatzung oder andere Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes für dessen Belange angestellt oder beschäftigt sind, nicht mitzurechnen sind. Dafür spricht das vom Antragsteller als Anlage Ast 2 eingereichte Exposé, dem unter „Accomodation“ zu entnehmen ist, dass das Schiff über drei Kabinen mit 7 Betten verfügt.

Von den Sicherheitsanforderungen für Frachtschiffe werden allerdings bestimmte Schiffstypen ausgenommen, zu denen auch die Mare Liberum zählt. Nach Ziffer 1.2.5 der Anlage 1a Teil 6 Kapitel 1 zu § 6 SchSV gilt dieser Teil (der Anlage) nicht für Kleinfahrzeuge, die nicht gewerbsmäßig für Sport- und Freizeit Zwecke verwendet werden.

Das Gericht geht davon aus, dass es sich bei der Mare Liberum um ein derartiges Kleinfahrzeug handelt. Unter einem Kleinfahrzeug ist nach Ziffer 2.1 2. der Anlage 1a Teil 6 Kapitel 1 zu § 6 SchSV ein Frachtschiff bis zu einer Bruttoreaumzahl von 100 zu verstehen. Das ist für die Mare Liberum anzunehmen, auch wenn eine aktuelle Vermessung des Schiffes, aus der sich die genaue Bruttoreumzahl ergibt, nicht vorliegt. Der Antragsteller hat die Bruttoreumzahl nach überschlägiger Berechnung zuletzt mit 49,27 angegeben. Auch die Antragsgegnerin geht von einer Bruttoreumzahl von unter 100 aus. Dies deutete sich bereits in der Begründung der Festhalteverfügung an und wurde in einem Telefonat mit dem Gericht bestätigt.

Den vorliegenden Unterlagen und Informationen ist außerdem zu entnehmen, dass die Mare Liberum nicht gewerbsmäßig verwendet wird. Unter einer gewerbsmäßigen Nutzung ist zu verstehen, dass der Einsatz des Schiffes mit einer gewissen Regelmäßigkeit zum Zwecke der Gewinnerzielung erfolgt (vgl. OVG Hamburg, Beschl. v. 8.10.2010, 1 Bs 181/10, juris Rn. 8). Dafür gibt es keine Anhaltspunkte. Wie aus der Satzung des Antragstellers hervorgeht, verfolgt er ausschließlich gemeinnützige Zwecke, die dort in § 2 näher umschrieben sind. Mitglieder zahlen Beiträge, die nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden dürfen. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins (§§ 2 Abs. 1, 3 Abs. 2 und 5 der Satzung). Entgegenstehendes lässt auch die Homepage von Mare Liberum nicht erkennen (www.mare-liberum.org). Darin heißt es u.a., dass der Verein sich ausschließlich durch Spenden und Beiträge finanziert, die Crews an Land und an Bord auf freiwilliger Basis arbeiten, aber finanzielle Hilfe brauchen, um bestimmte Ausgaben zu decken: Equipment, Kraftstoff für das Schiff, Hafengebühren, Reisekosten und die Recherche im back office. Des Weiteren wird dazu aufgerufen Teil der Crew zu werden. Dass über Spenden und Mitgliedsbeiträge hinaus finanzielle Beiträge zur Gewinnerzielung erwirtschaftet werden, geht daraus an keiner Stelle hervor.

Schließlich geht das Gericht davon aus, dass die Mare Liberum für Sport- und Freizeit-zwecke im Sinne der Regelung in Ziffer 1.2. 5. der Anlage 1a Teil 6 Kapitel 1 zu § 6 SchSV verwendet wird.

Dabei sind Freizeit-zwecke zunächst in Abgrenzung zu beruflichen Zwecken zu verstehen als Vorhaben oder Ziele, die jemand außerhalb seines Berufes verfolgt. Allerdings wird dieser Begriff im Hinblick auf den hier bestehenden Zusammenhang mit Sicherheitsanforderungen in der Schifffahrt damit noch nicht hinreichend bestimmt. Vielmehr legt das Gericht den Begriff ‚Freizeit-zwecke‘ in der hier anzuwendenden Vorschrift im Rahmen des vorliegenden Eilverfahrens dahingehend einschränkend aus, dass hierunter solche nicht-beruflichen Aktivitäten nicht fallen, bei denen sich die betreffenden Personen zwar in ihrer Freizeit (außerhalb ihrer jeweiligen beruflichen Tätigkeit) freiwillig und unentgeltlich engagieren, bei denen sie sich aber vertraglich in einer Weise verpflichten, dass ihr Tätigwerden im konkreten Einzelfall für sie nicht mehr zur freien Disposition steht, wie dies zum Beispiel bei ehrenamtlichen Tätigkeiten bei Rettungsdiensten wie der freiwilligen Feuerwehr der Fall sein dürfte. Denn allein durch eine Abgrenzung zur beruflichen Tätigkeit würde dem Umstand nicht Rechnung getragen, dass der Einzelne auch in diesem Bereich in einer Weise schutzbedürftig sein kann, die ein präventives staatliches Handeln rechtfertigt.

tigt oder erfordert. Dabei ist davon auszugehen, dass es im Bereich der Freizeit Zwecke generell jedem Einzelnen obliegt, die dabei für ihn entstehenden Risiken abzuschätzen und hierauf durch geeignete Maßnahmen oder gar Verzicht auf das Vorhaben zu reagieren. Im Bereich von Sicherheitsanforderungen für Schiffe hat sich dies nach dem Verständnis der einschlägigen rechtlichen Vorschriften, wie es das Gericht im Rahmen des vorliegenden Eilverfahrens zugrunde legt, in der Weise ausgewirkt, dass sich staatliches Handeln derzeit in Bezug auf reine Freizeitaktivitäten im Wesentlichen darauf beschränkt, Sicherheitsstandards festzulegen, etwa hinsichtlich des Baus und der Ausstattung von Schiffen, hierauf bezogen den Verantwortungsbereich des Einzelnen zu bestimmen und die Einhaltung dieser Anforderungen zu überwachen. So ist die Gewährleistung der Schiffssicherheit generell eine staatliche Aufgabe (vgl. § 1 SeeAufgG), jedoch kommt in § 3 SchSG und ebenso in § 2 Abs. 1 SchSV die Eigenverantwortung des Schifffahrttreibenden zum Ausdruck, der für den sicheren Betrieb des Schiffes sorgen muss. Den zuständigen Behörden obliegt es dann, die Einhaltung der Sicherheitsanforderungen zu überwachen (§§ 10 Abs. 2 SchSG, 10 Abs. 2 SchSV).

Auch in einem Bereich, der - wie generell bei Freizeit Zwecken - in der Verantwortung des Einzelnen liegt, kann sich allerdings die Situation so darstellen, dass der Einzelne stärker schutzbedürftig ist und damit auch stärker darauf vertrauen können muss, dass Sicherheitsanforderungen eingehalten werden. Allein die Möglichkeit der zuständigen Behörden, Sicherheitsanforderungen zu überwachen, würde dann der stärkeren Schutzbedürftigkeit nicht genügen, weil daraus im Wesentlichen eine nachträgliche Kontrolle folgt, der Einzelne hingegen darauf vertrauen können muss, dass Sicherheitsanforderungen von vornherein eingehalten worden sind. Dem würde durch ein präventives Verbot Rechnung getragen werden können, ein Schiff nur dann zur Seefahrt einzusetzen, wenn die erforderlichen Sicherheitszeugnisse vorliegen. Bezogen auf die nähere Eingrenzung des Begriffs „Freizeit Zwecke“ in der hier anzuwendenden Vorschrift geht das Gericht von einer stärkeren Schutzbedürftigkeit des Einzelnen dann aus, wenn er sich in seiner Freizeit verbindlich dazu verpflichtet hat, eine bestimmte Tätigkeit auszuüben. In einer solchen Situation ist der Spielraum seiner Verantwortlichkeit und seiner Handlungsmöglichkeiten eingeschränkt. Es steht es ihm nämlich nicht mehr frei, nach Abschätzung des Sicherheitsrisikos zu reagieren und ggf. ohne weiteres auf das Vorhaben zu verzichten.

Dass die Mare Liberum in der Weise eingesetzt wird, dass sich die mitfahrenden Personen verbindlich dazu verpflichtet haben, an der Beobachtungsmission teilzunehmen, ist allerdings für das Gericht nicht erkennbar. Wie aus der Homepage (www.mare-

liberum.org) hervorgeht, wird das Schiff für eine Beobachtermission in der Ägäis eingesetzt, bei der Fahrten unternommen werden, auf denen die Situation der Flüchtlinge, die per Schiff aus der Türkei nach Griechenland gelangen wollen, dokumentiert und ggf. Hilfe herbeigerufen wird. Die Crew des Schiffes setzt sich dabei aus Personen zusammen, die auf freiwilliger Basis an dem Vorhaben mitwirken (s. Homepage: „unterstützt uns“). Auf der Homepage wirbt der Antragsteller darum, nautisches und technisches Personal sowie Medienkoordinatoren für seine Arbeit zu gewinnen, wendet sich darüber hinaus aber auch an Interessierte. Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass diese Personen dann verbindlich dazu verpflichtet werden, an den Fahrten teilzunehmen. Daraus folgt, dass diesen Personen im vollen Umfang Reaktionsmöglichkeiten im Hinblick auf die Teilnahme an der Fahrt verbleiben und für sie keine größere Schutzbedürftigkeit besteht.

III.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Festsetzung des Streitwerts folgt aus §§ 53 Abs. 2 Nr. 2, 52 Abs. 1 GKG.

■■■■■

■■■■■

■■■■■



Für die Richtigkeit der Abschrift
Hamburg, den 13.05.2019

■■■■■
Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt –
ohne Unterschrift gültig.