Autoren:

Herbert Draber und Kpt. Volker Mitschke

Außergewöhnliche
Vorkommnisse
auf See

1983

ROS 412 „Grete Walter“

wird vor
Mauretanien
gezielt beschossen

Ein Blick auf das Seerecht:

Gesetzlich und in Abkommen geregelt ist , dass ausländische Schiffe nur mit

„Genehmigung in Form einer Fischereilizenz“

das Recht haben in den jeweiligen Küstenmeeren
und Wirtschaftszonen fischen dürfen.

Ohne Lizenzvereinbarungen ist der Fischfang in den Seegewässern
von Küstenstaaten innerhalb der Hoheitsgewässer
und der festgelegten Außergewöhnlichen Wirtschaftszonen
oder Ökonomischer Zone verboten

Das Original der Lizenz muss im Besitz des Kapitäns sein.

Besonderheiten zur Fischereisituation in Mauretanien 1983

Zwischen der DDR und Mauretanien bestand kein bilaterales Fischereiabkommen

Die Fischfanggenehmigung für unsere Flotte war zwischen den Firmen
Joint Trawler Ltd. Sveden AB (J.T.)
und Fischimpex Rostock sowie ASIMEX Berlin
vom 05.02.1981 geregelt und bis zum 31.12.1982 gültig.

d.h. eine schwedische Firma war also als Zwischenhändler für Fischimpex Rostock zuständig für die Lizenzbereitstellung und Klärung von Meinungsverschiedenheiten.

Folgen von Vertrags- und Pflichtverletzungen waren nicht Bestandteil der Vereinbarung !

Vermutlich kam es infolge der abgelaufenen Fanggenehmigung 1983
zu mehreren Komplikationen und Zwischenfällen:

(nach Aussagen von verschiedenen Kapitänen war 1983 eine Sammellizenz an Bord der Schiffe in der fixiert war, einmal die Anzahl der genehmigten Schiffe, sowie eine Ausreichung einer Fangquote)

27.02.1983 ROS 419 „Philipp Müller“

Kapitän wird unter dem Vorwurf, eine ungültige Lizenz zu haben,
im Hafen von Nouadhibou das Seefahrtsbuch abgenommen.
Am nächsten Tag wird es wieder ausgehändigt.

17.03.1983 SAS 297 SEEWAL

Auf der Position 20° 38′ N 17°04′ W wird unter Beschuldigung, in einem Verbotsgebiet zu fischen, von Angehörigen des Patrouillenboots P 362 „EL BEIG“ die Seefahrtsbücher der Besatzung, das Sicherheitszeugnis und die Fischereilizenz* eingezogen mit der Weisung den Hafen von Nouadhibou anzulaufen.
Mauretanische Behörden erklären “bedauerlichen Irrtum“ (?).
Kutter kann an 20.03.83 wieder die Fischerei aufnehmen.

*Fischereilizenz (?)
hatte die DDR nun eine?

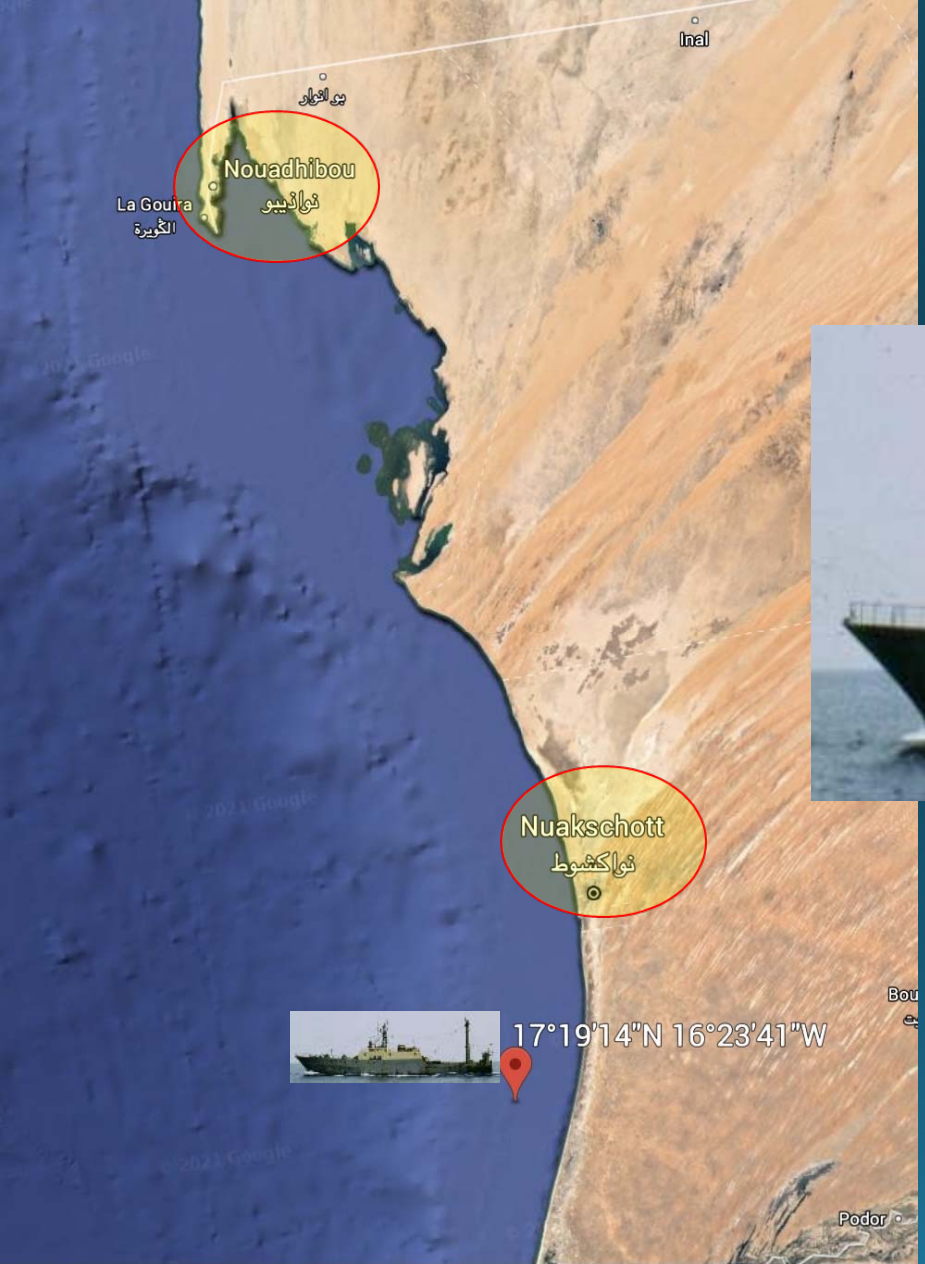
24.04.1983 ROS 420 MAGNUS POSER

Auf der Position 17°21´ N 16°32´ W um 23:30 Uhr Behinderung beim Ausbringen des Fanggeschirrs durch ein abgeblendetes Fahrzeug.
Ein Anruf von ROS 420 bleibt unbeantwortet.
Statt dessen schießt das mauretanisch Patrollienboot P 361 „EL VAIZ" ohne Vorwarnung vor den Bug und hinter das Heck.

Nach Aufstoppen und Einholung des Fanggeschirrs erfolgt durch mauretanische Behörden Maschenweitenkotrolle ohne Beanstandung.
Musterrolle, Seefahrtsbücher der Besatzung, Sicherheitszeugnis und Lizenzen wurden eingezogen.
Der Kapitän erhält die Weisung, Noudhibou anzulaufen. Die Behörden deuteten die Arbeitslichter an Deck als „Betreiben von Lichtfischerei". Nach Klärung des Sachverhalts und dem Einlaufen von P 361 „EL VAIZ" am 28.04.83 kann ROS 420 wieder zum Fischfang auslaufen.

Soweit zur Vorgeschichte.

Die Situation am 23.Mai 1983



Am 12.05.1983 trieb ROS 412 „Grete Walter“ mit unklarer Hauptantriebsanlage vor der mauretanischen Küste im Abstand zwischen 12 und 23 Seemeilen in südliche Richtung mit ca. 1 Knoten.
Die Signal- und Lichterführung bei Tag und Nacht entsprach der Seestraßenordnung für ein manövrierunfähiges Schiff.

Zur Standortbestimmung wurde der Satellitennavigationsempfänger und das Radargerät genutzt. Die Brücke war stets mit einem nautischen Offizier und einem Wachmatrosen besetzt und Hörbereitschaft auf UKW-Kanal 16 ständig gewährleistet.

Diese Situation bestand auch am 23.05.1983 gegen 14:30 Uhr fort.

Das Fanggeschirr befand sich in nicht einsatzklarem Zustand. Auf der Brücke befand sich der Kapitän, der II. nautische Offizier und der Funkoffizier.

Von Süden her näherte sich das Patrollienboot P 362 „EL BEIG“ mit dem internationalen Flaggensignal „L“ .
Dies bedeutet „bringen Sie Ihr Fahrzeug sofort zum stehen“.

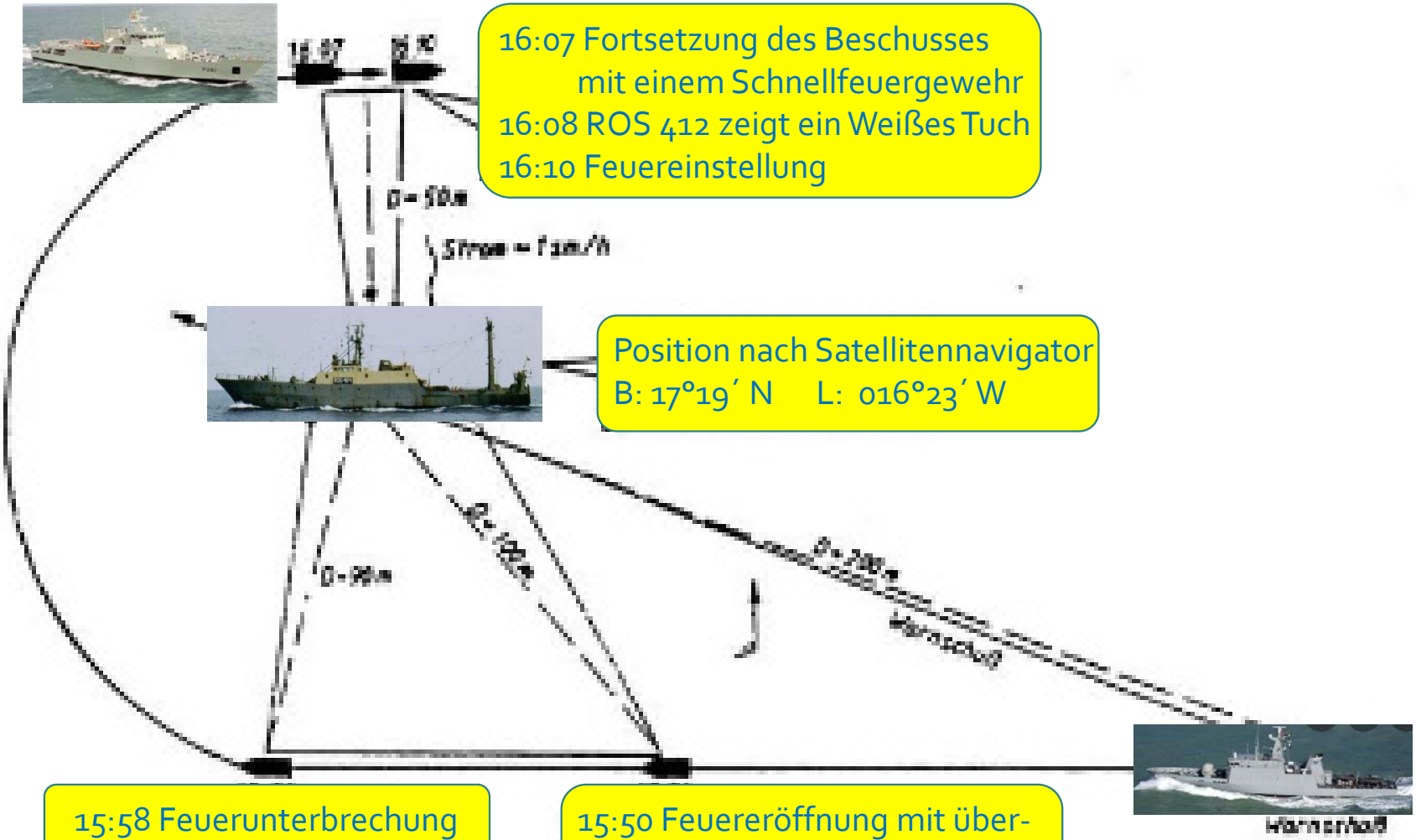
Etwa 80m von ROS 412 entfernt stoppte P 362 „EL BEIG“, kam mit einem Schlauchboot und 2 Personen, davon eine mit und eine ohne Uniform, längsseits und zur Kontrolle an Bord.

Die „Arbeitslizenz“ wurde beanstandet und mit dem Sicherheitszeugnis und den Seefahrtsbüchern der Besatzung eingezogen.
Der Kapitän wurde aufgefordert, auf „EL BEIG“ überzusteigen, um zur Überprüfung der Angelegenheit nach Nouakchott gebracht zu werden.

Nachdem der Fangleiter, der sich zu diesem Zeitpunkt auf ROS 332 befand, von den Fakten über UKW-Funk Kenntnis erhalten hatte, forderte er den Kapitän auf an Bord zu verbleiben, was letzterer befolgte.

Von dieser Entscheidung setzte der Kapitän die bereits an Deck wartenden Kontrollpersonen in Kenntnis.
Diese verließen daraufhin um 15:30 Uhr ROS 412 und kehrten mit dem Schlauchboot zum Patrouillenboot zurück

Um 15:48 Uhr gab P 362 „EL BEIG“ Warnschüsse in Richtung ROS 412 ab. Die Besatzung von ROS 412 suchte Deckung.
P 362 kam mit langsamer Fahrt etwa 200 m entfernt an der Bb-Seite auf

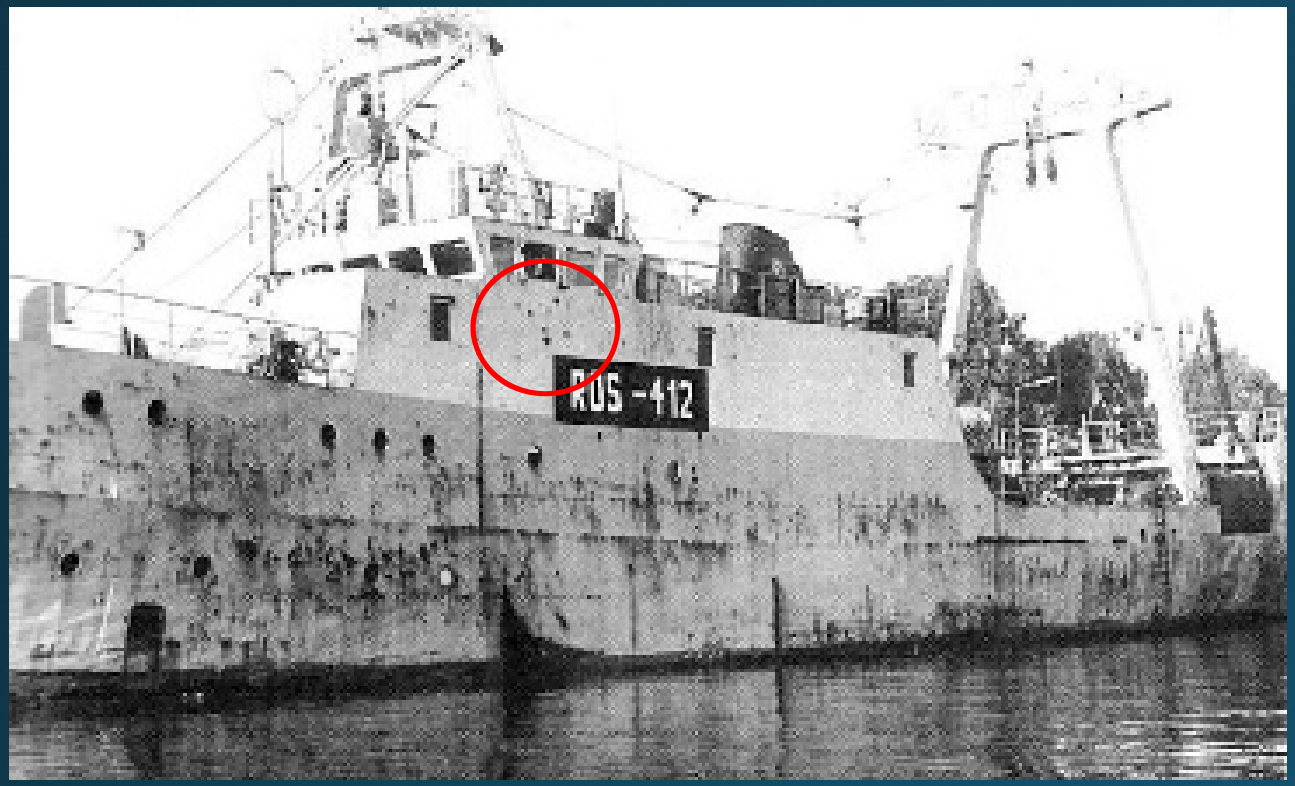

16:07 Fortsetzung des Beschusses
mit einem Schnellfeuergewehr
16:08 ROS 412 zeigt ein Weißes Tuch
16:10 Feuereinstellung
Position nach Satellitennavigator
B: 17°19´ N L: 016°23´ W
15:58 Feuerunterbrechung
15:50 Feuereröffnung mit über-
schwerem MG 12,7 mm und
Einem Schnellfeuergewehr

Wie durch ein Wunder gab es keine Verletzten oder Getöteten an Bord.
Der Kapitän von „Grete Walter“ hatte seine gesamte Besatzung hinter die Hauptmaschine beordert.

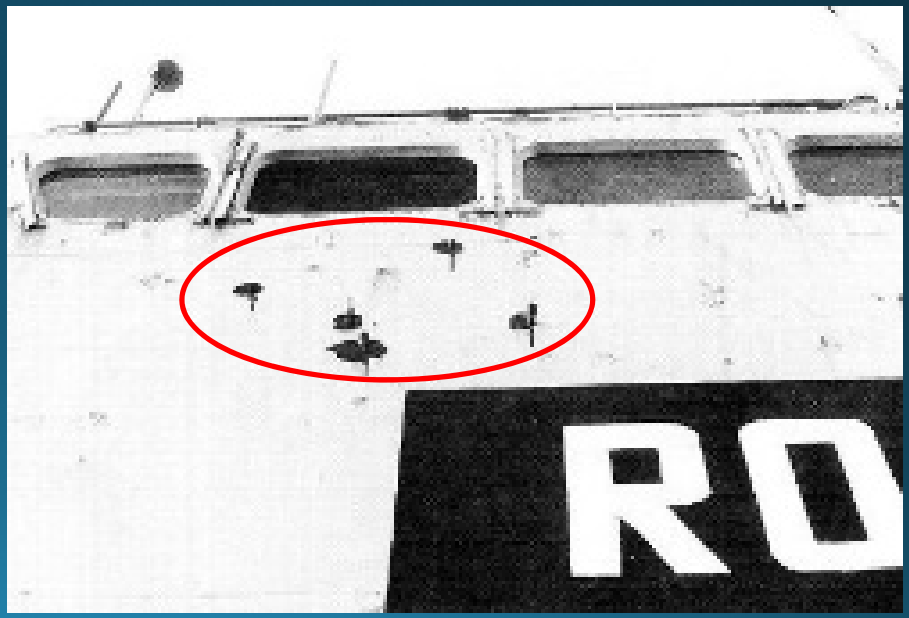
Unter Androhung, die Beschießung wieder aufzunehmen, wurden der Kapitän, der Leitende Technische Offizier und der Funkoffizier, aufgefordert sofort an Bord des Patrouillenboots zu kommen.

Das soeben Überstandene hatte Wirkung gezeigt. Sie kamen der Aufforderung unverzüglich nach.

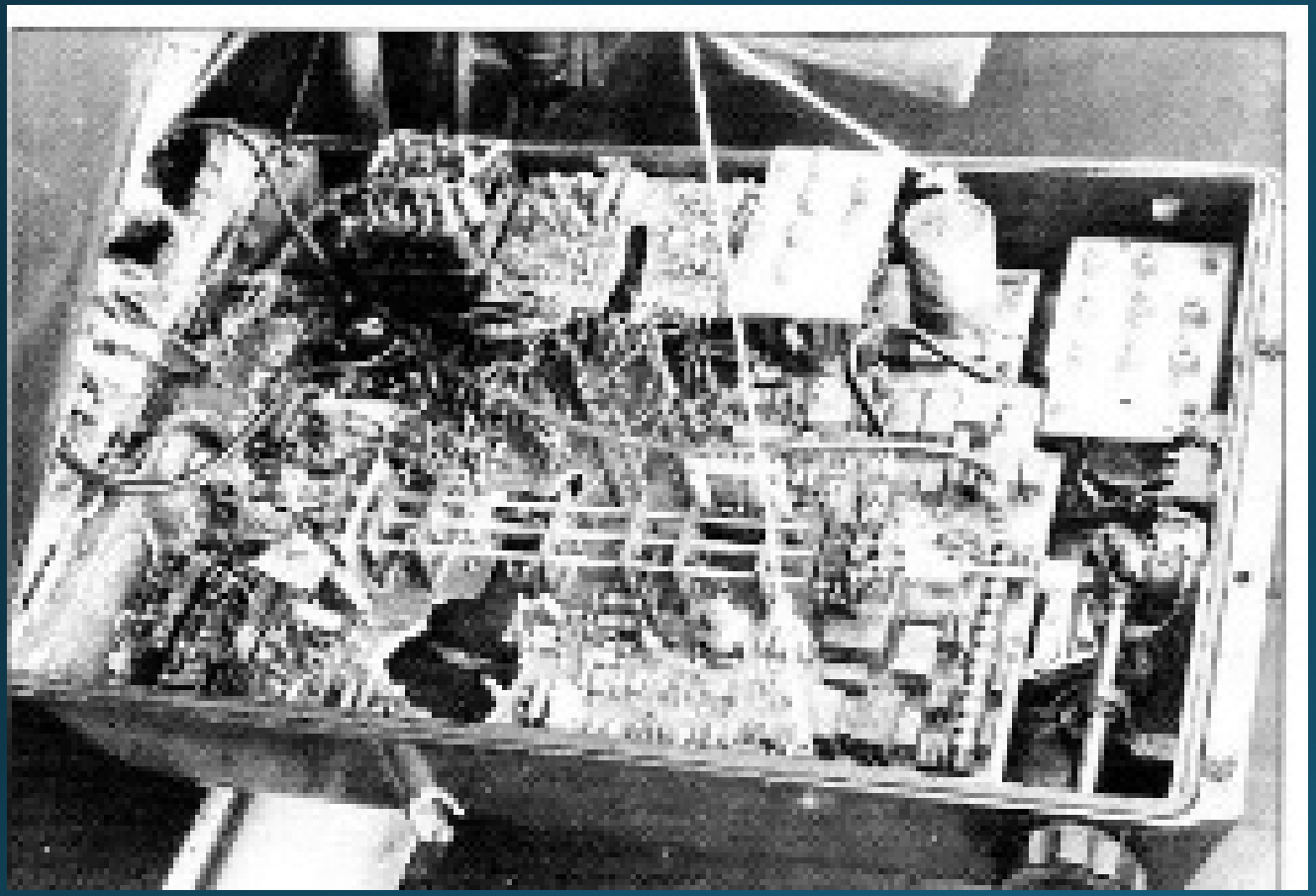
P 362 „EL BEIG“ brachte den Kapitän und die beiden anderen Schiffsoffiziere nach Nouakchott, von dort erfolgte die Überführung mit einem Flugzeug nach Nouadhibou.
Bis zum 30.05.1983 wurden Sie dort in einem Hotel unter Hausarrest gestellt.



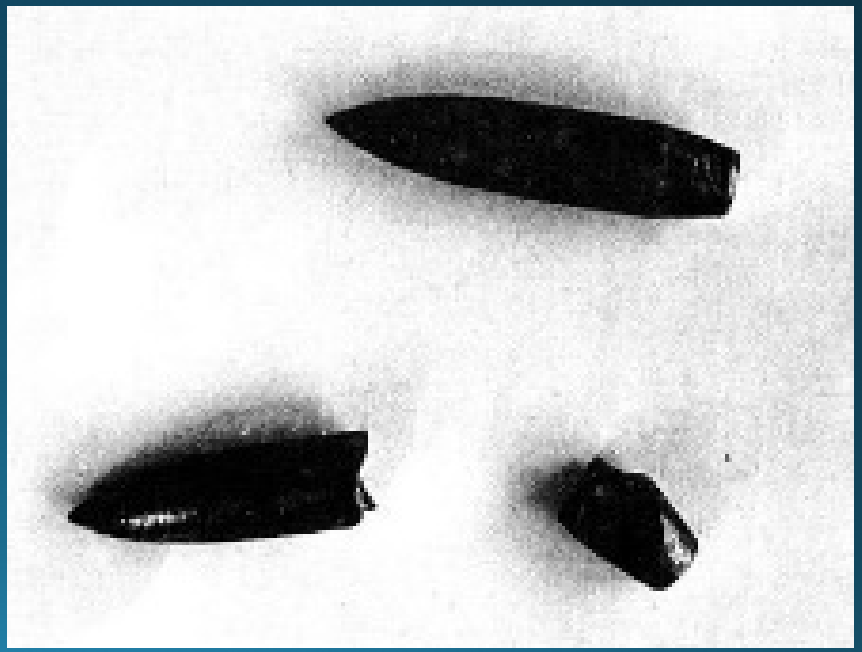
Der Z-Trawler wies erhebliche Schäden auf.
Alle Einschüsse im Schiffskörper wurden mit Leckpfropfen dichtgesetzt.



Ein getroffener Brennstofftank wurde sofort mit bordeigenen Mitteln wieder instandgesetzt.



Auch die Verkabelung an Bord
wurde durch Geschosse im Mitleidenschaft gezogen.



Das Radarsichtgerät, die Fischlupe, der Funkpeiler, die Positionslaternen, die 24-Volt-Schalttafel und anderes mehr wurde so beschädigt, so dass ihr Einsatz stark eingeschränkt oder nicht mehr möglich war.

Auf Anordnung der mauretanischen Behörden wurde ROS 412 von ROS 415 „Heinz Priess“ nach Nouakchott und von dort mit ROS 403 „Hanno Günther“ nach Nouadhibou geschleppt.

Die Besatzung konnte aufgrund eines Freilassungsschreibens der zuständigen mauretanischen Stellen vom 06.06.1983 mit ihrem Schiff am nächsten Tag mit eigener Kraft den Hafen von Nouadibou verlassen und die Heimreise antreten.

Zuvor hatte die DSRK (Deutsche Schiffs- und Klassifikationsgesellschaft) mündlich die Genehmigung erteilt.

ROS 412 erreichte ohne weitere Zwischenfälle am 26.06.1983 seinen Heimathafen Rostock-Marienehe.

Rechtsgutachten von Doz. Dr. sc. jur. Günter Hepper
von der Ingenieurhochschule für Seefahrt
Warnemünde / Wustrow vom 30. Juni 1983

hierin wird u.a. festgestellt:

4.3. Die Kausalkette der Ereignisse um ROS 412 beginnt mit dem Nichtvorhandensein der gesetzlich geforderten Lizenz.

4.4. Dem folgt die Weigerung des Kapitäns, zur Überprüfung der Angelegenheit auf dem Schiff der mauretanischen Kriegsmarine mit nach Nouakchott zu kommen. Diese Entscheidung, nicht von Bord zu gehen, von wem sie auch immer getroffen wurden ist, wurde in Verkennung der Recht des Küstenstaats getroffen."

Rechtsgutachten Fortsetzung:

4.4. Dem Kommandant eines Kriegsschiffs ist als Beauftragtem seines Staates in Wahrnehmung der Souveränität diese Staates Folge zu leisten, unabhängig davon, ob es dem Betroffenen zur Zeit des Vorfalls als sinnvoll und berechtigt oder als sinnlos und unberechtigt erscheint

4.5. Die Prüfung der individuellen Verantwortlichkeit des Kapitäns und / oder des Fangleiters soll auf die Frage beschränkt bleiben, ob beide in der Lage waren, sich über die Rechte des Küstenstaates und die Tragweite der Verweigerung einer Anordnung des Kriegsschiffs-Kommandanten zu informieren.

Rechtsgutachten Fortsetzung:

4.5. Diese Frage ist zu bejahen. Beide sind im Besitz des höchsten nautischen Patents für die Hochsee-Fischerei.

5.4. Im vorliegenden Fall der gezielten Beschießung von ROS 412 steht die Anwendung der Waffengewalt im krassen Widerspruch zur Art und Schwere der vom Kommandanten des Kriegsschiffs vermuteten Rechtsverletzung.
ROS 412 war infolge des Maschinenschadens manövrierunfähig; es bestand keine Fluchtgefahr; ebenso bestand keine Gefahr für die Sicherheit Mauretaniens; das Fahrzeug war nicht fischend;

Rechtsgutachten Fortsetzung:

5.4. es bestand keine Veranlassung der Selbstverteidigung, da ROS 412 das mauretanische Fahrzeug weder bedroht noch in seiner Amtsausführung behindert hat;

es waren nicht alle erdenklichen anderen Möglichkeiten erwogen worden (z.B. Zuordnung eines Schleppers um das manövrierunfähige Schiff nach Nouakchott zuzuführen).

Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ist eindeutig in völkerrechtswidriger Weise durch den Kommandanten des P 362 EL BEIG verletzt worden, welches die Islamische Republik Mauretanien zu vertreten hat.

5.4. Die Aussage der Völkerrechtswidrigkeit der Beschließung von ROS 412 und die Inhaftierung der drei Besatzungsmitglieder findet auch eine Untermauerung durch die Tatsache, dass weder während noch nach den Ereignissen ein konkreter rechtlich begründeter Vorwurf gegenüber dem Kapitän erhoben worden ist.

Ende der Zitate

Der Zwischenfall zwischen ROS 412 und P 362
im Fanggebiet vor der mauretanischen Küste wurde nicht*
vor der Seekammer verhandelt.

Die Untersuchungen führte eine DDR-Regierungskommission.

*sh. weiter unten Kpt. Mitschke

Kapitän V. Mitschke schildert seine Erlebnisse im Zusammenhang mit dem Beschuss der „Grete Walter“

Es gab viele Gründe während einer Fangreise bei Mauretanien

den mauretanischen Hafen Nouadhibou anlaufen zu müssen :

- BA, also von zu Hause kommend oder nach Hause fliegend
- Mauri's (so nannten wir die an Bord befindlichen mauretanischen Arbeitskräfte) wechseln, oder auf Urlaub zu einer ihrer drei Ehefrauen in den Hafen bringen
- Unterwasserschiffsreinigung, d.h. das Unterwasserschiff vom Bewuchs (Seegras und Seepocken) zu befreien. Früher fuhren wir nach Las Palmas, was uns sooo viel sympathischer war
- Ein Besatzungsmitglied musste zum Zahnarzt, wenn gerade keiner auf dem Fangplatz war.
- Absprachen mit dem Makler, Mister Alione
- und, und, und….

Irgend einen Grund hatten wir 1983 bestimmt Noudhibou mal wieder anzulaufen.

Der Vertreter der Fangleitung See, Kapitän Roland Krüger, war mit an Bord als uns per Funk im Hafen die Nachricht ereilte, dass auf See eines unserer Schiffe beschossen worden war. Die Fangleitung See forderte uns auf eine Protestnote zu formulieren und diese an entsprechender Stelle über den Makler zur Kenntnis zu geben.

Kpt. Krüger und ich setzten uns also hin, formulierten die Note auf Deutsch und übersetzten es ins Englische. Wir meinten es wäre international korrekt so.

Es war zum damaligen Zeitpunkt äußerst schwierig die Situation auf See von außerhalb zu beurteilen und dieses zu formulieren. Würde man die Note zu hart formulieren konnte es passieren, dass die Flotte die Fischereilizenz bei Mauretanien verliert.

Zum anderen war die DDR zur unendlichen Toleranz gegenüber anderen Staaten eingestellt.

Der Makler gab uns den Rat diese Note direkt beim Seefahrtsamt abzugeben.

Beim Seefahrtsamt angekommen, standen einige Mitarbeiter vor der Tür ihres Bungalows und fragten nach unserem Begehr. Zum besseren Verständnis, Noudibou in der Wüste, bei +35° C, Sand zwischen den Zähnen und umschwirrt von unzähligen Fliegen, standen zwei Kapitäne vor mit langwallenden weißen Gewändern bekleideten Mauretaniern.

Nachdem wir kundgetan hatten, dass wir eine Protestnote abzugeben hätten, fragten sie uns in welcher Sprache die Note wäre. Nicht ohne Stolz sagten wir, die Note wäre in Deutsch und Englisch.

Noch heute sehe ich ihre unter dem Turban stechenden Augen und die abfällige Handbewegung mit der sie uns abfertigten und die Note nicht annahmen. Ihre Begründung war, im gesamten Westafrika spricht man Französisch, also auch in Mauretanien und so hätte die Note auch formuliert sein müssen.

©RB-DESKKART
El-Aaiún
ALGERIA
Ain Ben Tili
WESTERN SAHARA
Atlantic Ocean
Fdérik
Zouérat
250 km
Choum
Nouadhibou
Atar
Akjoujt
MAURITANIA
NOUAKCHOTT
Tidjikdja
Ayoun el Atrous
Aleg
Rosso
Kaedi
Kiffa
Nema
Timbuktu
St-Louis
MALI
Dakar
SENEGAL
BURKINA FASO
Niger
Gorom-Gorom
Banjul
GAMBIA
Bamako

Um noch einmal zurück zu kommen zum Seeunfall. Vor dem Beschuss wurde ja der Kapitän der „Grete Walter“ durch das Küstenschutzboot aufgefordert Schiff und Besatzung mit den Seefahrtsbüchern zu verlassen, was er ja nicht tat. Ich behaupte ja, dass es keiner unserer Kapitäne getan hätte.

Bei der späteren Verhandlung vor der Großen Seekammer der DDR* zu diesem Seeunfall wurde durch den Havariekommissar Kapitän zur See Dr. Elchlepp, also der Staatsanwalt in Uniform, festgestellt, das Verhalten des Kapitäns war international nicht korrekt und forderte die Seekammer auf den Kpt. schuldig zu sprechen. Die Seekammer folgte ihm.

Eine direkte Bestrafung, (wie z.B. Entzug des Patentes) erfolgte jedoch nicht.

* Wie komme ich zu dieser Aussage?
Jede für unsere Schiffsführungen relevante Seeamtsverhandlung wurde von der Abt. Schiffssicherheit (Nautik) unseres Betriebes in einem an Bord kommenden Schriftstück ausgewertet, so auch diese vorstehende Verhandlung. Möglicherweise wurde diese Verhandlung vor der Seekammer zum Anlass genommen eine Regierungskommission einzusetzen.

Auf einer mmA-Veranstaltung in Rostock traf ich Dr. Elchlepp später wieder.

Er war nun a.D. und im Ruhestand. Wir kamen noch einmal auf diesen Vorfall zu sprechen und ich fragte ihn, da er ja nun Rentner sei, wie er sich denn an Stelle des Kapitäns der „Grete Walter“ verhalten hätte.

Seine Antwort war, er hätte auch nicht sein Schiff verlassen, hat mich doch grübeln lassen.

Der Ausspruch „auf See und vor Gericht ist man in Gottes Hand“ stimmt wohl doch nicht so richtig, einmal war Gott bei der Verhandlung nicht dabei und ein Staatsanwalt kann und darf wohl nicht nach eigenem Befinden sondern nur nach dem Gesetz urteilen.

In diesem Zusammenhang Dr. Elchlepps interessanter Werdegang (Quelle: Wikipedia)

- nach seinem Notabitur im 17. Lebensjahr 1941 freiwillig zur Kriegsmarine
- zwischen 1941 und 1945 als Wachoffizier in der U-Boot Waffe

- von 1946 bis 1949 Jura an der Rechts- u. Staatswissenschaftlichen Fakultät Halle
- Eintritt Deutsche Volkspolizei erfolgte zum 28. Februar 1950

- von 1950 bis 1951 als Inspekteur der VP Abteilungsleiter in der Hauptverwaltung Seepolizei
- Von 1956 bis 1957 absolvierte er an der sowjetischen Seekriegsakademie eine weitere Ausbildung zum Führungskader der Volksmarine
- 1960 wurde er zum Havariekommissar der DDR im Kommando der Volksmarine ernannt
- Die Position bei der Seekammer der DDR hatte Elchlepp – im militärischen Rang eines „Kapitäns zur See“ der Volksmarine – bis 1981 inne
- 1964 promovierte er zum Dr. jur. mit einer Arbeit zum Havarieverfahren in der DDR

- Am 30. November 1984 schied Elchlepp bei gleichzeitiger Ernennung zum Konteradmiral (a. D.) aus dem aktiven Wehrdienst aus.

Ein weiterer Vorfall in Noudhibou zur Beurteilung der Mauri's:

Von Land zurück kommend fand ich die Besatzung in heller Aufregung vor.
Es war vor einer Stunde ein Patrollienboot längsseits. Nun wusste man in Mauretanien nicht warum denn die Sicherheitskräfte dieses tun, haben sie schlechte Laune, wollen sie dem Schiff und der Besatzung Angst einjagen oder haben sie Hunger oder anderes dergleichen.

Wie im Falle der „Grete Walter" wurde aufgefordert, dass der Kapitän sich mit den Seefahrtsbüchern auf ihr Schiff zu begeben hätte.

Der I.NO war nun so geistesgegenwärtig und hat sich eiligst aus dem Proviantkühlraum einen Karton mit Broiler geschnappt und dem mauretanischen Boot übergeben. Voll zufrieden waren alle, der I.NO, die Mauri's und ich sowieso.

Fazit:

Bei der Erarbeitung dieser Präsentation und auch bei der Präsentation selbst mussten und müssen viele Fragen offen bleiben….

- hatten wir 1983 nun eine gültige Lizenz?
- wenn nein, dann ist doch die Frage warum denn Mauretanien, außer bei den geschilderten Zwischenfällen, stillschweigend eine weitere Fischerei zugelassen hat?
- wenn ja, dann war das Verhalten der Mauretanier rechtswidrig
- gleichwohl müssen wir eine Leiche im Keller gehabt haben, denn im Herbst 1983 hat die Flotte den Fangplatz Mauretanien verlassen, die Z-Trawler gen Labrador.

Danke

für Eure
Aufmerksamkeit