

# **Positionspapier der GdP**

## **Wasserschutzpolizei 2003**

### **Rechtliche u. technische Voraussetzungen für eine sinnvolle und zweckmäßige Wahrnehmung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben unter Berücksichtigung insbesondere arbeitsschutzrechtlicher Vorschriften**

#### **Vorwort**

Das vorliegende Positionspapier stellt aus Sicht der GdP das Grundgerüst für eine sinnvolle und zweckmäßige Form der notwendigen Wahrnehmung wasserschutzpolizeilicher Aufgaben dar.

Die an der Erstellung dieses Papiers Beteiligten sind bei ihren Vorarbeiten, Überlegungen und Diskussionen immer wieder an einem Punkt angelangt, an dem klar wurde, dass sich die wasserschutzpolizeiliche "Landschaft" Deutschlands höchst differenziert darstellt.

Dies hängt in erster Linie mit der Struktur der vorhandenen Gewässer und deren Benutzer, sei es in gewerblicher, sei es in sportlicher Hinsicht, zusammen. Aber auch die Sichtweisen derer, die als politische Entscheidungsträger über die organisatorische, personelle und materielle Ausgestaltung des Dienstzweiges entscheiden, der wasserschutzpolizeiliche Aufgaben wahrnimmt, prägen dieses Bild entscheidend mit.

Zwischen den Aufgaben der Wasserschutzpolizei und denen der meisten anderen polizeilichen Sparten gibt es grundlegende Unterschiede in der Art der Aufgaben. Es gibt solche, die ausschließlich im Bereich der Wasserschutzpolizei, nicht aber bei der Schutz- und Kriminalpolizei vorkommen. Ohne dass deren Aufgaben in irgendeiner Weise vernachlässigt werden dürfen -sie finden auf dem Wasser genauso "statt" wie auf dem Land- kommen allerdings eine Reihe von Aufgaben hinzu, die sich typischerweise eben nur auf dem Wasser ereignen (können).

Eine Reihe von Unregelmäßigkeiten, die sich gleichermaßen auf dem Land, wie auch auf dem Wasser ereignen können, führen auf Gewässern zu anderen Folgen. So wirkt sich beispielsweise die Havarie eines Tankschiffs auf die Umwelt anders aus, als ein leckgeschlagener Tanklastwagen auf der Autobahn.

Die Klammer um diese rechtlichen und tatsächlichen Spezifika bildet die Bundesländer-Vereinbarung über die Wahrnehmung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben. Sie bewirken einen effizienten, sachorientierten und bürgerfreundlichen Schutz derer, die sich aus den unterschiedlichsten Gründen Gewässer nutzbar machen durch eine hierfür prädestinierte Wasserschutzpolizei.

Um diesem Anspruch Geltung zu verleihen, haben die Delegierten des 21. Ordentlichen Bundeskongresses beschlossen, die Bedeutung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben gleichermaßen, wie die der allgemeinen polizeilichen Aufgaben auf Gewässern hervorzuheben.

Diese Qualität der wasserschutzpolizeilichen Tätigkeit kann allerdings nur angestrebt werden bzw. erhalten bleiben, wenn sowohl die organisatorischen als auch die personellen und technischen Grundlagen "stimmen".

Eine zentrale Rolle nimmt dabei der Schutz der Beschäftigten vor Arbeitsunfällen und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren ein. Hierzu hat der "Magdeburger" GdP-Kongress einen weiteren Antrag angenommen, der den "Arbeitsplatz Polizeiboot" in besonderem Maße bewertet wissen will.

## **Aufbau und Organisation**

### Dienstbetrieb:

Der Schiffsverkehr auf allen Wasserstraßen (See- und Binnenwasserstraßen) findet ganzjährig i.d.R. im 24-Stundenbetrieb statt. Die WSP'en leisten jedoch in manchen Ländern keinen Dienst "rund um die Uhr". Zur Bewältigung polizeilicher Lagen auch zu solchen Tageszeiten, in denen kein Regeldienstbetrieb stattfindet, ist oftmals eine nicht ausreichend vergütete Rufbereitschaft für WSP-Kräfte eingerichtet.

### **Forderung:**

- **Sicherstellung der ordnungsgemäßen polizeilichen Lagebewältigung im Zusammenhang mit dem Schiffsverkehr (z.B. Gewässerverunreinigungen, Kollisionen, Gefahrgutunfälle etc.) durch organisatorische Maßnahmen im Regeldienstbetrieb. Muss ausnahmsweise eine Rufbereitschaft eingerichtet werden, hat eine 1:1-Vergütung für diese Bereitschaftszeit zu erfolgen.**

### Personaldichte

Die Anzahl und Standorte der WSP-Kräfte sind maßgeblich für ein wirksames Tätigwerden der WSP im Einsatzfall. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass die Ebene der Entscheidungsfähigkeit und die der Handlungsfähigkeit zeitlich auseinander liegen kann.

### **Forderung:**

- **Die Anzahl der WSP-Kräfte ist so zu bemessen, dass die Aufgaben im Rahmen einer Regel-Dienstzeitgestaltung bewältigt werden können. „Dienst auf Abruf“ als fester Bestandteil der Regeldienstzeit wird abgelehnt.**
- **Die Standorte der WSP-Kräfte sind so zu wählen, dass die Kräfte im Bedarfsfall zeitnah am Einsatzort sein können.**

- **Die Organisation der WSP muss sicherstellen, dass im Ereignisfall in angemessener Zeit fachspezifische Kräfte nach Beurteilung der Lage Entscheidungen treffen und notwendige polizeiliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und Strafverfolgung bzw. zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten veranlassen können.**

### Aus- und Fortbildung

Schiffahrtsrecht ist nicht durchgängig Teil der allgemeinen Polizeiausbildung. Die Dienstherren müssen sicherstellen, dass diesbezügliche Kenntnisse umfassend vermittelt werden, da diese für eine ordnungsgemäße Wahrnehmung wasserschutzpolizeilicher Aufgaben unerlässlich sind.

Schiffahrtsrechtliche Normen unterliegen darüber hinaus durch nationale wie auch internationale Gremien (EU, UN) permanenten Änderungen. Eine gleichermaßen umfassende und zeitnahe Fortbildung muss an den Änderungsintervallen orientiert durchgeführt werden.

### **Forderung:**

- **Im WSP-Dienst werden nur fachspezifisch ausgebildete Vollzugsbeamte verwendet.**
- **Alle im WSP-Dienst tätigen Vollzugsbeamten müssen zeitnah zu ihrer Versetzung fachspezifisch, d.h. auf dem Gebiet des Schiffahrtsrechts sowie in der Erforschung und Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, aus- und im weiteren Verlauf ihrer Verwendung fortgebildet werden - auf eine bundeseinheitliche Rechtsausbildung ist besonderer Wert zu legen.**

## **Führungs- u. Einsatzmittel**

### Fahrzeuge:

Für die Wahrnehmung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben (nach Bundesrecht) und der allgemeinpolizeilichen Aufgaben (nach Landesrecht) müssen die WSP-Kräfte über geeignete Land- und Wasserfahrzeuge verfügen.

### **Forderung:**

- **Wasserfahrzeuge:**  
**Die Organisation der WSP muss sicherstellen, dass für den jeweiligen Dienstbereich geeignete Wasserfahrzeuge bereitstehen, mit denen die eingesetzten Kräfte auch unter Beachtung der arbeitsschutzrechtlichen Vorschriften ihre zugewiesenen Aufgaben erfüllen können.**

- **Landfahrzeuge:**

**Die Organisation der WSP muss sicherstellen, dass für den jeweiligen Dienstbereich geeignete Landfahrzeuge bereitstehen, mit denen die eingesetzten Kräfte auch unter Beachtung der arbeitsschutzrechtlichen Vorschriften ihre zugewiesenen Aufgaben erfüllen können.**

**Die Eignung definiert sich**

- **zunächst über arbeitsschutzrechtliche Gesichtspunkte**
- **darüber hinaus im Rahmen eines Qualitätszirkels in Abhängigkeit aufgaben- u. landestypischer Gesichtspunkte (Dienstvereinbarung in jedem Land durch Behörde und Personalvertreter gemeinsam erstellt).**

Dienstgebäude:

Die Diensträume der WSP müssen zeitgemäß (Zustand, Einrichtung, IuK) ausgestattet sein.

- Arbeitsschutzrechtliche Vorschriften
- die technische Büroausstattung

sind umfassend zu berücksichtigen.

**Forderung:**

**Angemessene Er- bzw. Herrichtung der Dienstgebäude der WSP unter Beachtung arbeitsschutzrechtlicher Vorschriften sowie aufgabenorientierter Ausstattungskriterien**

**Arbeitsschutz**

Arbeitsschutzvorschriften sind in der gesamten Polizei und damit selbstverständlich auch bei der Wasserschutzpolizei anzuwenden.

Das Arbeitsschutzgesetz verfügt allerdings über eine Öffnungsklausel, die neben anderen Beschäftigtengruppen auch Polizeibeschäftigte deutlich benachteiligt. So kann durch Rechtsverordnung bestimmt werden, dass das Arbeitsschutzgesetz ganz oder teilweise nicht zur Anwendung gebracht werden muss, soweit öffentliche Belange dies zwingend erfordern, insbesondere zur Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung der öffentlichen Sicherheit.

Der Dienstherr hat sich im Rahmen seiner Gefährdungsbeurteilung in solchen Fällen allerdings Gedanken darüber zu machen, wie er die Ziele des Arbeitsschutzes "auf andere Weise" also im Wege einer "second-best-Lösung" erreichen kann.

Zur Klarstellung: Geplante bzw. planbare Einsätze bzw. Tätigkeiten stellen keine Lagen dar, die auf dem Verordnungsweg aus dem Anwendungsbereich des Arbeitsschutzgesetzes "herausgeregelt" werden können.

Arbeitsschutz in seiner Gesamtheit umfasst alle Maßnahmen, die geeignet sind, den Beschäftigten vor Arbeitsunfällen und vor arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren zu schützen.

Diese ganzheitliche Sicht des Arbeitsschutzes beinhaltet damit weit mehr als nur die persönliche Schutzausrüstung.

So sind zu berücksichtigen :

- Alle Tätigkeiten auf den WSP-Booten
- Schiffskontrollen
- Ermittlungsdienst, auch in vermeintlich gefährlichen Arbeitsumfeldern
- Wahrnehmung polizeilicher Aufgaben bei Schadensereignissen unterschiedlicher Art  
(z.B. bei Gefahrgutunfällen mit Freisetzung von Gefahrstoffen)
- Aufgabenwahrnehmungen im Hafengebiet, auf Firmengeländen
- Bürotätigkeiten

Eine seiner wesentlichsten Schutzmechanismen entfaltet das Arbeitsschutzgesetz über die Vorschrift der Arbeitsplatzbeurteilung. Diese Pflicht obliegt dem Dienstherren. Demnach sind alle Arbeitsplätze, zu denen zweifelsfrei auch Polizeiboote zählen, unter Zugrundelegung der so genannten arbeitswissenschaftlichen Erkenntnisse daraufhin zu überprüfen, ob am Arbeitsplatz Anzeichen für mögliche Arbeitsunfälle oder für arbeitsbedingte Erkrankungen vorliegen. Ist dies der Fall, ist unverzüglich Abhilfe durch Beseitigung der Störung zu leisten.

Arbeitsschutz wirkt ausschließlich präventiv. Eine bereits eingetretene Schädigung ist keine Angelegenheit des Arbeitsschutzes sondern eine der nachfolgenden Unfallfürsorge.

Daraus folgt, dass dort, wo dies noch nicht geschehen ist, unverzüglich die notwendigen Maßnahmen des präventiven Arbeitsschutzes eingeleitet und umgesetzt werden müssen.

Die europäische Vorschriftenlage, die als Quelle der nationalen Arbeitsschutzgesetzgebung gesehen werden muss, entwickelt sich rasant weiter. Auch wenn verschiedene Behördenleitungen heute von der -zunächst scheinbaren- „billigen“ Lösung ohne arbeitsschutzrechtliche Aspekte überzeugt sind bzw. zu sein scheinen, werden sie in den nächsten Jahren durch teure Nachrüstungen „erschlagen“ werden.

Hierzu wird es für erforderlich gehalten, dass sich im Hause WSP bzw. Polizei des jeweiligen Bundeslandes neben der Fachkraft für Arbeitssicherheit zumindest ein weiterer Beamter (Kordinator) federführend ständig und für alle wsp'lichen Aufgabenbereiche (nicht nur für den Bootsbereich) mit

- der arbeitsschutzrechtlichen Materie befasst,
- eine Bestandsaufnahme durchführt bzw. durchgeführt hat,
- an Planungen beteiligt.

Ein besonderes Augenmerk muss im Zusammenhang mit arbeitsschutzrechtlichen Betrachtungen den Polizeibooten zukommen.

Für Schiffe bzw. Boote, die in der Berufsschiffahrt Verwendung finden sollen, gibt es eine schier unüberschaubare Menge an technischen Zulassungsvoraussetzungen. Daneben existieren noch eine Reihe von Ausnahmen.

Für deutsche Behördenfahrzeuge gibt es allerdings auch bei geringen Abmessungen keinen "Privatbonus" wie er für Sportboote üblich ist und auch im Jahre 2003 immer noch kein eigenes Regelwerk zur Schiffssicherheit, wie z.B. bei der Bundesmarine.

Die Behördenfahrzeuge der Polizei stellen jedoch Arbeitsplätze für Beamte, die z.T. noch über unterschiedliche maritime Ausbildungen verfügen, dar. Diese maritime Ausbildung bleibt verschiedentlich auch noch hinter der maritimen Ausbildung der Berufsschiffahrt zurück.

Damit ist es umso zwingender, dass sämtliche Wasserfahrzeuge der WSP'en -gleich welcher Größe- eine Zulassung nach internationalen bzw. nationalen Schiffssicherheitsvorschriften erhalten.

Auch kleinere Einheiten der Berufsschiffahrt, wie Rettungsboote oder Versetzboote auf Passagierschiffen, werden durch Schiffssicherheitsbehörden geprüft und zugelassen.

Diese Standards und Prüfungen müssen für die Sicherheit und Gesundheit der WSP-Beamten ebenfalls zugrunde gelegt werden.

Es drängt sich die Frage auf: Warum ist uns die Sicherheit und Gesundheit der WSP-Beamten durch die fehlende Einhaltung anerkannter Standards und fehlender Prüfungen aller wsp'lichen Wasserfahrzeuge nichts wert?

Diese Misere tritt an den Aufgaben der WSP im Seeschiffsbereich deutlich hervor. Dort ist die WSP lediglich zuständig, Zeugnisse zu kontrollieren sowie bei offensichtlichen Mängeln bzw. triftigen Gründen den so genannten ersten Angriff durchzuführen.

Weitergehende schiffssicherheitstechnische Überprüfungen bedürfen des besonderen Fachverständes und obliegen den Spezialisten der Schiffssicherheitsinstitutionen (SeeBG und Klassifikationsgesellschaften).

Geht es jedoch um die schiffssicherheitstechnische Beurteilung der (eigenen) WSP-Boote, bedarf es plötzlich dieser Spezialisten nicht mehr! Die WSP kauft und beurteilt ihre Boote „im eigenen Saft“.

## **Forderung**

**Der "Arbeitsplatz Polizeiboot ist im Sinne der Vorschriften des Arbeitsschutzgesetzes mit dem Ziel zu beurteilen, für die Besatzung der Wasserschutzpolizei-boote die bestmögliche Sicherheit im Hinblick auf die Vermeidung von Arbeitsunfällen und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren zu gewährleisten".**

## Die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben gem. Bund-/Ländervereinbarung

Die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben nach dieser Vereinbarung sind folgende:

1. Gefahren für den Schiffsverkehr zu ermitteln und diejenigen Maßnahmen zu ihrer Abwehr zu treffen, welche keinen Aufschub dulden,
2. die Einhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs dienenden Vorschriften, insbesondere über das Verhalten im Verkehr, die Ausrüstung, die Besetzung und Besatzung, den Betrieb und Kennzeichnung der Wasserfahrzeuge (Schiffe, schwimmenden Geräte, Schwimmkörper, Kleinfahrzeuge, Fähren), Flöße und schwimmende Anlagen zu überwachen,
3. die Schiffspapiere und die Befähigungsnachweise der Schiffsführer, -Offiziere und -Mannschaften, Floßführer, Fährführer und Lotsen auf den in Nr. 2 genannten Wasserfahrzeugen und Flößen zu prüfen,
4. die von der Schifffahrt ausgehenden Gefahren einschließlich solcher für das Wasser zu ermitteln,
5. die Einhaltung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter, der Sicherheit der Schiffe, der Sicherheit und Gesundheit der Besatzung, der Beratung durch Seelotsen sowie der dem Umweltschutz im Bereich der Schifffahrt dienenden Vorschriften, Verfügungen, Bedingungen und Auflagen zu überwachen,
6. in Rechtsvorschriften vorgeschriebene Sicherheitszeugnisse, Erlaubnisse, Genehmigungen, Bescheinigungen, Tagebücher und sonstige Nachweise zu prüfen,
7. Schiffsunfälle zu melden und Ermittlungen für ihre Untersuchungen zu führen.

Seit Abschluss der einzelnen BLV (vermutlich aber bereits vor diesem Datum) gibt es hierzu die unterschiedlichsten Auffassungen. So ist in manchen Schriftsätzen von "Delegation der Aufgaben" die Rede, während anderenorts von "Aufgabenübertragung" oder gar von "Originären Aufgaben" gesprochen oder geschrieben wird. Eine andere Version besteht darin, dass sich Bund und Länder in der BLV "vereinbart" haben, indem sie die Aufgaben der Schifffahrtspolizei gegen die der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben per Definition der zuletzt genannten Aufgabe abgegrenzt haben.

Die eigentlichen schiff.-pol. Vollzugsaufgaben enthalten -bis auf die Maßnahmen im ersten Angriff- lediglich präventive Aufgabenbereiche. Dieses Prinzip wird allerdings durch die Vereinbarung über die Wahrnehmung der schiff.-pol. Vollzugsaufgaben „aufgeweicht“.

Die Ermittlung der von der Schifffahrt ausgehenden Gefahren einschließlich solcher für das Wasser sowie die Ermittlung der Schiffsunfälle für ihre Untersuchung zu führen (Zusatzvereinbarungen) gehen nämlich über diese Grenze hinaus.

Letztendlich kann es dahingestellt bleiben, welcher Rechtsauffassung man folgt. Die Vollzugspolizeien der Länder haben unzweifelhaft polizeiliche (wasserschutzpolizeiliche) Aufgaben auf den Gewässern wahrzunehmen.

Diese stellen sich zunächst und notwendigerweise im präventiven Bereich dar und finden erst dann im repressiven Aufgabenbereich statt. Ob dieser Arbeitsbereich seine Rechtfertigung aus der logischen Abfolge polizeilicher Tatsachenfeststellungen oder aufgrund originärer Zuständigkeit erfährt, ist und bleibt für die Praxis eine akademische Frage.

Insofern ist der vermeintliche Widerspruch zwischen den wasserschutzpolizeilichen Aufgaben und den schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben am Ende nur ein scheinbarer Widerspruch.

## **Forderung**

**Die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben müssen mit denen der allgemeinen polizeilichen Aufgaben auf Gewässern untrennbar verbunden bleiben".**

## **Schlusswort**

Dieses Positionspapier formuliert keine kleinlichen Forderungen, die am objektiven örtlichen Lage-Bild vorbeigehen, sondern befasst sich ausschließlich mit Eckpunkten, die Grundlage einer gedeihlichen wasserschutzpolizeilichen Arbeit sind.

Auch wenn in einigen Bundesländern die Standards bereits erreicht oder überschritten werden, ist zu befürchten, dass diese aus Kostengründen vielfach reduziert bzw. zukünftig völlig vernachlässigt werden.

Konsequenzen bei Verzicht auf die Einhaltung solcher Mindeststandards würden die Wahrnehmung der ureigensten wasserschutzpolizeilichen Aufgaben gefährden. Die Folge wäre, dass die schiff.-pol. Vollzugsaufgaben von einer anderen Behörde (Schiffahrtspolizei) wahrgenommen werden müssten. Damit würden zwei Behörden parallel tätig werden, wobei die Kosten für die Länder gleich blieben, die des Bundes jedoch deutlich ansteigen würden. Darüber hinaus müssten die von der Schiffahrtspolizei festgestellten Verdachtsmomente in den Bereichen "Ordnungswidrigkeiten und/oder Straftaten" an die WSP'en der Länder übergeben werden; die Ermittlungen durch die WSP'en der Länder würden in vielen Fällen von vorne beginnen.

Von einer effizienten Aufgabenwahrnehmung könnte dann keine Rede mehr sein. Dies alles wäre dem Bürger wohl nicht zu vermitteln!

Die Einhaltung der vorstehenden Mindeststandards bilden nach Würdigung aller Umstände in den Augen der Gewerkschaft der Polizei die unerlässliche Voraussetzung für die Bewältigung der vielseitigen Aufgaben auf unseren Gewässern durch eine Wasserschutzpolizei, die ihrer Arbeit objektiv und sachkundig im Sinne ihres staatlichen Auftrags nachgeht.