



Foto: Martin Heying

Vom Rhein zum Recht

Der Rhein als wichtigste europäische Wasserstraße ist seit jeher auch Hintergrund und Gegenstand vieler rechtlicher Fragen und Probleme. Noch heute gilt den Juristen die Mannheimer Akte als wesentlicher Bezugspunkt, doch im Zuge der Europäisierung sucht man zunehmend auch diese traditionsreiche Rechtsgrundlage den neuen EU-Gegebenheiten anzupassen.

Von Martin Heying

Auf der 14. Mannheimer Tagung für Binnenschifffahrtsrecht widmete sich Prof. Dr. Henning Jessen von der Universität Hamburg dem Thema Mannheimer Akte und Europäische Union. Jessen konstatierte die Notwendigkeit einer Europäisierung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR). Denn obwohl die ZKR die »Erarbeitung und Fortentwicklung der von den Mitgliedstaaten der revidierten Rheinschifffahrtsakte zu erlassenden Verordnungen zu allen Fragen der Schifffahrt auf dem Rhein« zur Aufgabe hat und darüber hinaus auf die Weiterentwicklung des Binnenschifffahrtsrechts hin wirkt und hierzu weitere internationale Übereinkommen initiiert, so bräuchte es nach Jessen doch mehr europäische Vereinheitlichung, Standards, die auf allen Gewässern gelten und die Spezifika der Binnenschifffahrt berücksichtigen, den Beteiligten Rechtssicherheit geben.

Aus dem Jahr 2004 stammen die ersten Bemühungen einen neuen institutionellen Rahmen zu schaffen. Denn je nach Situation könnten derzeit sechs Rechtsregime zur Anwendung kommen. »So geht es nicht weiter, hier tut eine Konsolidierung not«, sagte Jessen, »derzeit sorgen die Übergangsräume für Rechtsunsicherheiten.« Über diverse Versuche einen solchen institutionellen Rahmen zu schaffen, sei man nun bei CESNI gelangt. In bes-

tem EU Amtsdeutsch heißt es da: »Beschluss des Rates über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) und auf der Plenartagung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bezüglich der Verabschiedung einer Norm über die technischen Anforderungen für Binnenschiffe zu vertreten ist.« Gleich am Anfang des Rats-Vorschlags umreißen die Autoren das Kompetenzspektrum: »Zu den Aufgaben dieses Ausschusses zählt die Verabschiedung technischer Normen auf verschiedenen Gebieten, insbesondere in Bezug auf Schiffe, Informationstechnologie und Schiffpersonal sowie die einheitliche Auslegung dieser Normen und der entsprechenden Verfahren und Beratungen über die Sicherheit der Schifffahrt, den Umweltschutz und andere Schifffahrtsthemen. Im CESNI sind die Mitgliedstaaten der ZKR und der EU durch Sachverständige vertreten. Die Vertragsstaaten der ZKR (Deutschland, Frankreich, die Niederlande, Belgien und die Schweiz) sowie die übrigen Mitgliedstaaten der EU sind stimmberechtigt und haben jeweils eine Stimme pro Staat.«

Vor allem der letzte Satz löste eine lebhafte Diskussion im Saal aus, beinhaltet er doch das Stimmrecht für Staaten, die keinen Bezug zu Binnenschifffahrt haben. Jessen merkte in diesem Zusammenhang an, dass Staaten, die von Regelungen nicht betroffen sind, sich üblicherweise auch nicht an deren Ausarbeitung und

Our Port – Your Vision

- Grundstücke in flexibler Größe für alle Formen der Nutzung
- trimodale Anbindung
- optimale Lage zu den ARA-Häfen und zum Ruhrgebiet, unweit Münster- und Emsland
- Umschlag von Schütt-, Stück-, Container- und Flüssiggütern



DeltaPort.

Logistik am Niederrhein

DeltaPort GmbH & Co. KG
Moltkestraße 8
D-46483 Wesel

Tel.: +49 281 / 3 00 23 03 - 0
Fax: +49 281 / 3 00 23 03 - 33

info@deltaport.de
www.deltaport.de

entsprechenden Entscheidungsprozessen beteiligt sind. Als positiv hob Jessen hervor, dass mit den Ausführungen im CESNI die Unteilbarkeit des Rheinregimes erhalten bliebe. Natürlich bliebe letztlich nur die Hoffnung, dass hier keine »Obstruktionkontrolle« seitens nicht betroffener Staaten zur Durchsetzung anderer politischer Ziele stattfindet. Jessen hält dieses zwar für unwahrscheinlich, aber für möglich. Denn während die Entscheidungsfindung im ZKR an Einstimmigkeit gebunden ist wäre sie im CESNI mehrheitlich. Jessen betonte aber noch einmal, dass Entscheidungen im CESNI durch das ZKR vorbestimmt würden und somit das ZKR auch nicht geschwächt wäre.

Dr. Till Markus von der Universität Bremen brachte das Thema Umweltrecht in die Tagung ein. Markus bestätigte die statistischen Bewertungen von Transportmitteln, die der Binnenschifffahrt bezogen auf die Tonnenkilometer eine gute Umweltbilanz bescheinigen. Dennoch sei damit das Thema für die Binnenschifffahrt keineswegs erledigt, so Markus. Derzeit sei die Binnenschifffahrt umweltrechtlich in einem Regelungsgeflecht. Je nach Thema, ob Abfallentsorgungen, Wegenutzung und -ausbau, Sicherheits- oder Emissionsvorgaben, ist ein anderes Regelwerk maßgebend. Vor allem bei den Emissionsvorgaben aber man mit LNG die ersten Schritte gemacht, aber hier ist noch weiterer Regelungsbedarf und das Thema wird sich noch ausweiten: »Umweltregulierungen werden langfristig zunehmen«, prophezeit Markus. Das würde sich aber nicht nur auf Abgasregulierungen, sondern auch massiv auf Ausbaupläne von Wasserstraßen auswirken. Letztlich werde es drauf hinaus laufen dass man zentrale Wege schaffe, die wiederum kleine passgenaue Wegenetze ermöglichen. Markus verwies auf die Notwendigkeit eines modernen Verwaltungsrechts und eines ebenso modernen, nicht prohibitiven Umweltrechts: »Es wird keine schnellen und radikalen Umsetzungen geben, aber die Probleme dränge und die Umweltregulierungen schreiten voran«, so Markus. Auch Markus verwies auf eine Harmonisierungspflicht des Umweltrechts auf europäischer Ebene. »Wir müssen ein wichtiges Gut in Ausgleich bringen«, forderte Markus, der in diesem Zusammenhang vor allem auf die alten und schädlichen Motoren alter Schiffe verwies. Hier bestehe sowohl Regelungs- als auch Subventionsbedarf.

Roberto Spranzi von der Schifferbörse zu Duisburg Ruhrort e.V. stellte das neue Schiedsgericht der Schifferbörse vor: Wer dieses anrufe, könne, verglichen mit üblichen Gerichtsverfahren, Zeit und Geld sparen. Vorgetragen werden könnten alle Fälle, die im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt stehen. Mehrere Instanzen seien nicht vorgesehen, das Schiedsgericht biete abschließende Entscheidungen. Die Schiedsrichter sind Fachleute aus verschiedenen Bereichen der Schifffahrt und können von den streitenden Parteien selbst benannt werden. Im Anschluss an die Vorstellung des Schiedsgerichts gab es abermals eine lebhafte Diskussion. Hauptkritikpunkt der Juristen war die mangelnde Transparenz der Urteile, durch das vereinbarte Stillschweigen. Gerade durch die Veröffentlichung von Fällen und Urteilen könne man eine Rechtssicherheit erlangen, so die Meinung vieler Fachleute.

Ähnlich äußerte sich Prof. Dr. Andreas Maurer von der Universität Mannheim. Maurer ist selbst einer der Fachleute des Schiedsgerichts, die im Streitfall berufen werden können. Dennoch trug er einige Kritikpunkte vor. »Hier geben sich private Akteure einen rechtlichen Rahmen«, erklärte Maurer, »das muss uns Fachleute auf den Plan rufen.« Maurer stellte klar, dass es sogenannte

»Kaufmannsgerichte« zur Verfahrensbeschleunigung schon immer gegeben hätte. Man müsse aber klar sehen, dass genau diese Beschleunigung ebenso wie eine Kostensenkung gegenüber regulären Gerichten nicht automatisch gegeben sei. Solange es um nationale Fälle oder aber Fälle mit Rechtsabkommen gehe, sei ein öffentliches Gerichtsverfahren nicht unbedingt im Nachteil: Verfahren in der ersten Instanz dauerten nicht länger als die Einsetzung und Entscheidung eines Schiedsgerichts. Finanziell sei man hier sogar besser gestellt. Schiedsgerichte lohnten sich erst ab sehr hoher Streitwerte und bei ungünstigen Gerichtsbarkeiten im Ausland. Hier sei Dank der New York Convention die Vollstreckbarkeit von Schiedsgerichten besser. Maurer warnte aber vor einem Wettbewerb von Justizdienstleistungen. Zudem drohe bei Schiedsgerichten eine Geheimwissenschaft ohne Veröffentlichungswillen. »Eine zu große Gelassenheit gegenüber Schiedsgerichten ist nicht angebracht«, schloss Maurer.

Beim Thema »Haftung von Lotsen« beschrieb Dr. Detlef Zschoche, Rechtsanwalt aus Hamburg, eine besorgniserregende Entwicklung: Während früher bei Havarien und Unfällen die ausführenden Akteure, also Schiffsführer und Lotse, bei der Haftung stets außen vor gelassen wurden, seien die Lotsen zunehmend ins Visier der Unternehmen geraten. Kapitäne seien nach wie vor nicht betroffen, die Lotsen aber würden immer öfter haftbar gemacht. Zschoche räumte ein, dass in Haftungsfragen bislang zum Schutze der Lotsen entschieden würde, dies sei aber nicht rechtlich verankert und müsse dringend geregelt werden, zumal das Gehalt eines Lotsen in keiner Weise den Haftungsansprüchen angemessen sei. ■

Zwangsversteigerung eines TMS

Am Dienstag, den **24. November 2015** um **12.15 Uhr** wird im Hotel van der Valk Groningen-Westerbroek, Rijksweg West 11, 9608 PA Westerbeek, (Niederlande), im Auftrag der Bank für Schifffahrt (BFS), Filiale der Ostfriesische Volksbank eG., Geschäftsstelle Hindenburgstraße 5, 30175 Hannover (Deutschland), durch Notar Mr. J.F.V.N. Verploegen (Bruggink & Van Beek Notarissen) eine Zwangsversteigerung des **TMS »Catera«** wegen einer fälligen Forderung stattfinden.

Schiffseinzelheiten:

Baujahr: 1992, Tonnage: 2.524,137 t,
Länge: 109,90 m, Breite: 10,48 m

Liegeplatz des Schiffes: GS Yard Waterhuizen 8,
9609 PA Waterhuizen (Niederlande).

Eine Abschrift der Versteigerungsbedingungen ist erhältlich beim vorgenannten Notar. Eine Besichtigung ist nur nach vorheriger Anfrage über die Bank für Schifffahrt (BfS) oder den vorgenannten Notar möglich.

Kaufinteressenten sollten in der Lage sein Ihre Seriosität durch eine Bankbescheinigung nachzuweisen, welche auf erstes Anfordern des Auktionators vorzulegen ist.

Info: Bank für Schifffahrt (BfS),
Filiale der Ostfriesische Volksbank eG,
Frau Krey +49 (0)491-9272 224, karin.krey@ovbleer.de oder
Frau Jansen (+49 (0)491-9272 226, monika.jansen@ovbleer.de

Bruggink & Van Beek Notarissen (Mr. J.F.V.N. Verploegen),
Postbus 14, 6600 AA Wijchen (Niederlande),
T: +31 (0)24 6414544, E: info@bvbnotarissen.nl.

**YANMAR DIESEL AB MOT. ZU VERKAUFEN
TEL. 0731/62751 MOBIL 0175/3232176**