



Dr. Thomas Brinkmann
Vorsitzender
Fachausschuss Hafenrecht
c/o Dr. Schackow & Partner
Domshof 17
28195 Bremen
Tel: 0421 / 3699 – 148
Fax: 0421 / 3699 – 144
t.brinkmann@schackow.de
Bremen, 21.03.2016

Protokoll der 35. Sitzung des Hafenrechtsausschusses
am Donnerstag, 22. Oktober 2015, 10:30 - 15:30 Uhr
HPA Hamburg Port Authority

1. Genehmigung der Tagesordnung

Allgemeines

Der Vorsitzende begrüßt die Mitglieder des Fachausschusses "Hafenrecht" der HTG, die Referenten und die Gäste. Die Tagesordnung wird durch die Mitglieder genehmigt.

Vorschläge für zukünftige Themen

- (1) "*Rechtliche Behandlung von Traditions- und Museumsschiffen in Seehäfen*"
(Angeregt wird ein Vergleich der Rechtslage in Deutschland, den Niederlanden und Dänemark. Schwerpunkte: Mindeststandards für Schiffssicherheit, Passagierfahren, Schutz vor Terror; möglicher Referent Herr Kapt. Weber).
- (2) Rechtsfragen des Notfallmanagements und der Schadensbearbeitung bei maritimen Großschäden.
- (3) Neuere Rechtsentwicklungen zum Europäischen Marktordnungsrecht für Häfen.

2. Bericht des Vorsitzenden

Herr Könner berichtet über Ergebnisse der 9. Maritimen Konferenz. Ziel des Maritimen Koordinators der Bundesregierung ist ein Bundestagsbeschluss zur maritimen Agenda 2025. Das mehrfach angesprochene Thema der Hafenkoordination darf nicht zu faktischer Ladungsleistung führen.

3. Aktuelle Stunde

- Bettina Linkogel, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Bremen
"Neues Versetzsystem für die Hafenslotsen in Bremerhaven"

Zum 01. Oktober 2002 trat die Bremische Seeschiffsassistentenverordnung in Kraft, welche die Zulassungsvoraussetzungen für Schleppunternehmen in den bremischen Häfen regelt. Die Unternehmen sind nach § 4 Abs. 4 Nr. 10 dieser VO verpflichtet, eine

Erklärung abzugeben, die Hafenslotsen in Bremerhaven gegen eine Aufwandsentschädigung zu versetzen.

Beim Versetzen wird zwischen Versetzungen mit anschließender Seeschiffsassistenz (Kombis) und Versetzungen ohne Seeschiffsassistenz (Solos) unterschieden. Bei den Kombis liegt ein Schleppauftrag für das Schiff vor, der Schlepper fährt zum Schiff und nimmt den Lotsen mit (Synergieeffekt). Bei den Solos dagegen wird der Lotse zum zu lotsenden Schiff gebracht ohne dass ein Job für den Schlepper vorliegt.

Bisher erfolgte die Lotsenversetzung in Bremerhaven ausschließlich durch Schlepper. Mit den zugelassenen Reedereien wurde ein Vertrag über diese Leistung und deren Vergütung geschlossen.

Aufgrund der steigenden Schiffsgrößen in den letzten Jahren wurden die Schlepper immer größer, leistungsstärker und damit auch signifikant teurer. Die Schleppreedereien sahen sich daher insbesondere bei den Solos nicht mehr in der Lage, diese zu den vereinbarten Preisen durchzuführen.

Im März 2013 wurde daraufhin ein Testbetrieb mit einem Versetzboot gestartet, welcher erfolgreich und zur Zufriedenheit aller Beteiligten verlaufen ist.

Es erfolgte die EU-weite Ausschreibung des Lotsenversetzdienstes.

Seit dem 01. Januar 2016 werden nun sämtliche Solo-Versetzungen von der Lotsbetrieb GmbH MV wahrgenommen, mit der ein Vertrag geschlossen wurde. Die Schleppunternehmen fahren die Solos nur noch in Ausnahmefällen, wenn das Versetzboot nicht zur Verfügung steht, der sichere Transport der Lotsen nur durch den Einsatz eines Schleppers gewährleistet werden kann, 2 zeitgleiche Einsätze an unterschiedlichen Orten zu fahren sind und bei den Kombis.

Des Weiteren steht noch der Lotsenbetriebsverein Bremerhaven für Versetzfahrten zur Verfügung, der ca. 400 Versetzungen pro Jahr durchführt.

Sämtliche Lotsungen erfolgen auf Weisung des Hafenkapitäns.

Diskussion:

Auf Rückfrage erläuterte Frau Linkogel, dass das Versetzsystem nicht auf Gewinn gerechnet ist.

- Winfried Kliche, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn
"Umsetzung des CDNI nach Ablauf der 5-jährigen Übergangsfrist (31.10.2014)"

Ziele des CDNI:

1. Verhinderung von Gewässerverschmutzungen durch Abfall, der gefährliche oder wassergefährdende Stoffe enthält.
 2. Vermeidung oder weitest gehende Begrenzung des Entstehens von Abfällen.
- Beste Möglichkeit der Abfallvermeidung sind Einheitstransporte.

Gremien des CDNI

- Konferenz der Vertragsparteien KVP – Entscheidungsgremium;
- Arbeitsgruppe – entwickelt Vorschläge zur Weiterentwicklung des Übereinkommens, berät die KVP fachlich;

- internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle - Zuständig für Organisation und Durchführung der Entsorgung nach Teil A;
- Sekretariat;

Aufbau des CDNI¹

- Grundbestimmungen im Stammtext;
- Detailbestimmungen zu den Teilbereichen
 - o Öl- und fetthaltige Abfälle (Teil A)
 - o Abfälle aus dem Ladungsbereich/ Umgang mit der Ladung (Teil B)
 - o sonstige Schiffsbetriebsabfälle (Teil C)in einer speziellen Anlage.

Nationale Umsetzung

- Ratifizierungsgesetz
- Ausführungsgesetz – Ergänzende nationale Bestimmungen;
- CDNI-Verordnungen – Umsetzung von Änderungen des CDNI in Nationales Recht, nationale Ergänzungen;

Bestandteile der Bestimmungen (hier für den Ladungsbereich = Teil B)

- Umgang mit der Ladung und den Abfällen aus dem Ladungsbereich;
- Bereitstellung, Beladung und Entladung eines Fahrzeugs;
- Verpflichtung der Mitgliedstaaten;
- Kostentragung (Verursacherprinzip);
- Übergangsbestimmungen (für Ladungsabfälle ausgelaufen);

Kernbestimmung für die Ladung sind:

- Artikel 3: Verbot der Einleitung der Ladung oder von Schiffsbetriebsabfällen in das Gewässer (Ausnahmen gemäß Bestimmungen zum Umgang mit der Ladung und Schiffsbetriebsabfällen nach Anlage 2);
- Kapitel 7 der Anlage 2
Schiff muss, sofern kein Einheitstransport vorliegt, wie folgt gereinigt werden,
 1. mindestens besenrein/nachgelenzt
 2. sofern Anhang III der Anlage 2 (Entladestandards) es bestimmt:
 - a. vakuumrein;
 - b. gewaschen (wenn Anhang III bestimmt, dass Einleitung in das Gewässer verboten ist);
 3. Schiff ist
 - a. besenrein/nachgelenzt zur Verfügung zu stellen, es sei denn es ist zwischen den Parteien ein höherer Standard vereinbart.
 - b. gewaschen zurückzugeben,
 - i. wenn Anhang III der Anlage 2 dies so fordert oder
 - ii. wenn das Schiff gewaschen angefordert wurde (Bestimmung wurde im Dez.2015 von der KVP entsprechend präzisiert);ansonsten besenrein/nachgelenzt (oder vakuumrein).

Kosten

Die Kosten werden nach dem Verursacherprinzip getragen, d.h. der Befrachter (be flüssiger Ladung) bzw. der Ladungsempfänger (bei trockener Ladung) tragen die Kosten der Reinigung.

Aktuelle Probleme im Bereich Teil B

¹ Näheres siehe website www.cdni.org

- Einleitung in die Kanalisation (wird von den Kläranlagen häufig verweigert, weil diese die Bestandteile des Waschwassers nicht genau kennen);
- Umgang mit den Entladestandards und hier der Güterliste in Anhang III der Anlage 2 (Unklarheiten/Unzufriedenheit der Betroffenen mit der Einordnung);
 - ⇒ KVP bemüht sich in beiden um Klärung im Rahmen der Überarbeitung der Entladestandards (Anhang III) sowie Klärung mittels mit FAQ's. Zudem Gespräche mit Kläranlagenbetreibern durch die Mitgliedstaaten.

Aktuelle Arbeiten des CDNI im Ladungsbereich

- Überarbeitung der Entladestandards in Anhang III (Anpassung an internationale Entwicklung; Berücksichtigung von Vorschlägen des Gewerbes und der Industrie, Eingruppierung neuer Stoffe, etc.) Abschluss voraussichtlich 1. Halbjahr 2016.
- Klärung der Bestimmungen des Artikel 7.04 Abs. 2 zum Waschen (Dez.2015).
- Erarbeitung von FAQ's (erste im Juni 2015, weitere schrittweise, u.a. Dez. 2015).
- Umgang mit gasförmigen Resten flüssiger Ladung = Dämpfen (längerfristig, voraussichtlich Mitte/Ende 2016 erste Entscheidungen).

Diskussion:

Dr. Augner wies darauf hin, dass eine Bund-Länder Resortabstimmung notwendig sei, da die Abfallbeseitigung Ländersache ist. Zur einheitlichen Rechtsauslegung des CDNI erklärte Herr Kliche, dass es eine Arbeitsgruppe der Vertragsstaaten zur Auslegung des Übereinkommens geben werde.

4. Schwerpunktthema

- Dr. Arne Gniechwitz, KPMG Rechtsanwaltsgesellschaft mbH, Hamburg
"Entwicklungen des Europäischen Beihilferechts für Häfen"
- 1. Die Europäische Kommission (KOM) wertet Hafeninfrastruktur im Zweifel als wirtschaftlich nutzbare Infrastruktur. Damit ist die öffentliche Finanzierung von Hafeninfrastruktur grundsätzlich beihilfenrechtsrelevant. Ausnahmen sind möglich. Eine liegt vor, wenn die Infrastruktur eindeutig hoheitlichen Zwecken dient.
- 2. Eine beihilfen-rechtskonforme öffentliche (Teil-) Finanzierung von wirtschaftlich nutzbarer Hafeninfrastruktur setzt weiterhin eine Notifizierung (Art. 108 Abs. 3 AEUV) voraus.
- 3. Die Voraussetzungen, die die KOM an die Genehmigung von öffentlichen Zuschüssen zur (Teil-) Finanzierung stellt, werden mit unterschiedlicher Tiefe geprüft. Regelmäßig betrachtet die KOM die Frage der Erforderlichkeit und Angemessenheit der Beihilfe mit besonderer Sorgfalt. Dies gilt insbesondere für den Nachweis, dass die Beihilfe auf die Finanzierungslücke begrenzt ist, die die Infrastruktur in ihrem Lebenszyklus aufweist.
- 4. Die Erfahrungen der Mitgliedstaaten und der KOM bei der Notifizierung von Hafeninfrastrukturprojekten führen zu einer grundsätzlichen Beschleunigung der Verfahren. Am unkompliziertesten sind die Verfahren, in denen der Beihilfenempfänger die Infrastruktur nicht nur bereitstellt, sondern auch selbst und ausschließlich nutzt.
- 5. Von wachsender Bedeutung für die Praxis ist das Verhältnis öffentlicher Hafeninfrastrukturbetreiber zu den Unternehmen, die die öffentlich (teil-) finanzierte Hafeninfrastruktur nutzen. Zum Ausschluss einer Beihilfe in diesem Verhältnis

(sog. „2. Ebene“) ist der Nachweis zu führen, dass das Umschlagunternehmen ein marktgerechtes Entgelt zahlt. Ist die Nutzung so geregelt, dass in dieser eine Konzession zu sehen ist, kann ein marktgerechtes Entgelt nur durch Ausschreibung der Nutzung nach der Konzessionsrichtlinie (2014/23/EU) bzw. dem noch bis zum 18. April 2016 zu schaffenden nationalen Recht gewährleistet werden. Die Abgrenzung zwischen ausschreibungspflichtiger Konzession einerseits und direkt abzuschließendem Miet-/Pacht- und Nutzungsvertrag andererseits wird sich in der Rechtsprechung und Praxis konkretisieren müssen.

6. Die Kommission dürfte angesichts zahlreicher Notifizierungen in der Zwischenzeit einen hinreichenden Überblick über die Finanzierung von Infrastruktur und den Binnenmarkt im Bereich der Seehäfen haben. Eine Freistellung öffentlicher Finanzierungen von Hafeninfrastruktur in einer novellierten Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung ist für 2017 zu erwarten. Ihre Reichweite wird davon abhängen, welche Schwellenwerte die KOM in Ansatz bringt.

5. Verschiedenes

Die nächste (36.) Sitzung des Hafenrechtsausschusses findet am **12. Mai 2016** 10:30 Uhr bis ca. 15:30 Uhr in den Räumen der HPA statt.

gez. Dr. Thomas Brinkmann