



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, 15.01.2019

Protokoll der 40. Sitzung des Hafenrechtsausschusses
Donnerstag, 01. November 2018, 09:45 - 13:30 Uhr
HPA Hamburg Port Authority

1. Genehmigung der Tagesordnung

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, Passagierfahrten, Schutz vor Terror; möglicher Referent Herr Kapt. Weber).
- (2) Rechtsfragen des Notfallmanagements und der Schadensbearbeitung bei maritimen Großschäden.
- (3) Die Umsetzung der DienstleistungsVO (EU) 2017/352 zur Erbringung von Hafendiensten zur finanziellen Transparenz.
- (4) Hafenrechtliche Fragestellungen im Zusammenhang mit dem BREXIT

2. Bericht des Vorsitzenden

Der Zugangscode zur Seite des Hafenrechtsausschusses auf der neuen Homepage der HTG wurde allen Mitgliedern aufgegeben. Der Vorsitzende appelliert an die Gäste, für sich oder ihre Organisationen eine Mitgliedschaft in der HTG zu prüfen.

3. Aktuelle Stunde

- **Dr. Susanne Heitmüller**, Bundesamt für Seeschifffahrt u. Hydrographie, Hamburg
„Umsetzung der Ballastwasserkonvention“

Thesenartige Zusammenfassung

Das **Ballastwasser-Übereinkommen** wurde im Februar 2004 von der IMO verabschiedet und ist dann nach ausreichender Ratifizierung am 8. September 2017 in Kraft getreten.

Deutschland trat dem Ballastwasser-Übereinkommen am 13. Februar 2013 mit dem Ballastwasser-Gesetz bei. Am 20. Juni 2013 wurde die entsprechende Ratifizierungsurkunde beim Generalsekretär der IMO hinterlegt.

Ergänzende Bestimmungen zum Ballastwasser-Übereinkommen und zur Ahndung von Verstößen gegen das Übereinkommen wurden durch die See-Umweltverhaltensverordnung (SeeUmwVerhV) und auf Länderebene in verschiedenen Regelungen festgelegt. Weitere Rechtsgrundlagen zur Umsetzung des Ballastwasser-Übereinkommens befinden sich im Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (Seeaufgabengesetz/SeeAufG) und der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV).

Gemäß §§ 5 Abs. 1 Nr. 4c, 1 Nr. 16 Seeaufgabengesetz (SeeAufG)) wurde das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zur zuständigen Stelle für Maßnahmen zur Verhütung der Verbreitung fremder Organismen durch Schiffe und somit auch für die Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen.

Seit dem Inkrafttreten des Ballastwasser-Übereinkommen haben erste Erfahrungen bei Kontrollen durch die Wasserschutzpolizei und Hafenstaatkontrolle gezeigt, dass die regelkonforme Umsetzung des D-1 Standards (Ballastwasseraustausch) und die Dokumentationspflichten, d.h. die genaue Form bzw. der Inhalt des Ballastwasser-Tagebuchs, die größten Herausforderungen darstellen. Zu Fragestellungen in Bezug auf die Einhaltung des D-2 Standards, der für die meisten Schiffe noch nicht verpflichtend ist, sollen in der sog. Experience Building Phase zunächst Daten gesammelt und ausgewertet werden.

Schließlich führt das BSH verschiedene Forschungsprojekte zum Thema Ballastwasser durch bzw. ist an solchen beteiligt.

Nähere Informationen zum Thema Ballastwasser sind auf der BSH-Website und dem Serviceportal der Deutschen Flagge zu finden.

- **Julius Walther**, FHB - Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Bremen
„Welche Möglichkeiten könnten zu einer Beschleunigung von Planverfahren für Hafenbauvorhaben führen?“

Thesenartige Zusammenfassung

Der Vortrag „Welche Möglichkeiten könnten zu einer Beschleunigung von Planverfahren für Hafenbauvorhaben führen?“ zielt darauf ab, den Teilnehmerinnen und Teilnehmern einen kompakten aktuellen Überblick über die gegenwärtigen fachlichen und politischen Diskussionen und Strategien einer beschleunigten Realisierung großer Infrastrukturvorhaben zu vermitteln. Im Fokus der Betrachtung stehen dabei Hafenbauvorhaben, wie beispielsweise das vom Referenten im Rahmen seiner Tätigkeit begleitete und im Fachausschuss für Hafenrecht der HTG bereits in vergangenen Sitzungen vorgestellte Projekt Offshore Terminal Bremerhaven (OTB), deren Realisierung sich aufgrund der großen Infrastrukturvorhaben immanenten hohen planerischen Anforderungen und Risiken langjähriger nachgelagerter Prozesse häufig über viele Jahre verzögert. Der Referent stellte in diesem Zusammenhang die potentiell „bremsenden“ Herausforderungen einer Hafenplanung dar und gab einen Einblick in die verschiedenen tatsächlichen und rechtlichen Möglichkeiten sowie aktuellen gesetzgeberischen Vorhaben, diesen Herausforderungen in den einzelnen Phasen (Planung, Genehmigung und Vollzug) jeweils „beschleunigend“ zu begegnen. Dabei entfachte sich zur Freude des Referenten eine breite fachliche Diskussion unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern über die jeweiligen Vor- und Nachteile der aufgezeigten Wege.

In der anschließenden Diskussion wurde appelliert, vorhandene Beschleunigungspotentiale zu nutzen und erforderliche Planungsfachleute frühzeitig einzubeziehen. Kontrovers diskutiert wurde die Beauftragung von „Projektmanagern“, ebenso wie das Instrument der „Mediation“.

4. Schwerpunktthema

- **Dr. Frank Fellenberg**, Rechtsanwälte Redeker Sneller Dahs, Berlin
„Vorschläge zur Optimierung der Wasserrahmenrichtlinie (2000/60/EG)“

1. Operationalisierung der Richtlinie bei Beibehaltung grundlegender Strukturmerkmale

Die Grundentscheidung der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) gegen eine vollständige Harmonisierung der wasserrechtlichen Vorschriften der Mitgliedstaaten sollte beibehalten werden, da sie **mitgliedstaatliche** Umsetzungsspielräume begründet. Zugleich sollte der Vollzug der Richtlinie aber durch weitergehende Konkretisierungen spezifischer ungeklärter und/oder umstrittener Begriffe und Vorgaben erleichtert werden, ohne den Charakter der WRRL als Rahmenrichtlinie dabei in Frage zu stellen.

2. Anpassung der zeitlichen Vorgaben zur Zielerreichung

Im Zuge der Evaluierung der WRRL ist der Tatsache Rechnung zu tragen, dass die zeitlichen Vorgaben der WRRL derzeit nicht realitätsgerecht erscheinen. Um negative Folgewirkungen einer (absehbaren) flächendeckenden Zielverfehlung für Vorhabenträger zu vermeiden, sollte in Art. 4 Abs. 4 lit. c) Hs. 1 WRRL eine zusätzliche Bewirtschaftungsperiode zur Umsetzung des Verbesserungsgebots vorgesehen werden. Unabhängig davon sollte die Öffnungsklausel des Art. 4 Abs. 4 lit. c) Hs. 2 WRRL präzisiert und praktikabler gestaltet werden.

3. Anpassungen der Vorgaben des Verschlechterungsverbots bei der Vorhabenzulassung

Zur Beseitigung der nach dem Weservertiefungsurteil des EuGH fortbestehenden Auslegungsunsicherheiten sollte eine Legaldefinition des Begriffs der Verschlechterung in die Begriffsbestimmungen des Art. 2 WRRL aufgenommen werden. Dabei erscheinen verschiedene (miteinander kombinierbare) Klarstellungen bzw. Modifikationen des derzeitigen Begriffsverständnisses sinnvoll: So ist zu erwägen, die Auslegung des EuGH zu korrigieren und zu der zuvor in den meisten Mitgliedstaaten und auch von den EU-Wasserdirektoren vertretenen Zustandsklassentheorie zurückzukehren. Darüber hinaus ist – unabhängig hiervon – die lediglich nachrangige Bedeutung der unterstützenden Qualitätskomponenten deutlicher herauszustellen. Insbesondere auf Grundlage des derzeitigen Begriffsverständnisses, aber auch für den Fall einer Rückkehr zur Zustandsklassentheorie ist es zur Gewährleistung eines verhältnismäßigen Ausgleichs zwischen Schutz und Nutzung der Gewässer zudem zwingend geboten, eine (über ein bereits derzeit zulässiges Abschneidekriterium hinausgehende) Bagatellschwelle vorzusehen.

4. Anpassungen der Ausnahmeregelung des Art. 4 Abs. 7 WRRL

Angesichts der ambitionierten Bewirtschaftungsziele verleihen erst die Ausnahmeregelungen der WRRL ein realistisches Regelungskonzept, das Schutz und Nutzung der Gewässer in einen angemessenen Ausgleich bringt. Vor dem Hintergrund

der strengen Auslegung des Verschlechterungsverbots hat sich eine Unwucht in diesem System ergeben, der (alternativ oder ergänzend zu einer Korrektur des Verschlechterungsbegriffs) durch eine Ausweitung und Präzisierung der Ausnahmebestimmung des Art. 4 Abs. 7 WRRL zu begegnen ist. Geboten erscheint insoweit zunächst die Klarstellung der teilweise in Abrede gestellten Möglichkeit einer Rechtfertigung von Verschlechterungen des chemischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers sowie eine Konkretisierung der Reichweite der Alternativenprüfung. Zudem sollten auch Ausnahmen für privatnützige Vorhaben zugelassen werden.

5. Verankerung einer Vorprüfung

Die WRRL sollte die Möglichkeit einer gestuften Prüfung ausdrücklich regeln. Hiernach kann zunächst eine bloße Vorprüfung erfolgen, in welcher untersucht wird, ob ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot nicht von vornherein ausgeschlossen ist. Nur falls dies zu verneinen ist, folgt die eigentliche und in der Regel gutachterlich unterlegte Vollprüfung (der wasserrechtliche Fachbeitrag). Zwar erscheint eine solche Stufung bereits mit der geltenden Fassung der WRRL vereinbar, gleichwohl sollte diese für die Ausgestaltung der Genehmigungsverfahren zentrale Weichenstellung sekundärrechtlich ausdrücklich verankert werden.

6. Festlegung des maßgeblichen Zeitpunkts für die Rechtmäßigkeit von Vorhaben

Die WRRL lässt in der geltenden Fassung offen, ob die Mitgliedstaaten zur Vereinfachung von Planungs- und Zulassungsprozessen einen vor dem Zeitpunkt der Zulassungsentscheidung liegenden Stichtag festlegen können, der für die Beurteilung der Vereinbarkeit eines Vorhabens mit den Anforderungen der WRRL maßgeblich ist. Die WRRL sollte klarstellen, dass die Mitgliedstaaten frei darin sind, etwa den Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung als den maßgeblichen Zeitpunkt zu bestimmen. Hierdurch wird verhindert, dass Antragsunterlagen kontinuierlich nachgebessert und auch umfangreiche Entwürfe von Zulassungsentscheidungen mit jeder Änderung der Sach- oder Rechtslage wieder angepasst werden müssen.

In der DVZ wurden die Thesen wie folgt zusammengefasst:

<https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/zds-legt-vorschlaege-zur-modernisierung-der-eu-wasserrahmenrichtlinie-vor.html>):

„Der ZDS regt erstens eine Konkretisierung, aber keine Harmonisierung des EU-Wasserrechts an. Vor allem unklare Rechtsbegriffe und Vorgaben sollten demnach geklärt werden. Ein zweiter Punkt ist die Anpassung der zeitlichen Vorgaben zur Zielerreichung. Aktuell muss das Verbesserungsgebot bis spätestens 2027 umgesetzt werden. Der ZDS wünscht sich hier eine Verlängerung der Frist. Drittens wünscht sich die Hafenwirtschaft, dass die Vorgaben des Verschlechterungsverbots angepasst werden. Hier kommt es dem ZDS beispielsweise darauf an, dass eine Bagatellschwelle für Verschlechterungen verankert wird, unterhalb der eine feststellbare nachteilige Veränderung nicht als Verschlechterung gilt. Ferner sollten laut dem Verband die Ausnahmeregelungen nach Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie angepasst werden, eine Vorprüfung als zentrale Weichenstellung festgelegt werden, um so die Verfahren zeitlich zu straffen, und der Beurteilungszeitpunkt für die Rechtmäßigkeit von Vorhaben festgelegt werden.“

Und der ZDS hat die Thesen direkt auf die Website gestellt:

<https://www.zds-seehafen.de/wp-content/uploads/2018/11/2018-10-23-Kurzinformation-Optimierungspotentiale-WRRL.pdf>.

4. Verschiedenes

Der Termin für die nächste (41.) Sitzung des Hafenrechtsausschusses wurde für den 16.05.2019 bekanntgegeben.

* * *

gez. Dr. Thomas Brinkmann