

Binnenschifffahrts-Gesetze

Diese Lerneinheit dient dazu, Ihnen einen Überblick über Gesetze zu vermitteln, die die Binnenschifffahrt betreffen. Aufgrund des Umfangs werden einige Gesetze ausführlich behandelt und andere nur kurz erwähnt. Außerdem erhalten Sie einen kurzen Überblick über die zuständigen Behörden und Institutionen der Binnenschifffahrt.

Inhaltsübersicht	Seite
• Einleitung	397
• Nationale Gesetzgebung	398
- Binnenschifffahrtsgesetz	399
- Binnenschifffahrtsaufgabengesetz	401
- Bundeswasserstraßengesetz	403
- Schiffsregisterordnung	404
- Binnenschifffahrtsstraßenordnung	405
- Schiffsuntersuchungsordnungen	406
- Patentverordnungen	408
- Berufszugangsverordnung	409
- Gefahrgutgesetzgebungen	410
- HGB Frachtgeschäft	411
• Internationale Gesetzgebungen	412
- Schifffahrts- und Stromakten	412
- Budapester Übereinkommen	414
- Straßburger Übereinkommen	415
- Übereinkommen Abfallentsorgung	415
• Beförderungs- und Geschäftsbedingungen	416
- EU-Versandverfahren	416
- Int. Verlade und Transportbeding.	417
- CBRB und SRTB	418
• Behörden und Institutionen	419
- Bundesministerium	419
- Wasser- und Schifffahrtsverwaltung	420
- Schiffsuntersuchungskommission	422
- Zentralkommission	422
- Verbände	423
• Übungsaufgaben	425
• Lösungen	426
• Anlagen 1 - 7	427

Lernziele
• Sie erhalten einen Überblick über Gesetze, die die Binnenschifffahrt betreffen. Hierdurch erwerben Sie Kenntnisse, die Ihnen den Umgang mit Gesetzen vereinfachen, weil Sie deren Inhalte besser nachvollziehen können.
• Aufgrund der erworbenen Kenntnisse können Sie unterscheiden, welche Gesetzgebungen ausgesprochen wichtig sind.
• Die "weniger wichtigen" Gesetze und Verordnungen müssen Sie zwar kennen und beachten, Sie sind aber nicht täglich mit Situationen konfrontiert, in denen diese Anwendung finden. Einige Gesetze finden eben nur in bestimmten Situationen und/oder bei bestimmten Transporten Anwendung.

Literaturhinweise

Die einfachste und schnellste Quelle bei der Suche nach Gesetzestexten ist das Internet. Eine umfangreiche Sammlung von Gesetzen, die die Binnenschifffahrt betreffen finden Sie unter www.transportrecht.de, teilweise sogar mit Erläuterungen. Außerdem finden Sie viele Gesetze, mit denen Sie sich auseinandersetzen müssen, unter www.elwis.de, www.ccr-zkr.org und <http://bundesrecht.juris.de> (Bundesgesetze).

WESKA 2004 Europäischer Schifffahrts- und Hafenkalendar
(Neu- mit CD-Rom zur Streckenbeschreibung)

Inhalte: Tabellarische Fahrstreckenbeschreibungen mit Angabe der Orte, Häfen, Brücken, Fähren und Schleusen, Beschreibung der Häfen- und Umschlagstellen, Tarife, Gebühren, Gesetze, mit rotem Teil für internationales Recht u.v.m.

Sie erhalten dieses Buch beim Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, Dammstr. 15 –17, 47119 Duisburg, Tel. 0203/80006-20, Fax 0203/80006-21, eMail: binnenschifffahrts-verlag@binnenschiff.de

Handbuch Güterkraftverkehr Binnenschifffahrt erstellt im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen.

Dieses Handbuch ist bereits 1997 erschienen und aus diesem Grund nicht mehr ganz aktuell.

Sie erhalten dieses Buch bei Selbstabholung kostenlos beim Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg bzw. gegen Versandkosten, wenn Sie es bestellen.

Einleitung

Die Gesetzgebung, die die Binnenschifffahrt betrifft, ist sehr umfangreich. Aus diesem Grund können wir Ihnen mit dieser Lerneinheit nur einen guten Überblick verschaffen und nicht auf jedes einzelne Gesetz eingehen.

Es gibt sehr viele Gesetze und Verordnungen, die nur die Binnenschifffahrt betreffen, aber auch andere, die darüber hinaus Anwendung finden, wie z.B. das BGB, HGB oder das Arbeitszeitgesetz. Auf einige Gesetze und Verordnungen sind wir in anderen Lerneinheiten schon eingegangen, auf das Jugendschutzgesetz und das Arbeitszeitgesetz in der Lerneinheit "Arbeitsrechte", das BGB in der gleichnamigen Lerneinheit oder das HGB und die Abgabenordnung (AO) in den Lerneinheiten "Handelsrecht", "Jahresabschluss" und "Buchhaltung". Aus diesem Grund beschränken wir uns in dieser Lerneinheit auf die speziellen Binnenschifffahrtsgesetze, die wir in 3 Bereiche eingeteilt haben:

- nationale Gesetzgebungen,
- internationale Gesetzgebungen und
- Beförderungs- und Geschäftsbedingungen.

Bei den "allgemein gültigen" Gesetzen gehen wir nur noch einmal kurz auf das HGB Frachtrecht ein. Auch wenn wir dies schon eingehend in der Lerneinheit "Handelsrecht" betrachtet haben, ist eine Wiederholung dieses wichtigen nationalen Gesetzes angebracht. Am Ende dieser Lerneinheit stellen wir dann noch kurz dar, welche Behörden und Institutionen für die Binnenschifffahrt zuständig sind, die Gesetze und Verordnungen erlassen oder für deren Überwachung zuständig sind.

Um den Lesefluss nicht zu sehr durch die Übernahme von Gesetzestexten im Wortlaut zu unterbrechen, gehören zu dieser Lerneinheit sehr viele Anlagen. In den bisherigen Lerneinheiten enthielten die Anlagen zusätzliche oder weiterführende Informationen, Checklisten oder andere Unterlagen zur Unternehmensführung. In dieser Lerneinheit ist dies anders. Die Anlagen gehören zum jeweiligen Text und sind wichtig, so dass Sie diese in jedem Fall beachten sollten.

viele Anlagen

Diese Lerneinheit ist absolut theoretisch und aufgrund der teilweise juristischen Sprache nicht immer einfach zu lesen und zu verstehen. Geben Sie nicht auf, wenn Sie etwas nicht sofort verstehen, sondern lesen Sie die Absätze ein-, zwei- oder sogar dreimal, dann erschließen sich Ihnen auch die etwas schwierigeren Stellen. Sie erhalten mit dieser Lerneinheit zwar einen guten Überblick, kommen aber nicht drum herum, sich den einen oder anderen Gesetzestext genauer anzusehen, um weitere Inhalte besser kennen zu lernen.

Trotz großer Sorgfalt lassen sich Fehler oder Unstimmigkeiten leider nie vollständig ausschließen. Eine Gewähr für die Richtigkeit aller Angaben können wir aus diesem Grund nicht übernehmen. Einerseits haben wir einige Sachverhalte nur verkürzt dargestellt.

Hierdurch sind Inhalte weggefallen, die für die Beurteilung eines bestimmten Sachverhalte aber wichtig sein könnten. Andererseits besteht durchaus die Möglichkeit, dass es Gesetzesänderungen gab, die uns nicht bekannt sind.

Nationale Gesetzgebungen

Anlage 1 Übersicht Gesetze

Wir können an dieser Stelle nur auf einige Gesetze und Verordnungen eingehen. Was nicht heißen soll, dass die nicht Erwähnten unwichtig oder sogar überflüssig sind, aber teilweise eben sehr spezielle Sachverhalte regeln, wie z.B. das Befahren des "Helgoländer Felssockels". Im Anhang finden Sie als Anlage 1 eine Auflistung von Gesetzen, die auf irgendeine Weise für die Binnenschifffahrt gültig sind, im speziellen oder nur teilweise. Aufgrund dieser 6seitigen Aufstellung wird deutlich, dass ein Eingehen auf alle Gesetze und Verordnungen an dieser Stelle wirklich nicht möglich ist. Bereits die nationale Gesetzgebung umfasst über 30 Gesetze, fast 70 Verordnungen und 6 Verfahrensrechte. Hinzu kommen dann noch EU-Richtlinien, EU-Verordnungen, Übereinkommen, Rechtsakten, Empfehlungen und Bedingungswerke. Wir mussten also eine Auswahl treffen, um die "wichtigsten" Gesetze vorzustellen und dies auch nicht in vollem Umfang, sondern immer nur auszugsweise mit einigen Paragraphen, weil die Gesetze nicht selten 100 und mehr Paragraphen umfassen.

Auswahl von Gesetzen und Verordnungen

Wir beschränken uns bei der nationalen Gesetzgebung auf die Auswahl der nachfolgend aufgeführten Gesetze und Verordnungen:

- Binnenschifffahrtsgesetz
- Binnenschifffahrtsaufgabengesetz
- Bundeswasserstraßengesetz
- Schiffsregisterordnung
- Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken
- Gesetz über das rechtliche Verfahren in Binnenschifffahrtssachen 2002
- Binnenschifffahrtsstraßen- und Polizeiverordnungen
- Binnen- und Rheinschiffs-Untersuchungsordnung
- Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung
- Patentverordnungen
- Verordnung über Lade- und Löschzeiten sowie das Liegegeld in der Binnenschifffahrt
- Verordnung über die Arbeitsgenehmigung für ausländische Arbeitnehmer
- Gefahrgutgesetzgebungen

Zu den vorgenannten Gesetzen und Verordnungen erhalten Sie in den weiteren Ausführungen mehr oder weniger ausführliche Informationen. Bei einigen übernehmen wir auch den Gesetzestext, um die Rechtsgrundlagen genauer darzustellen.

Binnenschiffahrtsgesetz (BinSchG)

Der eigentliche Titel dieses Gesetzes lautet "Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt" im Unter- oder Zweittitel "Binnenschiffahrtsgesetz - BinSchG".

Dieses Gesetz wurde bereits 1895 erlassen und im Laufe der Zeit natürlich mehrfach geändert, zuletzt im Jahr 2001. Es ist in 10 Abschnitte mit 133 Paragraphen unterteilt. Wobei einige Paragraphen im Laufe der Zeit, insbesondere durch die Frachtrechtsreform im Jahr 1998 aufgehoben wurden, so dass es nicht mehr ganz so umfangreich ist.

Der 1. Abschnitt von § 1 bis § 6 regelt, wer Schiffseigner ist, wie dieser haftet, wie bzw. wann und in welcher Höhe die Haftung beschränkt werden kann sowie den Gerichtsstand.

§ 1 "Schiffseigner im Sinne dieses Gesetzes ist der Eigentümer eines zur Schifffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes."

§ 4 "(1) Der Schiffseigner kann seine Haftung für Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden, die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit einer Bergung einschließlich einer Wrackbeseitigung im Sinne von Absatz 4 eingetreten sind sowie für Ansprüche aus Wrackbeseitigung beschränken, es sei denn, das Schiff wird zum Sport oder zur Erholung und nicht des Erwerbes wegen verwendet. Die Ansprüche unterliegen der Haftungsbeschränkung unabhängig davon, auf welcher Grundlage sie beruhen, ob sie privatrechtlicher oder öffentlich-rechtlicher Natur sind und ob sie auf Grund eines Vertrages oder sonstwie als Rückgriffs- oder Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden, Ansprüche aus Wrackbeseitigung sowie Ansprüche nach Absatz 3 Satz 2 unterliegen jedoch nicht der Haftungsbeschränkung, soweit sie sich auf ein vertraglich vereinbartes Entgelt richten. ..."

Haftung kann begrenzt werden

§ 5 schließt für einige Sachverhalte eine Haftungsbeschränkung aus, wie z.B.:

- für die große Haverei,
- wenn anwendbare internationale Übereinkommen zum Tragen kommen oder
- Ansprüche, die § 22 des Wasserhaushaltsgesetz betreffen.

Die **§§ 5e bis 5k** beinhalten die Höhen der Haftungsbegrenzungen für verschiedene Sachverhalte. Da diese Haftungsbegrenzungen für Sie wichtig sind, sind die entsprechenden Paragraphen dieser Lerneinheit als Anlage 2 beigelegt.

Anlage 2

Rechnungseinheit

Kurz zur Erinnerung
 Die Höhen der möglichen Haftungsbegrenzungen werden immer in Rechnungseinheiten angeben. Den Begriff "Rechnungseinheit" kennen Sie bereits unter dem Begriff "Sonderziehungsrecht" aus der Lerneinheit "Handelsrecht", insbesondere aus den Ausführungen zum HGB Frachtrecht. Die hier genannten Rechnungseinheiten sind mit denen aus dem HGB identisch.

Das Sonderziehungsrecht (SZR) oder auch Rechnungseinheiten (RE) genannt ist eine „künstliche“ Währungseinheit, die der internationale Währungsfond (IWF) als Verrechnungseinheit zwischen den Landeswährungen eingeführt hat. Aufgrund der Währungsschwankungen hat auch ein SZR nicht immer den gleichen Wert. Der Wert eines SZR oder RE lag im Juni 2004 bei ca. 1,21 €.

Wert SZR

Anmerkung: Da die Haftungsbegrenzungen für Sie in einem Schadensfall sehr wichtig sein können, sollten Sie die entsprechenden Paragraphen kennen und hiervon Gebrauch machen, indem Sie mit Ihren Auftraggebern diese Haftungsgrenzen schriftlich vereinbaren, weil sie nicht automatisch gelten.

§ 6 "(1) Das Gericht des Ortes, von dem aus die Schifffahrt mit dem Schiffe betrieben wird (Heimatort), ist, vorbehaltlich des § 3 Abs. 1 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrtssachen vom 27. September 1952 (BGBl. I S. 641), für alle gegen den Schiffseigner als solchen zu erhebenden Klagen zuständig ohne Unterschied, ob er persönlich oder nur mit dem Schiff haftet."

- Abschnitte 2 – 8**
- Der 2. Abschnitt von § 7 bis § 20 regelt die Rechte und Pflichten des Schiffers.
 - Der 3. Abschnitt von § 21 bis § 25 betrifft die Schiffsmannschaft und regelt die Rechte und Pflichten des Schiffsmannes.
 - Der 4. Abschnitt von § 26 bis § 76 betrifft das Frachtgeschäft. Allerdings befindet sich hier lediglich unter § 26 der Hinweis, dass das Frachtgeschäft für die Binnenschifffahrt im Handelsgesetzbuch (HGB Frachtgeschäft) geregelt wird. Dies geschah im Zuge der Transportrechtsreform im Jahr 1998 und machte somit die §§ 27 bis 76 überflüssig, die aufgehoben wurden.
 - Der 5. Abschnitt mit § 77 betrifft Reisende und ihr Gepäck.
 - Der 6. Abschnitt von § 78 bis § 91 betrifft die große Haverei.
 - Der 7. Abschnitt von § 92 bis § 93 (94 - 101 wurden aufgehoben) enthält Regelungen zum Zusammenstoß von Schiffen und deren Bergung.
 - Der 8. Abschnitt von § 102 bis § 116 betrifft Schiffsgläubiger. Hier folgen Ausführungen darüber, wer Schiffsgläubiger sein kann, welche Rechte dieser hat und wer Forderungen auszugleichen hat.

**HGB
Frachtgeschäft**

Verjährung

Der 9. Abschnitt mit § 117 und § 118 (§ 119 bis 129 wurden aufgehoben) regelt die Verjährung.

§ 117 "(1) Mit dem Ablaufe eines Jahres verjähren:

ein Jahr

1. die öffentlichen Schiffs- und Schifffahrtsabgaben, insbesondere die Brücken-, Schleusen-, Kanal- und Hafengelder;
2. die aus den Dienstverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung;
3. die Lotsengelder;
4. (aufgehoben);
5. die Beiträge zur großen Haverei;
6. die Forderungen aus Geschäften, welche der Schiffer kraft seiner gesetzlichen Befugnisse (§§ 15 und 16) und nicht mit Bezug auf eine Vollmacht geschlossen hat;
7. die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung oder eines Lotsen (§§ 3, 7), soweit ihre Verjährung sich nicht nach § 118 bestimmt.

(2) Die Verjährung beginnt mit dem Schlusse des Jahres, in welchem die Forderung fällig geworden ist."

Beginn der Verjährung

Entsprechend **§ 118** verjähren Ansprüche aus dem Zusammenstoß von Schiffen zwei Jahre nach dem Ereignis.

zwei Jahre

Der 10. Abschnitt von § 130 bis § 133 beinhaltet Schlussbestimmungen, wie z.B. zu Rechtsstreitigkeiten und Rechte für Landesregierungen.

Binnenschifffahrtsgesetz (BinSchAufgG)

Dieses Gesetz heißt eigentlich "Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt" 2002. Es umfasst lediglich 15 Paragraphen, aber einige sind eine ganze DIN-A-4 Seite lang, so dass es vom Seitenumfang fast genauso ausfällt wie das Binnenschifffahrtsgesetz. Manche nennen das Binnenschifffahrtsgesetz auch "Grundgesetz der Binnenschifffahrt", weil sich viele weitere Gesetze und Verordnungen auf dieses Gesetz beziehen. Dies werden Sie bei der nachfolgenden kurzen Wiedergabe der einzelnen Paragraphen erkennen.

- **§ 1** Aufgaben des Bundes; Zuständigkeiten
regelt die Obliegenheiten des Bundes, wie z.B. die Förderung der Binnenflotte, die Abwehr von Gefahren, die Schiffseichung u.v.m.
- **§ 2** Erlaubnis zur Fahrt
regelt wann das Befahren von Wasserstraßen erlaubnispflichtig ist.
- **§ 3** Rechtsverordnungen
ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) Rechtsverordnungen zu erlassen, wie z.B. für das Verhalten im Verkehr auf Wasserstraßen, Anforderungen an Bau, Einrichtung, Ausrüstungen und Betrieb der Wasserfahrzeuge oder Anforderungen an die Besatzung und die Funkausrüstung.

Rechtsverordnungen

Berufszugang

- **§ 3a** Beleihung von juristischen Personen
ermächtigt das BMVBW durch Rechtsverordnung juristische Personen des privaten Rechts mit der Untersuchung von Wasserfahrzeugen zu beauftragen, die für Sport- und Erholungszwecke verwendet werden.
- **§ 3b** Binnenlotsen
enthält Ausführungen zu Lotsenentgelten.
- **§ 3c** enthält Ausführungen darüber, dass die Bundesregierung darauf hinzuwirken hat, dass die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden.
- **§ 3d** *"Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann zur Umsetzung der Richtlinie 87/540/EWG des Rates vom 9. November 1987 über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf (ABl. EG 1987 Nr. L 322 S. 20) durch Verordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die erforderlichen Vorschriften erlassen. Hierbei kann es auch bestimmen, welche über den Bereich eines Landes hinausgehenden staatlichen Aufgaben der Binnenschifffahrt von den Wasser- und Schifffahrsdirektionen wahrgenommen werden."*
- **§ 3e** Übertragungsermächtigung
regelt, dass bestimmte Ermächtigungen per Rechtsverordnung auf die Wasser- und Schifffahrsdirektionen übertragen werden können.
- **§ 4** Kosten
regelt, dass für Amtshandlungen Gebühren und Auslagen erhoben werden.
- **§ 5** Hamburger Hafen
trifft Regelungen für bestimmte Wasserstraßen (Elbe).
- **§ 6** Überwachungsbefugnis
trifft Regelungen darüber, dass betraute Personen z.B. Wasserfahrzeuge und Geschäftsräume betreten dürfen und Prüfungen vornehmen können. Eigentümer und Schiffsführer müssen dies gestatten.
- **§ 6a** Überwachungsbefugnis im Rahmen von Binnenschiffahrtsabkommen trifft Regelungen für die Wasser- und Schifffahrsdirektionen zur Überwachung der Einhaltung von bilateralen Binnenschiffahrtsabkommen.
- **§ 6b** Verwaltungszwang
Die Wasser- und Schifffahrsdirektionen können die Durchführung der im Rahmen ihrer Überwachungsaufgaben nach § 6a erforderlichen Verwaltungsmaßnahmen nach dem für die Durchsetzung von Verwaltungsmaßnahmen allgemein geltenden Bestimmungen erzwingen."
- **§ 7** Bußgeldvorschriften
regelt, dass Ordnungswidrigkeiten mit einem Bußgeld geahndet werden, das in einigen Fällen bis zu 5.000 € betragen kann.

Bußgeldvorschriften

- **§ 8** Länderfachausschuss
regelt, dass zur Verständigung zwischen Bund und Ländern bei der Durchführung dieses Gesetzes beim BMVBW ein Ausschuss aus Vertretern der Länder gebildet wird.
- **§ 9** Binnenschiffsbestandsdatei
regelt, dass eine zentrale Binnenschiffsbestandsdatei von einer vom BMVBW zu bestimmenden Stelle geführt wird. In dieser Datei werden z.B. Daten über den Eigentümer und die Identifikationsnummer des Wasserfahrzeuges festgehalten.
- **§ 10** Amtliche Mitteilungen
regelt, dass Amtsgerichte, bei denen Schiffsregister geführt werden, der dateiführenden Stelle nach § 9 Tatsachen mitteilen.
- **§ 11** Ordnungswidrigkeiten
regelt, dass jede Wasser- und Schifffahrtsdirektion eine Datei über die in ihrer Zuständigkeit verfolgten Ordnungswidrigkeiten in der Schifffahrt zur Bearbeitung von Ordnungswidrigkeitsverfahren führt.
- **§ 12** Verzeichnis über Kleinfahrzeuge
regelt, wer und wie Kleinfahrzeuge (weniger als 20 m) erfasst werden.
- **§ 13** Register über Befähigungsnachweise
regelt, dass jede Wasser- und Schifffahrtsdirektion ein regionales Register führt, über Fahrerlaubnisse und Befähigungszugnisse sowie Entscheidungen, die Bestand, Art und Umfang von Fahrerlaubnissen und sonstigen Berechtigungen, ein Wasserfahrzeug zu führen, betreffen.
- **§ 14** Register über Schifferdienstbücher
regelt, dass eine vom BMVBW bestimmte Stelle ein zentrales Register über die ausgestellten Schifferdienstbücher führt.
- **§ 15** Übergangsregelung
regelt, dass andere ältere Gesetze außer Kraft treten, wenn das BMVBW entsprechende Rechtsverordnungen erlässt.

Binnenschiffs- bestandsdatei

Register

Bundeswasserstraßengesetz

Dieses Gesetz stammt aus dem Jahr 1968 und wurde zuletzt 2002 geändert. Es ist in 11 Abschnitte mit 59 Paragraphen eingeteilt. In einer zu diesem Gesetz gehörenden Anlage befindet sich ein "Verzeichnis der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes".

Die einzelnen Abschnitte regeln kurz dargestellt folgende Sachverhalte:

- Im 1. Abschnitt von § 1 - § 3 geht es um die Bundeswasserstraßen, z.B. mit Regelungen, was Bundeswasserstraßen sind.
- Im 2. Abschnitt mit § 4 geht es um die "Wahrung der Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft".
- Im 3. Abschnitt mit den §§ 5 und 6 geht es um das "Befahren mit Wasserfahrzeugen und Gemeingebrauch".
- Im 4. Abschnitt von § 7 bis § 11 geht es um die Unterhaltung von Bundeswasserstraßen und den Betrieb der bundeseigenen

Abschnitte 1 bis 11

Schiffsanlagen.

- Im 5. Abschnitt von § 12 bis § 21 werden der Aus- und der Neubau von Bundeswasserstraßen geregelt, wie z.B. mit allgemeinen Vorschriften, welche Genehmigungen erforderlich sind und welche Anhörungsverfahren stattfinden müssen.
- Im 6. Abschnitt von § 24 bis § 33 geht es um Ordnungsvorschriften, wie z.B. für verantwortliche Personen und Strompolizeiverordnungen.
- Im 7. Abschnitt mit den §§ 34 und 35 geht es um besondere Aufgaben, wie z.B. Schifffahrtszeichen sowie Wasserstands- und Hochwassermeldungen.
- Der 8. Abschnitt von § 36 bis § 39 regelt Entschädigungen, wie z.B. für Grundstücke, Enteignung von Grundstücken und den Rechtsweg hierzu.
- Der 9. Abschnitt von § 40 bis § 43 trifft Regelungen für Kreuzungen mit öffentlichen Verkehrswegen.
- Der 10. Abschnitt von § 44 bis § 48 regelt Durchführungen zu diesen Gesetz, wie z.B. mit Regelungen zur Enteignung von Grundstücken für Zwecke der Bundeswasserstraßen, Zuständigkeiten und Kosten.
- Der 11. Abschnitt von § 49 bis § 59 beinhaltet Bußgeld- und Schlussvorschriften.

Schiffsregisterordnung

Diese Verordnung stammt bereits aus dem Jahr 1940 und wurde 2001 zuletzt geändert. Sie umfasst 7 Abschnitte mit insgesamt 93 Paragraphen. Hier einige Inhalte:

Amtsgericht

- Die Schiffsregister werden bei den Amtsgerichten (§ 1) geführt. Die Länderregierungen können per Rechtsverordnung bestimmen, bei welchen Amtsgerichten Schiffsregister zu führen sind. Außerdem können die Länder vereinbaren, dass Schiffsregistersachen eines Landes Gerichten eines anderen Landes zugewiesen werden.
- Es gibt getrennte Register (§ 3) für See- und Binnenschiffe. In das Binnenschiffsregister werden eingetragen:
 1. Schiffe, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, wenn ihre größte Tragfähigkeit mindestens 10 Tonnen beträgt,
 2. Schiffe, die nicht zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, wenn ihre Wasserverdrängung bei größter Eintauchung mindestens 5 Kubikmeter beträgt sowie
 3. Schlepper, Tankschiffe und Schubboote.

Registerblatt

- Jedes Schiff erhält bei der Eintragung eine besondere Stelle im Schiffsregister (Registerblatt).
- Das Schiffsregister ist öffentlich und die Einsicht ist jedem gestattet, der ein berechtigtes Interesse glaubhaft machen kann.
- Bei der Anmeldung eines Schiffes sind z.B. anzugeben der Name des Schiffes, die Gattung, der Heimathafen, der Eigentümer u.v.m.
- Es werden auch Veränderungen und Löschung sowie Schiffs-

hypotheken eingetragen.

- Das Registergericht muss über die Eintragung eines Schiffes eine Urkunde (§ 60) ausstellen, die bei Binnenschiffen die Bezeichnung Schiffsbrief trägt.
- Außerdem wird ein Schiffsbauregister geführt (§§ 65 ff.). Hier werden Schiffsbauwerke eingetragen, die mit einer Schiffshypothek belegt sind, oder wenn die Zwangsversteigerung des Schiffsbauwerks beantragt ist.

Schiffsbrief

Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken

Auch dieses Gesetz stammt aus dem Jahr 1940 und wurde ebenso 2001 zuletzt geändert. Es ist in 8 Abschnitte mit 84 Paragraphen eingeteilt.

Dieses Gesetz gilt nur für Schiffe, die im Schiffsregister eingetragen sind. Hier werden umfangreiche Einzelheiten zum Eigentümer, zu Hypotheken und Gläubigern geregelt.

Schiffsregister

Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrtssachen

Dieses Gesetz stammt aus dem Jahr 1952 und wurde zuletzt im Jahr 2002 geändert. Es ist in 4 Abschnitte mit 27 Paragraphen unterteilt und regelt Rechtsstreitigkeit, die mit der Benutzung von Binnengewässern zusammenhängen.

- Im 1. Abschnitt werden allgemeine Verfahrensvorschriften geregelt, wie z.B., dass die Amtsgerichte im ersten Rechtszug zuständig sind und diese bei Verhandlungen als Schifffahrtsgerichte bezeichnet werden.
- Im 2. Abschnitt geht es um besondere Verfahrensvorschriften für Rheinschifffahrtssachen und
- im 3. Abschnitt um besondere Verfahrensvorschriften für Moselschifffahrtssachen.
- Im 4. Abschnitt werden Zusatz-, Übergangs- und Schlussbestimmungen geregelt.

Amtsgerichte

Binnenschifffahrtsstraßenordnung und Polizeiverordnungen

Im Bereich der Binnenschifffahrtsstraßen finden, abhängig von der Wasserstraße, auf der Schifffahrt stattfindet, vier Verkehrsvorschriften Anwendung. Im einzelnen sind dies

- die Binnenschifffahrtsstraßenordnung,
 - die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung,
 - die Moselschifffahrtspolizeiverordnung und
 - die Donauschifffahrtspolizeiverordnung,
- jeweils mit den dazugehörigen Einführungsverordnungen.

Auf den Binnenschifffahrtsstraßen Rhein, Mosel und Donau gelten spezielle Regelungen, da diese Flüsse der Souveränität und damit der Zuständigkeit mehrerer Anrainerstaaten unterliegen. Das dort zur Anwendung kommende Verkehrsrecht wird in internationalen

**Rhein, Mosel
und Donau**

Stromkommissionen festgelegt und ist bindend für alle Verkehrs-

teilnehmer. Auf den übrigen Binnenschiffahrtsstraßen im Bereich der Bundeswasserstraßen findet die Binnenschiffahrtsstraßenordnung Anwendung. Die Bestimmungen der vorgenannten Verordnungen stimmen inhaltlich häufig überein.

Einführungsverordnungen

Die Einführungsverordnungen enthalten zuerst eine Begründung, dass sie aufgrund des Binnenschiffahrtsgesetzes erlassen werden. Sie sind in bis zu 6 Artikel aufgeteilt, in denen z.B. der Anwendungsbereich, zuständige Behörden und Ordnungswidrigkeiten geregelt werden. Der Artikel zu den Ordnungswidrigkeiten ist am umfangreichsten. Die eigentlichen Verordnungen sind Anlagen dieser Einführungsverordnungen. Die meisten Verordnungen werden bei der Zentralkommission in Straßburg erarbeitet und durch eine Einführungsverordnung in Kraft gesetzt.

Inhaltsverzeichnisse geben Überblick

Anlage 3

Da alle Verordnungen sehr umfangreich sind, allen voran die Binnenschiffahrtsstraßenordnung (in der Online-Fassung 867 Seiten), können wir an dieser Stelle nur den Hinweis geben, sich die Inhaltsverzeichnisse der Verordnungen anzusehen. Hierdurch erhalten Sie einen guten Überblick, für welche Sachverhalte Regelungen getroffen werden. Um aber zumindest ein wenig darzustellen, wie umfangreich diese Verordnungen sind und was sie alles regeln, wird in Anlage 3 beispielhaft das Inhaltsverzeichnis der Binnenschiffahrtsstraßenordnung wiedergegeben.

Tipp: Wenn Sie eine Bestimmung in einem Gesetz oder einer Verordnung suchen, sollten Sie immer über die Inhaltsverzeichnisse gehen, weil diese sehr gut die einzelnen Inhalte wiedergeben.

Achtung: Alle 4 Verordnungen müssen an Bord mitgeführt werden. Es kann sich hierbei auch um eine Text-Datei (z.B. CD) für den PC handeln. Diese muss allerdings jederzeit lesbar gemacht werden können. Dies gilt aber noch nicht für die Donau.

Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO)

Diese Verordnung heißt eigentlich "Verordnung über die Schiffsicherheit in der Binnenschiffahrt", stammt aus dem Jahr 1988 und wurde zuletzt 2001 geändert. Sie ist in 14 Kapitel aufgeteilt, mit 130 Paragraphen und 7 Anlagen, wovon die Anlagen 1 bis 3 Wasserstraßen in 4 Zonen wiedergeben.

Allgemeine Vorschriften

Kapitel 1 von § 1 bis § 11 enthält die Allgemeinen Vorschriften.

- § 1 gibt wieder, was diese Verordnung regelt:
"(1) Diese Verordnung regelt die Anforderungen an Bau, Ausrüstung, Einrichtung und Besatzung von Wasserfahrzeugen (Binnen- und Seeschiffen - einschließlich Fähren - sowie schwimmender Geräte), schwimmenden Anlagen und Schwimmkörpern zum Verkehr auf den in § 1 Abs. 1 Nr. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes bezeichneten Wasserstraßen sowie das Verfahren für die tech-

nische Zulassung dieser Wasserfahrzeuge zum Verkehr."

- In § 2 wird der Anwendungsbereich der Verordnung eingeschränkt. Sie gilt nicht für den Verkehr auf dem Rhein.
- In § 3 finden sich Begriffsbestimmungen für die verschiedenen Wasserfahrzeuge.
- In § 4 wird die technische Zulassungspflicht von Wasserfahrzeugen geregelt.
- In § 5 wird geregelt, dass die technische Zulassung zum Verkehr nach vorangegangener Untersuchung durch eine Schiffsuntersuchungskommission erteilt wird.
- In § 6 finden sich Ausführungen zu Schiffsattesten, Schiffszeugnissen und Fährzeugnisse.
- In § 11 werden die Pflichten des Schiffsführers, Eigentümers und Ausrüsters geregelt.

- Kapitel 2 von § 12 bis § 15 enthält Ausführungen zum Verfahren, wie z.B. Regelungen von Abweichungen von Rheinschifffahrtsuntersuchungsordnung (§ 12) und zur Schiffsuntersuchungskommission (§ 13).
- Kapitel 3 von § 16 bis § 22 enthält Regelungen zur Erteilung von Schiffszeugnissen, z.B. welche baulichen Anforderungen (§ 17) erfüllt sein müssen, damit ein Schiffsattest erteilt wird sowie umfangreiche Regelungen zu Steuereinrichtungen und Steuerhaus (§ 18), Maschinen (§ 19) und Ausrüstung (§ 20).
- Kapitel 4 von § 23 bis § 41 enthält zusätzliche Anforderungen für das Befahren von Wasserstraßen in der Zone 2 (s.o.), wie z.B. bauliche Anforderungen, Ausrüstung usw.
- Kapitel 5 von § 42 - § 44 enthält zusätzliche Anforderungen für das Befahren von Wasserstraßen in der Zone 1.
- Kapitel 6 von § 45 bis § 47 enthält Erleichterungen auf bestimmten Wasserstraßen der Zone 2.
- Kapitel 7 von § 48 bis § 52 enthält Erleichterungen in der Zone 4.
- Kapitel 8 von § 53 bis § 61 enthält Erleichterungen für Barkassen und sonstige Wasserfahrzeuge auf kurzen Strecken.
- Kapitel 9 von § 62 bis § 70 enthält Sondervorschriften für Fahrgastschiffe.
- Kapitel 10 von § 71 bis § 89 enthält Sondervorschriften für Fähren.
- In Kapitel 11 mit § 90 können Sondervorschriften für schwimmende Geräte ausgeführt werden. Zur Zeit gibt es keine Ausführungen.
- Kapitel 12 von § 91 bis § 111 enthält Regelungen zur Hygiene und Sicherheit der Wohnungen der Besatzung und der Arbeitsplätze. Es werden Ausführungen zur Anordnung, Größe und Einrichtung der Wohnung gemacht. Weitere Ausführungen betreffen den Arbeitsplatz, wie Abmessungen, Schutz vor Stürzen, Treppen, Beleuchtung und Lärm.

Kapitel 13 von § 112 bis 123 enthält Regelungen zur Besatzung.

- **§ 112 Allgemeines**

Kapitel 2 - 12

Schiffszeugnisse

Wohnungen der Besatzung

Besatzung

"(1) Die Besatzung, die sich während der Fahrt - mit Ausnahme der Fahrt auf dem Rhein - an Bord befinden muss, bestimmt sich nach den §§ 113 bis 123 und wird von der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission / Schiffs-eichamt in das Attest, das Fährzeugnis oder in die Bescheinigung über die Besatzung (Anlage 7) eingetragen. Eintragungen in mehrere dieser Urkunden sind zulässig. Der Schiffsführer, Eigentümer oder Ausrüster kann an Stelle der Besatzung nach dieser Verordnung die Besatzung nach Kapitel 23 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung wählen. ..."

Betriebsformen

- § 113 enthält Begriffsbestimmung, wer Steuermann, Matrose usw. ist.
- In § 114 werden die Betriebsformen A bis D mit folgenden Wortlaut geregelt:

"(1) Die Schiffsuntersuchungskommission setzt die Besatzung entsprechend der Betriebsform fest.

(2) Die Betriebsformen sind:

A: Tagesfahrt von höchstens 16 Stunden

B: Verkürzte halbständige Fahrt, jeweils innerhalb von höchstens 18 Stunden eines Zeitraums

C: Halbständige Fahrt von 24 Stunden höchstens 20 Stunden

D: Ständige Fahrt von höchstens 24 Stunden, jeweils innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden. ..."

Dienst- und Ruhezeiten Besatzungsanzahl

- Regelungen zu den Dienst- und Ruhezeiten finden sich in § 115 und zur Besatzungsanzahl je nach Betriebsform (A-D) von Gütermotor- und Tankschiffen in § 117.

Kapitel 14 von § 124 bis 130 enthält Regelungen zu Ordnungswidrigkeiten, Übergangs- und Schlussbestimmungen.

Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO)

Diese Verordnung stammt aus dem Jahr 1994 und wurde 2003 zuletzt geändert. Sie wurde ähnlich wie die Polizeiverordnungen über eine Einführungsverordnung in Kraft gesetzt und ist in 24 Kapitel eingeteilt. Die RheinSchUO regelt inhaltlich ähnliche Sachverhalte wie die BinSchUO, sie ist aber wesentlich umfangreicher und in vielen Punkten detaillierter.

Da wir die BinSchUO detailliert dargestellt haben, obwohl die RheinSchUO das Standardwerk ist, lassen wir es bei dieser kurzen Ausführung. Allerdings sollten Sie sich auch in der RheinSchUO auskennen. Damit Sie wissen für was hier Regelungen getroffen werden, sollten Sie sich einmal das Inhaltsverzeichnis ansehen. Auf diese Art und Weise erhalten Sie schnell einen Überblick.

Patentverordnungen

Rheinpatent-

Wer ein Fahrzeug auf einer Wasserstraße führen will, benötigt ein Patent oder eine Fahrerlaubnis. Für den Verkehr auf dem Rhein

verordnung ist ein Rheinpatent nach der Rheinpatentverordnung, für den Verkehr auf den übrigen Binnenwasserstraßen ist eine Fahrerlaubnis nach der Binnenschifferpatentverordnung erforderlich. Patente und Fahrerlaubnisse werden nach einer Prüfung erteilt. Die WSD Südwest ist neben der WSD West und der WSD Süd Prüfungsbehörde für Rheinpatente und darüber hinaus neben allen übrigen Wasser- und Schifffahrsdirektionen Prüfungsbehörde für Fahrerlaubnisse nach der Binnenschifferpatentverordnung. Ein Merkblatt des Bundesministerium für Verkehr gibt übersichtlich wieder, was bei beiden Verordnungen zu beachten ist. Dieses Merkblatt ist als Anlage 4 beigefügt.

Binnenschifferpatentverordnung

**Merkblatt
Anlage 4**

Unter bestimmten Voraussetzungen darf ein Fahrzeug nur mit Radar gefahren werden. Wer eine Radarfahrt durchführt, muss neben dem notwendigen Patent ein Radarpatent nach der Radarpatentverordnung besitzen. Voraussetzung ist auch hier die Ablegung einer Prüfung. Zuständige Behörden sind die Wasser- und Schifffahrsdirektionen Südwest, West, Süd, Mitte, Nordwest und Ost.

Radarpatentverordnung

Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung (BinSchZV)

Diese Verordnung ist mit ein Grund dafür, dass Sie an unserer Qualifizierungsmaßnahme teilnehmen. Sie stammt aus dem Jahr 1992 und wurde zuletzt 1997 geändert. Es ist eine relativ kurze Verordnung mit 14 Paragraphen, die u.a. folgende Regelungen beinhalten:

- Unternehmen, die den Beruf des/der Unternehmers/in im Binnenschiffsgüterverkehr mit Schiffen ausüben wollen, deren Ladefähigkeit 200 metrische Tonnen bei höchstzulässigem Tiefgang überschreitet, bedürfen zur Ausübung der Tätigkeit einer Erlaubnis. Die Erlaubnispflicht gilt auch für die lediglich auf begrenzte Dauer im Auftrag eines anderen Unternehmers ausgeübte Güterbeförderung.
- Zuständig für die Erteilung der Erlaubnis ist die Wasser- und Schifffahrsdirektion (Erlaubnisbehörde), in deren Bezirk der/die Unternehmer/in seinen/ihren Hauptwohnsitz, das Unternehmen seinen Sitz oder seine geschäftliche Niederlassung hat.
- Die Erlaubnis wird dem/der Unternehmer/in zeitlich unbeschränkt erteilt, und sie ist nicht übertragbar.
- Die Erlaubnis wird durch Aushändigung einer Erlaubnisurkunde erteilt. In der Erlaubnisurkunde ist auch anzugeben, ob die Erlaubnis die Beförderung für den grenzüberschreitenden Güterverkehr miterfasst.
- Die Erlaubnis zum innerstaatlichen oder grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr wird erteilt, wenn der/die Unternehmer/in oder die mit der Leitung des Betriebes ständig betraute Person fachlich geeignet ist.
- Fachlich geeignet ist, wer die erforderlichen Kenntnisse zur Führung eines Unternehmens des innerstaatlichen oder grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehrs entsprechend der Anlage zu dieser Verordnung genannten Sachgebieten

Erlaubnis

Erlaubnisbehörde

Erlaubnisurkunde

**fachliche
Eignung**

nachweist. Eine Übersicht zu den erforderlichen Kenntnissen ist als Anlage 5 beigefügt.

Anlage 5

- Nachweis**
- Der Nachweis der fachlichen Eignung kann durch Ablegung einer Prüfung oder durch den Nachweis einer mindestens dreijährigen nicht untergeordneten Tätigkeit in Unternehmen des gewerblichen Binnenschiffsgüterverkehrs erbracht werden.
 - Die Prüfung wird vor der Industrie- und Handelskammer abgelegt. Sie besteht aus einem mündlichen und schriftlichen Teil.
 - Nach dem Tod des/der Unternehmers/in darf der Erbe den Betrieb höchstens ein Jahr lang weiterführen, ohne die fachliche Eignung nachweisen zu müssen.

Verordnung über Lade- und Löschzeiten sowie das Liegegeld in der Binnenschifffahrt (BinSchLV)

Diese Verordnung wurde 1999 aufgrund des § 412 Abs. 4 des Handelsgesetzbuches durch das Bundesministerium der Justiz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Kraft gesetzt.

Es werden der Beginn, die Dauer der Ladezeit, die Löschzeit und die Höhe des Liegegeldes für die Tank- und Trockenschifffahrt geregelt. Diese Verordnung ist als Anlage 6 beigefügt.

BinSchLV Anlage 6

Verordnung über die Arbeitsgenehmigung für ausländische Arbeitnehmer

§ 9 Nr. 4

In dieser Verordnung ist der § 9 für die Binnenschifffahrt wichtig. Dieser beinhaltet:

"Keiner Arbeitsgenehmigung bedürfen

...

4. die Besatzungen von Seeschiffen, Binnenschiffen und Luftfahrzeugen"

Gefahrgutgesetzgebung

Diejenigen unter Ihnen, die Tankschiffe einsetzen und Gefahrgut (z.B. Diesel) transportieren, kennen diese Gesetze und wissen, welche Anforderungen Sie zu erfüllen haben bzw. was beim Transport von derartigen Gütern zu beachten ist. Die Gesetzgebung zu Gefahrguttransporten ist sehr umfangreich und wir belassen es an dieser Stelle bei der Nennung der wichtigsten Gesetze, die direkt und indirekt bei Gefahrguttransporten zu beachten sind.

Gesetze und Verordnungen

- Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (Gefahrgutbeförderungsgesetz)
- Gefahrgutverordnung Binnenschiff (GGVBinsch)
- Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR)
- Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Mosel
- ADNR-Richtlinien für die Ausbildung und Prüfung von

kundigen

- Gefahrgutbeauftragtenverordnung
- Gefahrgutausnahmereverordnung
- Wasserhaushaltsgesetz (gilt aber auch bei Verunreinigungen des Gewässers durch Stoffe, die nicht Gefahrgut sind)
- Gefahrstoffverordnung
- Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (§§ 49 ff.)
- Sprengstoffgesetz

Um Gefahrguttransporte durchführen zu dürfen, müssen Sie an besonderen Gefahrgut-Schulungen teilnehmen, die in Abständen von 5 Jahren wiederholt werden müssen, um den Sachkundennachweis zum Transport von Gefahrgütern nicht zu verlieren.

Sachkundennachweis

HGB Frachtgeschäft

Da wir das Frachtgeschäft im HGB bereits detailliert in der Lerneinheit "Handelsrecht" dargestellt haben, wiederholen wir an dieser Stelle nur die wichtigsten Regelungen in einer Übersicht.

HGB Übersicht

Rechtscharakter	Gesetz HGB
Geltungsbereich	Deutschland
Vertragspartner	Frachtführer und Auftraggeber/Absender
Beförderungspapier	nein, aber Frachtführer kann es verlangen
Abschluss des Beförderungsvertrages	Formlose übereinstimmende Willenserklärung (Konsensualvertrag)
Haftungsgrundsatz	verschuldensunabhängige Obhutshaftung sog. Gefährdungshaftung
Haftungsumfang	Güterschäden, Verluste, Verspätungs- und Vermögensschäden
Haftungshöchstgrenzen a) Güterschäden und Verlust b) Lieferfristüberschreitung c) Nachnahme d) sonstige Vermögensschäden e) bei Vorsatz und schwerer Schuld f) Haftungsausschlüsse	8,33 SZR pro kg Rohgewicht 3facher Betrag der Fracht bis zur Höhe der Nachnahme 3fache des Betrages, der bei Verlust zu zahlen wäre unbegrenzt ja
Abweichungsmöglichkeiten bei der Haftung a) durch vorformulierten AGB b) durch Einzelvereinbarungen	zwischen 2 SZR und 40 SZR unter 2 SZR und über 40 SZR

c) bei Verbraucher

nur zu deren Vorteil

Gut gilt als verloren	innerhalb der Lieferfrist, mindestens nach 20 Tagen
Ersatz bei Kündigung des Vertrages	Fautfracht = 1/3 der Fracht oder vereinbarte Fracht + Standgeld ./. ersparte Kosten ./. anderweitige Fracht
Schadensanzeige a) sichtbare Schäden und Verlust b) verdeckte Schäden c) Überschreitung der Lieferfrist	bei Ablieferung formlos, nach Ablieferung schriftlich innerhalb 7 Tagen, aber schriftlich innerhalb 21 Tagen
Verjährungsfrist	1 Jahr ab Ablieferung 3 Jahre ab Ablieferung bei Vorsatz und schwerer Schuld
Versicherungspflicht	nein, aber zweckmäßig
Abweichungsmöglichkeiten vom gesamten Frachtrecht a) durch vorformulierte AGB b) durch Einzelverein- barungen c) bei Verbrauchern	ja ja nur zu deren Vorteil

Internationale Gesetzgebungen

Da bereits dargestellte nationale Gesetze den Rhein, die Mosel und die Donau betreffen, die auch grenzüberschreitend Gültigkeit besitzen, fallen die Ausführungen zu internationalen Gesetzgebungen eher spärlich aus. Kurz dargestellt werden:

- Schifffahrts- und Stromakten,
- das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt,
- das Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt und
- das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt.

Auch wenn das internationale Recht erst an zweiter Stelle dargestellt wird, geht es dem nationalen Recht vor.

Schifffahrts- und Stromakten

Nachfolgend stellen wir kurz die drei wichtigen Akten bzw. Verträge für die Binnenschifffahrt dar. Dies sind:

- die Mannheimer Akte,

- die Belgrader Akte oder Konvention und
- den Moselvertrag.

Die Mannheimer Akte stammt bereits aus dem Jahr 1868 und hat nur für den Rhein Gültigkeit. Die Grundprinzipien dieser Akte bilden die Grundlage eines einheitlichen Rheinschiffverkehrsregimes, das in der Mannheimer Akte seit 130 Jahren verankert ist und die Entwicklung der Schifffahrt auf dem Rhein wesentlich gefördert hat. Dies sind

Mannheimer Akte

- die Freiheit der Schifffahrt,
- die Gleichbehandlung der Schiffer und Flotten,
- die Freistellung von Schifffahrtsabgaben,
- die Vereinfachung der Zollabfertigung,
- die Verpflichtung der Staaten zur Instandhaltung des Stroms,
- einheitliche Vorschriften über Schiffssicherheit und Schiffsverkehr,
- eine einheitliche Gerichtsbarkeit für Schifffahrtssachen, Rheinschiffverkehrsgerichte und
- eine zentrale Kommission zur Überwachung der Grundsätze.

Diese Grundprinzipien zeigen die wesentlichen Grundgedanken eines gemeinsamen freien Verkehrsmarktes für alle auf, wie sie beinahe 100 Jahre später von der Europäischen Gemeinschaft angestrebt und größtenteils verwirklicht worden sind.

Die Grundprinzipien der Mannheimer Akte sind das „Grundgesetz“ der Zentralkommission in Straßburg für die Rheinschifffahrt. Regelungen zu den o.g. Punkten finden sich in den 7 Zusatzprotokollen wieder.

Die Belgrader Akte oder „Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau“ war das Ergebnis der Konferenz in Belgrad, einberufen vom Rat der Außenminister in Paris nach Ende des 2. Weltkriegs, und wurde am 18. August 1948 von der UdSSR, Bulgarien, Ungarn, Rumänien, der Ukraine, der Tschechoslowakei und Jugoslawien unterzeichnet. Österreichs Beitrittsklärung wurde am 19. Dezember 1959 abgegeben. Im Jahre 1998 wurde die Konvention geringfügig novelliert. Signatarstaaten sind nun auch Deutschland, Kroatien und Moldawien.

Belgrader Akte

Die Konvention mit ihrem Geltungsbereich von Ulm bis zum Schwarzen Meer enthält zwei wesentliche Grundsätze:

1. die Freiheit der Schifffahrt für alle Staaten mit Ausnahme der Kabotage, das ist der Verkehr zwischen zwei Häfen desselben Staates und
2. die Verpflichtung der Donaustaaten, ihre Donauabschnitte in einem für Schiffe geeigneten Zustand zu erhalten und zu verbessern sowie die Schifffahrt nicht zu behindern.

Weitere Regelungen betreffen die Errichtung und den Aufgabenbereich einer Donaukommission.

Auf der Grundlage des Moselvertrags vom 27. Oktober 1956 wurde die Mosel zwischen 1958 und 1964 zur Großschiffverkehrsstraße ausgebaut. Vertragsstaaten sind Frankreich, Luxemburg und Deutschland. Mit dem Moselvertrag, der vor allem die wasserbaulichen und finanziellen Fragen der Schiffbarmachung regelt, wurde

Moselvertrag

ein internationales Schifffahrtsregime auf der Mosel geschaffen, das sich von ihrem Zusammenfluss mit dem Rhein bei Koblenz

bis Metz erstreckt. Der Moselvertrag ist seinem Inhalt und den Grundsätzen nach an das internationale Rheinregime (s.o.) angelehnt.

Da die Mosel vergleichbaren staugeregelten Bundeswasserstraßen gleichgestellt ist, werden auf ihr im Gegensatz zu Rhein und Donau Schifffahrtsabgaben erhoben. Dies wird durch die Artikel 22 bis 27 des Vertrages sichergestellt.

Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)

Dieses Übereinkommen ist noch nicht in Kraft. 5 der 12 Staaten, die an der diplomatischen Konferenz teilgenommen haben, müssen dieses Übereinkommen ratifizieren, ehe es in Kraft tritt. Ungarn, hat bereits ratifiziert, die Niederlande, die Schweiz, Deutschland und Rumänien wollen dies demnächst tun. Zur Zeit ist noch nicht abzusehen, wann dieses Übereinkommen in Kraft treten wird.

Das Übereinkommen ist in 10 Kapitel mit 38 Artikeln unterteilt.

Begriffsbestimmungen

- Kapitel 1 mit den Art. 1 und 2 enthält die Allgemeinen Bestimmungen. In Art. 1 werden die Begriffsbestimmungen geregelt, wie z.B., was ein Frachtvertrag ist, wer Frachtführer ist und was eine Frachturkunde ist. Art. 2 regelt den Anwendungsbereich:

Anwendungsbereich

"(1) Dieses Übereinkommen ist auf alle Frachtverträge anzuwenden, nach denen der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer Vertragspartei dieses Übereinkommens ist. Sieht der Vertrag wahlweise mehrere Löschhäfen oder Ablieferungsorte vor, so ist der Löschhafen oder Ablieferungsort maßgebend, an dem die Güter tatsächlich abgeliefert wurden. ..."

Rechte und Pflichten der Vertragspartner

- Kapitel 2 von Art. 3 bis 10 regelt die Rechte und Pflichten der Vertragspartner, wie z.B. Regelungen zur Übernahme, Beförderung und Ablieferung der Güter, Lieferfristen sowie Pflichten und Haftung des Absenders.

Frachturkunde

- Kapitel 3 von Art. 11- 13 enthält Regelungen zur Frachturkunde, wie z.B. Art und Inhalt, Vorbehalte und Konnossement*.
- Kapitel 4 mit den Art. 14 und 15 regelt das Verfügungsrecht, wie z.B. Ausführungen zum Verfügungsberechtigten und Voraussetzung für die Ausübung des Verfügungsrechtes.

Haftung

- Kapitel 5 von Art. 16 bis 22 enthält die Haftung des Frachtführers, wie z.B. Ausführungen zur Haftung bei Schäden, für Bedienstete und Beauftragte. Art. 20 beinhaltet die Haftungshöchstbeträge für verschiedene Sachverhalte. Dieser wichtige Art. sowie die Art. 21 und 22 sind als Anlage 7 beigefügt.

Anlage 7

* Konnossement ist ein Begriff aus dem Seefrachtrecht, ähnlich einem Fracht-

brief (Ladeschein). In diesem Übereinkommen ist Konnossement ein Wertpapier (wie Wechsel, siehe Lerneinheit Zahlungsverkehr), das auf den Namen des Empfängers, an Order oder auf den Inhaber lautet.

- Kapitel 6 mit Art. 23 und 24 regelt die Fristen für die Geltendmachung von Ansprüchen, z.B. wann eine Schadensanzeige erfolgen muss:
7 aufeinanderfolgende Kalendertage bei verdeckten Schäden, 21 aufeinanderfolgende Tage bei Verspätungsschäden.
Auch die Verjährung wird hier geregelt. Sie beträgt 1 Jahr vom Tag der Ablieferung des Gutes an.
- Kapitel 7 mit Art. 25 regelt Schranken des Vertrages
- Kapitel 8 von Art. 26 bis 29 enthält ergänzende Bestimmungen, wie z.B. zur großen Haverei, Erklärungen zu Rechnungseinheiten und ergänzendes nationales Recht in Bezug auf den Frachtvertrag.
- Kapitel 9 von Art. 30 bis 32 enthält Erklärungen zum Anwendungsbereich mit der Möglichkeit nationaler Einschränkungen, wie z.B. dass das Übereinkommen nicht auf allen Wasserstraßen Anwendung findet und regionale Haftungsvorschriften.
- Kapitel 10 von Art. 33 bis 38 enthält Schlussbestimmungen zur Unterzeichnung, Inkrafttreten, Kündigung und Änderung der Haftungshöchstbeträge.

**Schadens
anzeige**

Verjährung

Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)

Dieses Übereinkommen wurde von Deutschland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Schweiz und den Niederlanden beschlossen. In Deutschland ist es seit 1999 in Kraft. Es wurde ins Binnenschiffahrtsgesetz integriert. Aus diesem Grund folgen hier keine weiteren Ausführungen, weil dieses Gesetz bereits eingehend dargestellt wurde.

**Binnenschiff-
fahrtsgesetz**

Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Dieses Übereinkommen ist noch nicht in Kraft. Es tritt erst in Kraft, wenn alle beteiligten Staaten es ratifizieren. Dies sind Deutschland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, die Schweiz und die Niederlande. Bis jetzt verzögert sich nach Expertenmeinung die Umsetzung an geeigneten Annahme- und Entsorgungsstellen. Die o.g. Staaten halten es für erforderlich, dass die Abfallvermeidung sowie die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen zur Verwertung und zur Beseitigung aus Gründen des Umweltschutzes sowie im Interesse der Sicherheit und Gesundheit des Schiffspersonals auch in der Binnenschifffahrt erfolgen soll. Hierzu gehört, dass die Sammlung, Abgabe, Annahme und Entsorgung von Schiffsabfällen unter Berücksichtigung des Verursachungsprinzips finanziert werden muss. Es kommen also nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens Kosten für die Bilgenentölung auf Sie zu. Bei dem Umgang mit Ladungsresten sind Entlastungen zu erwarten.

**noch nicht
in Kraft**

In 22 Artikeln und 5 Anhängen wird z.B. ausgeführt, was Abfall ist, der Geltungsbereich des Übereinkommens, Annahmestellen und die Finanzierungskosten für die Annahmestellen.

Beförderungs- und Geschäftsbedingungen

Es gibt in der Binnenschifffahrt keine allgemein gültigen Beförderungs- oder Geschäftsbedingungen, die Sie beachten müssen. Es gibt von Institutionen oder Reedereien erarbeitete Bedingungswerke, die Sie mit Ihren Auftraggebern vereinbaren können/sollten, weil sie sonst keine Gültigkeit erlangen. Wir stellen folgende Bedingungswerke kurz dar:

- Internationale Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschifffahrt (IVTB),
- CBRB-Transportbedingungen und
- Schweizer Rheintransportbedingungen (SRTB).

Neben diesen 3 Bedingungswerken gibt es eine Vielzahl von Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB), z.B. von verschiedenen Reedereien und Genossenschaften.

EU-Versandverfahren

Da wir bis jetzt in keiner Lerneinheit das EU-Versandverfahren dargestellt haben, dürfen an dieser Stelle als erstes Ausführungen zu diesem Verfahren nicht fehlen.

EU-Versandverfahren

(gemeinschaftliches Versandverfahren "GVV")

Bei der Ausfuhr und Einfuhr von Waren gilt grundsätzlich folgendes:

ohne Grenz- abfertigung

- Waren, die ihren Ursprung in einem EU-Land haben und in ein anderes EU-Land befördert werden, sind grundsätzlich freie Waren und können ohne jegliche Grenzabfertigung transportiert werden.
- EU-Güter, die von einem EU-Land in ein Drittland oder von einem Drittland in ein EU-Land verbracht werden, sind Zollgut und unterliegen der zolltechnischen Überwachung und müssen beim Zoll abgefertigt werden. Wenn diese Güter verzollt und freigegeben sind (Abfertigung zum freien Verkehr), können sie in allen EU-Ländern frei über die EU-Grenzen transportiert werden.

Zollabfertigung

EU-Versandverfahren mit EG-Einheitpapier

Alle EU-Staaten haben sich auf ein Einheitpapier geeinigt (Ausfuhr- und Einfuhranmeldung), welches vom Versender ausgefüllt wird.

T2-Papier

- Steht in dieser Ausfuhranmeldung T2, so ist hiermit Ware von EU-Land zu EU-Land angemeldet. Das T2 ist grundsätzlich weggefallen. Es wird nur noch benötigt, wenn EU-Ware in ein anderes EU-Land durch ein Drittland befördert wird, z.B. deutsche Waren durch die Schweiz nach Italien. Es handelt sich um das interne Verfahren.

T1-Papier

- Steht in dieser Ausfuhranmeldung T1, so wird Drittlandsware angemeldet, die von einem EU-Land zu einem anderen EU-Land zwecks Verzollung transportiert werden soll, z.B. japani-

sche Importartikel vom Rotterdamer Hafen nach Deutschland zwecks Binnenverzollung. Man spricht vom externen Versandverfahren.

Internationale Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschifffahrt (IVTB)

Diese Bedingungen wurden vom Fachausschuss für Binnenschifffahrtsrecht des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) 1999 in Duisburg erarbeitet. Sie stößen vor allem in Deutschland auf einige Akzeptanz.

In 25 Paragraphen werden Regelungen zu unterschiedlichen Sachverhalten ausgeführt. Wir stellen diese Bedingungen etwas genauer dar, um aufzuzeigen, was in AGB geregelt werden kann. Zu den meisten der 25 Paragraphen geben wir lediglich einige Beispiele der Inhalte wieder, weil die Ausführungen teilweise sehr umfangreich sind.

- § 1 Begriffsbestimmungen mit Ausführungen zum Frachtführer, Absender, Empfänger, Gütern u.v.m.
- § 2 Rechtsgrundlage mit Ausführungen, dass diese Bedingung für alle übernommenen Binnenschifftransporte und für den Schiffseigner, die Schiffsbesatzung sowie für andere Bedienstete und sonstige Personen gelten.
- § 3 Frachtbrief und Konnossement (Ladeschein) beinhaltet z.B., dass für jede Sendung ein Frachtbrief oder ein Konnossement ausgestellt werden kann und dass Frachtbriefe keine Wertpapiere sind.
- § 4 Ladestelle, Laden und Stauer, Decklast
- § 5 Pflichten und Haftung der Ladungsbeteiligten mit Ausführungen zu Angaben über die Güter, erforderliche Papiere und umfangreiche Pflichten für den Absender/Ablader.
- § 6 Wahl der Fahrzeuge und Transportwege, Umladungs- und Leichterrecht mit Ausführungen, dass der Frachtführer das Fahrzeug bestimmt, dass er andere Frachtführer beauftragen und die Güter umladen kann.
- § 7 Löschstelle, Löschung
- § 8 Lade- und Löschzeit sowie Liegegeld
- § 9 Ablieferungshindernisse, Hinterlegung und Notverkauf mit Ausführungen, dass der Frachtführer bei Hindernissen Weisungen des Absenders einholen muss.
- § 10 Fracht mit Ausführungen, was einen Transport umfasst und auf welchen Grundsätzen die Frachtsätze ermittelt werden.
- § 11 Volle Fracht, Fehlfracht mit Ausführungen, wann der Frachtführer Anspruch auf volle und halbe Fracht hat.
- § 12 Kleinwasserzuschläge mit Pegelangaben für den Rhein und die Donau.
- § 13 Erlöschen der Übernahme- und Transportpflicht mit Ausführungen, dass die Übernahme- und Transportpflichten enden, wenn Sachverhalte eintreten, wie z.B. Krieg, Schifffahrtssperren und Naturereignisse.
- § 14 Zurückbehaltungs- und Pfandrecht des Frachtführers
- § 15 Haftung des Frachtführers

Frachtbrief

Ablieferungshindernisse

Frachtsätze

"1. Der Frachtführer haftet für Verlust oder Beschädigung der Güter nur in dem Zeitraum nach Beendigung der Beladung und Stauung aller an der Ladestelle zu übernehmenden Güter bis zum Beginn des Löschens."

Haftung

Der 2. Absatz enthält 7 Sachverhalte, bei denen der Frachtführer nicht haftet.

- § 16 Umfang der Haftung

Umfang der Haftung

*...
Die Haftung für Verlust oder Beschädigung der Güter ist auf den Betrag von 10,00 EURO je 100 kg oder auf 200,00 EURO für jedes Packstück oder jede Frachteinheit beschränkt. Insgesamt haftet der Frachtführer für alle auf dem Schiff verladenen Güter nur mit einem Höchstbetrag von 500.000 EURO mit der Maßgabe, dass dieser Betrag zwischen mehreren Ladungsbeteiligten, die von dem Gesamtschadensereignis betroffen sind, im Verhältnis der Haftungssummen zueinander aufzuteilen ist. Wird ein Behälter, eine Palette oder ein ähnliches Pack-/Lademittel verwendet, so gilt diese Beförderungseinheit als ein Packstück.*

Falls auf den Frachtvertrag deutsches Recht anwendbar ist, wird die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auf zwei Rechnungseinheiten begrenzt. ..."

Versicherung

- § 17 Verwirkung der Ersatzansprüche
- § 18 Versicherung
"Ohne ausdrücklichen schriftlichen Auftrag ist der Frachtführer nicht verpflichtet, die Güter gegen irgendwelche Gefahren und Risiken zu versichern."

Verjährung

- § 19 Havarie-grosse
- § 20 Aufrechnung/Abtretungsverbot
- § 21 Verjährung
"Sämtliche Ansprüche gegen den Frachtführer, seine Hilfspersonen und Erfüllungsgehilfen verjähren innerhalb von sechs Monaten vom Zeitpunkt der Entstehung des Anspruchs, spätestens jedoch vom Zeitpunkt der Ablieferung des Gutes an. Im Falle des Verlustes beginnt die Verjährung mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen."
- § 22 Haftungsregelungen zugunsten des Frachtführers
- § 23 Gerichtsstand - Gerichtsstand für alle Streitigkeiten ist der Geschäftssitz des Frachtführers.
- § 24 Salvatorische Klausel
- § 25 Anwendbares Recht

CBRB-Transportbedingungen

Diese Transportbedingungen sind ein niederländisches Bedingungsmerk und sind beim Landgericht Rotterdam hinterlegt. Dies heißt nicht, dass sie automatisch als rechtliche Regelung gelten. In 19 Artikeln werden umfangreiche Ausführungen zu verschiedenen Sachverhalten gemacht, wie z.B. zum Anwendungsbe-

reich, Frachtführer, Transportvertrag, Dokumenten, Lösch- und Ladezeiten u.v.m.

Schweizer Rheintransportbedingungen (SRTB)

Wie schon am Titel zu erkennen, handelt es sich bei diesen Bedingungen um ein schweizerisches Bedingungswerk. Es wurde 2002 von der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) erarbeitet, verabschiedet und im Schweizerischen Handelsamtsblatt vom 4. April 2002 veröffentlicht.

In 20 Artikeln werden nicht ganz so umfangreiche Ausführungen wie in den niederländischen Bedingungen gemacht, wobei die Inhalte und die geregelten Sachverhalte eine Mischung aus den deutschen und niederländischen Bedingungen sind.

Bundesministerium, Behörden und Institutionen

Bei der Auseinandersetzung mit Gesetzen, Verordnungen usw., ist auch ein kurzer Überblick über die zuständigen Behörden und Institutionen sinnvoll. Hierdurch wird z.B. verdeutlicht, wer Gesetze erlässt und wer die Einhaltung überwacht.

Bundesministerium Verkehr, Bau und Wohnungswesen

Das Bundesministerium Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) ist unter anderem auch für die Gesetzgebung im Bereich der Binnenschifffahrt zuständig, wie für die nationale Umsetzung von EU-Richtlinien und Verordnungen. Im Bereich des BMVBW sind neben der Abteilung Z (Zentralabteilung), die der Dienstleister mit administrativen Aufgaben für das Ministerium ist, 3 Abteilungen für die Binnenschifffahrt von Wichtigkeit bzw. Interesse.

3 Abteilungen

1. Grundsatzabteilung (Abteilung A)

Zentrale Aufgabe der Grundsatzabteilung ist es, die Rahmenbedingungen für ein leistungsfähiges und umweltverträgliches Verkehrssystem zu schaffen und so den Standort Deutschland im Wettbewerb zu stärken. In einem integrierten verkehrsträgerübergreifenden Ansatz erarbeitet sie strategische Konzepte, initiiert deren Umsetzung und setzt sich dafür ein, dass die darin zum Ausdruck kommende Grundausrichtung der Verkehrspolitik auch auf europäischer Ebene ihren Niederschlag findet.

Nachfolgend die Zuständigkeitsbereiche im Überblick:

- Bundesverkehrswegeplanung
- die Organisation eines klugen Verkehrsmanagements
- Entwicklung neuer verkehrspolitischer Konzepte
- gerechte Wegekostenanlastung, z.B. streckenabhängige Straßenbenutzungsgebühr für LKW
- Förderung von Forschungsprojekten und Pilotversuchen zur Einführung neuer Technologien
- Koordinierung der Verkehrsinvestitionen des Bundes

2. Eisenbahnen/Wasserstraßen (Abteilung EW)

Die Abteilung EW fährt sozusagen zweigleisig: Unterabteilung EW 1 kümmert sich um alles, was E wie Eisenbahnen betrifft. Das gleiche macht die Unterabteilung EW 2 für die 7.300 km langen

deutschen Wasserstraßen. Zur Entlastung der Straßen stehen hier Ausbau und Unterhalt von Schiene und Wasserstraße auf höchstem technischen Standard im Vordergrund. Die Aspekte des Umweltschutzes dürfen unter diesem Anspruch allerdings keineswegs leiden.

Unterabteilung EW 2

Die Unterabteilung EW 2 (Wasserstraßen) ist zuständig für alle Angelegenheiten, die die deutsche und internationale Wasserstraßenpolitik und das Wasserstraßenrecht betreffen, einschließlich deren Finanzierung. Hierzu gehören:

- Neubau, Ausbau, Unterhaltung und Betrieb der Bundeswasserstraßen und zugehörige technische Standards
- Leistungssteigerung und Sicherheit durch modernste Verkehrsleitsysteme
- Umweltschutz und Bekämpfung von Meeresverschmutzungen
- Steuerung (Controlling) der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

3. Luft- und Raumfahrt/Schifffahrt (Abteilung LS)

Schifffahrt und Luftfahrt sind durch Internationalität geprägt und bestimmen damit das Profil der Abteilung LS. Zwei Unterabteilungen sorgen dafür, dass der weltweit wachsende Luft- und Schiffsverkehr möglichst effizient, gleichzeitig aber sicher und umweltfreundlich abgewickelt werden kann. Ganz wichtig ist die Schaffung von fairen Bedingungen im internationalen Wettbewerb. Ein weiterer Schwerpunkt ist auch hier die Verantwortung für die Umwelt.

Unterabteilung LS 2

Die Unterabteilung LS 2 (Schifffahrt) ist zuständig für:

- Nationale und internationale Schifffahrts- und Seehafenpolitik
- Seeverkehrs- und Schiffssicherheit, sicherer Schiffsbetrieb
- Befähigungszeugnisse
- Gefahrenabwehr in der Schifffahrt
- Meeres-Umweltschutz
- Verkehrsträgernetzung / Transportketten
- From Road to Waterway
- Seevölker-, See- und Seemannsrecht
- Binnenschifffahrtsrecht, Schiffsbesetzung, Befähigungszeugnisse, Sportschifffahrt
- Telekommunikation in der Binnenschifffahrt
- Meteorologie und weltraumgestützte Erdfernerkundung

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV)

Die dem Bundesministerium Verkehr, Bau und Wohnungswesen nachgeordnete Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist zuständig für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen und für die Regelung des Schiffsverkehrs.

Nach Artikel 89 des Grundgesetzes ist der Bund Eigentümer der früheren Reichswasserstraßen, die er durch eigene Behörden (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes) verwaltet. Die

Zuständigkeit des Bundes für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen und für die Regelung des Schiffsverkehrs ist im einzelnen durch Bundesgesetze geregelt. Diese sind:

- das Bundeswasserstraßengesetz
- das Binnenschiffahrtsgesetz
- das Seeschiffahrtsgesetz
- das Bundeswasserstraßenvermögensgesetz für die fiskalische Verwaltung

Organisation

Die dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) nachgeordnete Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) gliedert sich in eine Mittel- und Unterinstanz.

Die Mittelinstanz besteht aus den Wasser- und Schiffahrtsdirektionen

Mittelinstanz

- Nord Kiel
- Nordwest Aurich
- Mitte Hannover
- West Münster
- Südwest Mainz
- Süd Würzburg
- Ost Magdeburg

Den 7 Wasser- und Schiffahrtsdirektionen sind als Unterinstanz insgesamt 39 Wasser- und Schiffahrtsämter (WSÄ) und 7 Wasserstraßenneubauämter nachgeordnet. Zu den WSÄ gehören regional 143 Außenbezirke mit Betriebsstellen, wie z. B. Schleusen, Hebewerke sowie Bauhöfe.

Unterinstanz

Als Oberbehörden gehören zur WSV:

Oberbehörden

- die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in Karlsruhe
- die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) in Koblenz
- das Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH) in Hamburg und Rostock
- die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) in Hamburg

Aufgaben

Die Aufgaben der WSV sind in zwei Bereiche gegliedert:

zwei Bereiche

1. Sicherung der Verkehrswege durch:
 - Unterhaltung der Bundeswasserstraßen
 - Betrieb der Schiffahrtsanlagen (z.B. Wehre, Schleusen, Hebewerke, Pumpwerke)
 - Ausbau und Neubau der Bundeswasserstraßen
 - Gefahrenabwehr zur Erhaltung der Bundeswasserstraßen in einem für die Schiffahrt erforderlichen Zustand (Strompolizei)
 - Setzen und Betreiben von Schiffahrtszeichen
2. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs durch:
 - Verkehrsregelung und Verkehrslenkung (Schiffahrtspolizei)
 - Zulassung technisch sicherer Fahrzeuge und Festsetzung der Schiffsbesatzung (Schiffsuntersuchung für die Binnenschiffahrt)
 - Erteilung von Befähigungszeugnissen für die See- und Bin-

- nenschiffahrt (Patentwesen)
- Verhütung der von der Schifffahrt ausgehenden schädlichen Umwelteinwirkungen

Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission und Schiffseichamt (ZSUK/SEA)

Die ZSUK besteht aus einer Zentrale in Mainz, die für Leitung, Koordinierung, Verwaltung und besondere fachliche Fragen zuständig ist, und 5 Außenstellen mit je ca. 2 Untersuchungskommissionen und einer Einheit für Schiffseichung. Die Aufgabenerledigung geschieht "vor Ort" durch eigenes Personal für die gesetzlich zugewiesenen Kernaufgaben mit umfangreicher Hinzuziehung von externen Sachverständigen.

Die ZSUK ist ab 1996 durch die Zusammenführung der bis dahin 11 selbständigen Untersuchungskommissionen entstanden. Die Schaffung der ZSUK einschließlich der Reorganisation der Schiffsuntersuchung ist nach eigenen Aussagen äußerst erfolgreich durch:

- fachlich verbesserte Aufgabenerledigung in den Außenstellen,
- Vereinheitlichung des Verwaltungshandelns durch ZSUK-Koordinierungs- und Beratungstätigkeit,
- Personalreduzierung um ca. 30 %,
- keine Minderung der für die Schifffahrt erbrachten Dienstleistungen und
- fachlich fundierte Beratung des BMVBW.

Zu den Aufgaben gehören:

- technische Zulassung zum Verkehr,
- Eichung und
- Registrierung (amtliche Schiffsnummer) der ca. 5.000 deutschen Binnenschiffe und schwimmenden Geräte; auf Wunsch auch ausländische Fahrzeuge (internationale Verpflichtung nach Mannheimer Akte).

Die ZSUK unterstützt das BMVBW insbesondere durch Mitarbeit in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und im Rahmen von bilateralen Binnenschifffahrtsabkommen.

Seit 1999 ist der ZSUK die Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei (ZBBD) zugeordnet.

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

Die Zentralkommission hat ihren Sitz in Straßburg und ist für die Wahrung der in der Mannheimer Akte verbürgten Grundsätze zuständig.

Den Mitgliedstaaten und mithin der Zentralkommission wurde die Grundverpflichtung auferlegt, die Sicherheit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten. Diese Verpflichtung war für die Zentralkommission Anlass, die nachstehenden Verordnungen zu erlassen:

- Rheinschifffahrtspolizeiverordnung
- Rheinschiffsuntersuchungsordnung
- Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter (ADNR)
- Verordnung über die Erteilung der Rheinpatente

Hinzu kommen zahlreiche technische Spezialvorschriften, Richtli-

**Verordnungen
erlassen**

nien und Empfehlungen, die eine einheitliche Anwendung und Auslegung der Vorschriften in den 5 Mitgliedstaaten der Zentralkommission sicherstellen sollen. Die Vorschriften werden in der Zentral-

kommission einstimmig beschlossen. Danach sind die Mitgliedstaaten gehalten, diese in dem festgelegten Zeitraum in nationales Recht umzusetzen.

Die Rheinschiffahrtsverordnungen, die ständig an die Bedürfnisse und den neuesten Stand der Technik angepasst werden, garantieren einen hohen Sicherheitsstandard für die Schifffahrt und ihr Umfeld, für die Schiffsbesatzungen und die Bevölkerung und sind auch von anderen internationalen Gremien übernommen worden. Sie haben europaweit Modellcharakter.

Verbände und Organisationen

Natürlich dürfen die Verbände der Binnenschifffahrt bei der Nennung von Institutionen nicht fehlen. Es gibt mehrere Verbände, die sich für unterschiedliche Bereiche der Binnenschifffahrt einsetzen bzw. unterschiedliche Interessengruppen in der Binnenschifffahrt vertreten. Nachfolgend nennen wir beispielhaft fünf deutsche, mit jeweils einer kurzen Beschreibung des Tätigkeitsbereiches und der Anschrift sowie einige europäische Organisationen.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) versteht sich als die Gewerbevertretung der Unternehmen der Deutschen Binnenschifffahrt. Er ist ein Verband für Reedereien und Partikuliere im Bereich Güter- sowie Personenschifffahrt. Zu den Mitgliedern des BDBs gehören fast alle deutschen Reedereien und Genossenschaften sowie ein großer Teil der Partikuliere.

BDB

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB),
Dammstraße 15-17 in 47119 Duisburg,
Tel. 0203/80006-50 und Fax 0203/80006-21
eMail: infobdb@binnenschiff.de und
Internet: www.binnenschiff.de

Der Bundesverband der Selbständigen, Abteilung Binnenschifffahrt e.V. (BDS-Binnenschifffahrt), ist der Zusammenschluss selbständiger Unternehmen aus der deutschen Binnenschifffahrt, insbesondere der Partikulierunternehmen mit ein bis drei Schiffen. Auch der BDS hat sich die gewerbepolitische Vertretung der Binnenschifffahrt auf die Fahne geschrieben.

BDS

Bundesverband der Selbständigen, Abteilung Binnenschifffahrt e.V. (BDS), August-Bier-Straße 18 in 53129 Bonn,
Tel. 0228/746377 und Fax 0228/746569,
eMail: zentrale@bds-binnenschifffahrt.de

Der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) sieht seine Aufgabe in der Interessenvertretung der öffentlichen Binnenhäfen gegenüber Politik, Behörden, anderen Institutionen und der Öffentlichkeit sowie in der Pflege des Erfahrungsaustausches. Er liefert darüber hinaus eine fachliche Unterstützung für Mitglieder. In Zusammenarbeit mit anderen Verbänden werden Ziele

BÖB

gemeinsam durchgesetzt. Der Verband vertritt seine Mitglieder auf Bundes- und Landesebene.

Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V

Hammer Landstr. 3 in 41460 Neuss

Tel: 02131/908200 und Fax: 02131/908282

eMail: info@binnenhafen.de und Internet: www.binnenhafen.de

DWSV Der Zweck des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins (DWSV) ist die Förderung der Erziehung, Volks- und Berufsbildung sowie des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Hochwasserschutzes durch Information über den gesamtwirtschaftlichen und ökologischen Nutzen leistungsfähiger Wasserstraßen, insbesondere der Main-Donau-Wasserstraße. Deutscher Wasserstrassen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Rotterdamer Straße 2 in 90451 Nürnberg, Tel.: 0911 / 8149509 und Fax: 0911 / 864666 eMail: schifffahrtsverein@t-online.de und Internet: www.schifffahrtsverein.de

ADB Der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V. (ADB) schließt z.B. die Tarifverträge für die Binnenschifffahrt ab. Mitglieder sind sowohl Reedereien wie auch Partikuliere. Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V., Dammstraße 15-17 in 47119 Duisburg, Tel. 0203/80006-31 und Fax: 0203/8 0006-28, eMail: schulschiff.rhein@t-online.de und Internet: www.schulschiffrhein-adb.de

Auf internationaler Ebene sind folgende Organisationen beispielhaft zu nennen:

- EBU** • die Europäischen Binnenschifffahrts Union "EBU" (www.ebu-uenf.org),
- IVR** • die Internationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa "IVR" (www.ivr.nl) und
- VBW** • der Verein für europäischen Binnenschifffahrt und Wasserstraßen "VBW" (www.vbw-ev.de).

Übungsaufgaben zur Selbstkontrolle

Wenn Sie die folgenden Übungsaufgaben bearbeiten, sollten Sie dies tun, ohne im Text der Lerneinheit nachzuschlagen oder in den Lösungen nachzusehen. Beantworten Sie die Fragen einfach aus dem Gedächtnis heraus. Wenn Ihre Antworten falsch sein sollten, wissen Sie, dass Sie an den entsprechenden Stellen noch einmal nachlesen müssen und vertiefen somit das Gelernte.

1. Wo werden die Schiffsregister geführt?
2. Was regelt das Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen?
3. Ist die Ausübung des Berufs Binnenschiffer/in erlaubnispflichtig?
4. Was regelt die Verordnung über Lade- und Löschzeiten sowie das Liegegeld?
5. Benötigen ausländische Arbeitnehmer eine Arbeitsgenehmigung?
6. Welche Gesetze regeln Gefahrguttransporte? Nennen Sie drei.
7. Was wird, wenn es in Kraft tritt, durch das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen geregelt?
8. Gibt es allgemein gültige Beförderungs- und Geschäftsbedingungen für die Binnenschifffahrt?

Lösungen der Übungsaufgaben

1. Bei den Amtsgerichten.
2. Dieses Gesetz gilt nur für Schiffe, die im Schiffsregister eingetragen sind. Hier werden umfangreiche Einzelheiten zum Eigentümer, Hypotheken und Gläubiger geregelt.
3. ja
4. Es werden der Beginn, die Dauer der Ladezeit, die Löschzeit und die Höhe des Liegegeldes für die Tank- und Trockenschiffahrt geregelt.
5. nein
6. Gefahrgutbeförderungsgesetz
Gefahrgutverordnung Binnenschiff (GGVBinsch)
Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR)
Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Mosel
ADNR-Richtlinien für die Ausbildung und Prüfung von Sachkundigen
Gefahrgutbeauftragtenverordnung
Gefahrgutausnahmeverordnung
Wasserhaushaltsgesetze
Gefahrstoffverordnung
Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (§§ 49 ff.)
Sprengstoffgesetz
7. Die Sammlung, Abgabe, Annahme und Entsorgung von Schiffsabfällen unter Berücksichtigung des Verursachungsprinzips.
8. nein

Gesetze, die Unternehmen betreffen, die Binnenschiffsgüterverkehr betreiben

Überwiegend wurden die hier aufgeführten Gesetze, Verordnungen, Richtlinien usw. der Homepage der Universität Mannheim - www.transportrecht.de - entnommen. Die Nutzung wurde uns freundlicherweise von Prof. Dr. Karsten Otte, Leiter des Lehrstuhls für Europäisches Transport- und Verkehrsrecht, Bürgerliches Recht, Internationales Privat- und Zivilverfahrensrecht der Uni-Mannheim, gestattet.

Trotz größter Sorgfalt bei der Erstellung dieser Übersicht von Gesetzen usw. kann es sein, dass wir die eine oder andere Gesetzgebung nicht erwähnt haben. Wir erheben somit keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Nationale Gesetze (alphabetisch)

- Arbeitszeitgesetz (ArbZG)
- Außenwirtschaftsgesetz
- Ausländergesetz
- Binnenschiffahrtsgesetz - BinSchAufgG - (Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt)
- Binnenschiffahrtsgesetz (Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt)
- Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)
- Bundeswasserstraßengesetz
- Flaggenrechtsgesetz
- Gefahrgutbeförderungsgesetz (Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter)
- Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen
- Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung in der See- und Binnenschiffahrt (Schiffahrtsrechtliche Verteilungsverordnung - SVertO)
- Gesetz über die Errichtung des Nationalen Binnenschiffahrtssfonds
- Gesetz über die Statistik des Schiffs- und Güterverkehrs auf den Binnenwasserstraßen und die Fortschreibung des Schiffsbestandes der Binnenflotte
- Gesetz über die Verkehrsstatistik der See- und Binnenschiffahrt sowie des Güterkraftverkehrs
- Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundeswasserstraßen
- Gesetz über den unmittelbaren Zwang bei Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes (UzwG)
- Gesetz über den rechtlichen Status der Bundeswasserstraße Elbe-Seitenkanal
- Gesetz über den rechtlichen Status der Bundeswasserstraße Saar
- Gesetz über den rechtlichen Status der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße zwischen dem Main und Nürnberg und über die damit zusammenhängenden Eigentumsverhältnisse
- Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken
- Gesetz über Vollstreckungsschutz für die Binnenschiffahrt
- Gesetz zu dem Abkommen vom 15. Januar 1988 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ungarischen Volksrepublik über die Binnenschiffahrt
- Gesetz zu dem Abkommen vom 22. Oktober 1991 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung von Rumänien über die Schiffahrt auf den Binnenwasserstraßen

- Gesetz zu dem Abkommen vom 26. Januar 1988 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik über den Binnenschiffsverkehr
- Gesetz zu dem Übereinkommen vom 15. Februar 1966 über die Eichung von Binnenschiffen
- Gesetz zu dem Vertrag vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel
- Gesetz zur Neuregelung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschifffahrt (Drittes Seerechtsänderungsgesetz)
- Gesetz zur Sicherstellung des Verkehrs (Verkehrssicherstellungsgesetz)
- Handelsgesetzbuch (HGB)
- Jugendschutzgesetz
- Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz
- Schifferdienstbüchergesetz
- Schiffsbankgesetz
- Schiffsregisterordnung
- Sprengstoffgesetz
- Wasserhaushaltsgesetz (Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes)
- Zweites Gesetz über den rechtlichen Status der Main-Donau-Wasserstraße

Nationale Rechtsverordnungen (alphabetisch)

- ADNR-Richtlinien für die Ausbildung und Prüfung von Sachkundigen
- Binnenschifferpatentverordnung (Verordnung über Befähigungszeugnisse in der Binnenschifffahrt)
- Binnenschifffahrtsstraßenordnung
- Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung (BinSchZV)
- Binnenschifffahrtsuntersuchungsordnung (BinSchUO)
- Donauschifffahrtspolizeiverordnung (DonauSchPV)
- Durchführungsverordnung zum Ausländergesetz
- Einführungsverordnung zur Binnenschifffahrtsstraßenordnung (BinSchStrO)
- Einführungsverordnung zur Binnenschiffsuntersuchungsordnung
- Einführungsverordnung zur Donauschifffahrtspolizeiverordnung
- Einführungsverordnung zur Moselschifffahrtspolizeiverordnung
- Einführungsverordnung zur Rheinschifffahrtspolizeiverordnung
- Einführungsverordnung zur Rheinschiffsuntersuchungsordnung
- Fährenbetriebsverordnung (FäV)
- Gefahrgutausnahmeverordnung
- Gefahrgutbeauftragtenverordnung
- Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt (Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnengewässern)
- Gefahrstoffverordnung
- Hafenordnung (Musterordnung für die Häfen)
- Hafengeldverordnung
- Kostenverordnung zum Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG-KostV)
- Schifffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschifffahrtsstraßenordnung
- Tarife für die Schifffahrtsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen*
- Tarife für die Schifffahrtsabgaben auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen*

*Ohne Donau, Elbe und Rhein, weil diese Flüsse kostenfrei befahren werden können.

- Verordnung über Seefunkzeugnisse
- Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Verkehrssicherstellungsgesetz (Verkehrssicherstellungsgesetz-Zuständigkeitsverordnung - VSGZustV)
- Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee und Änderungsverordnungen (NPNordSBefv)
- Verordnung über das Befahren des Naturschutzgebietes 'Helgoländer Felssockel'
- Verordnung über das Fahren mit Sportfahrzeugen auf Binnenschiffahrtsstraßen im Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost
- Verordnung über das Fahren mit Wassermotorrädern auf den Binnenschiffahrtsstraßen
- Verordnung über die Arbeitsgenehmigung für ausländische Arbeitnehmer (Arbeitsgenehmigungsverordnung - ArGV)
- Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR)
- Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Mosel
- Verordnung über die Eichung von Binnenschiffen
- Verordnung über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Binnenschifffahrt (BordlichterV-Bin)
- Verordnung über die Kennzeichnung von auf Binnenschiffahrtsstraßen verkehrenden Kleinfahrzeugen (KIFzKV-BinSch)
- Verordnung über die Lade- und Löschzeiten sowie das Liegegeld in der Binnenschifffahrt
- Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschifffahrt
- Verordnung über die Schiffs- und Schiffsbehältervermessung
- Verordnung über die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach dem Gesetz über Schifferdienstbücher
- Verordnung über die Übertragung der Ermächtigung zum Erlaß von Strompolizeiverordnungen nach dem Bundeswasserstraßengesetz (WaStrGPoIVermV)
- Verordnung über die gewerbsmäßige Vermietung von Sportbooten sowie deren Benutzung auf den Binnenschiffahrtsstraßen
- Verordnung über die örtliche Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen bei Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im gewerblichen Binnenschiffsverkehr
- Verordnung über den Betrieb von Sprechfunkanlagen auf Ultrakurzwellen in der Binnenschifffahrt
- Verordnung über den Verkehr und den Betrieb der Fähren auf dem Rhein (Rheinfährenordnung)
- Verordnung über den Übergang einer Teilstrecke der Bundeswasserstraße Schwinge auf die Stadt Stade
- Verordnung zum Übergang des zur Bundeswasserstraße Elbe gehörenden Reiherstiegs auf die Freie und Hansestadt Hamburg
- Verordnung zum Übergang eines Teils der Bundeswasserstraße Saar auf das Saarland
- Verordnung zum Übergang einer Teilstrecke der Bundeswasserstraße 'Kleine Weser' auf das Land Bremen
- Verordnung zur Auflösung und Überführung von Verwaltungseinrichtungen der Verkehrsverwaltung im Vereinigten Wirtschaftsgebiet und in den Ländern Baden, Rheinland-Pfalz und Württemberg- Hohenzollern
- Verordnung zur Übertragung von Befugnissen zum Erlassen von Rechtsverordnungen im Bereich der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrt-Übertragungsverordnung - BinSchÜbertragungsv)

- Verordnung zur Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach dem Bundeswasserstraßengesetz über die Regelung, Beschränkung oder Untersagung des Gemeingebrauchs
- Verordnung zur Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach dem Bundeswasserstraßengesetz über die Regelung des Betriebes von Anlagen
- Verordnung zur Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach dem Bundeswasserstraßengesetz über die Zulassung des Befahrens von Talsperren und Speicherbecken mit Wasserfahrzeugen
- Verordnung zur Durchführung der Schiffsregisterordnung (SchRegDV)
- Verordnung zur Einführung der Rheinpatentverordnung (RPatentEV)
- Verordnung zur Einführung der Verordnung über die Erteilung von Radarschifferzeugnissen für den Rhein
- Verordnung zur Inkraftsetzung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten (RadarPatIV)
- Verordnung zur Neuordnung der gewerbsmäßigen Vermietung von Sportbooten sowie deren Benutzung auf den Binnenschiffahrtsstraßen und zur Änderung weiterer binnenschiffahrtsrechtlicher Vorschriften (Binnenschiffahrtsvermietungs- und Änderungsverordnung- BinSchVermÄndV)

Nationales Verfahrensrecht (alphabetisch)

- Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen
- Gesetz über Vollstreckungsschutz für die Binnenschiffahrt
- Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Verkehrssicherstellungsgesetz (Verkehrssicherstellungsgesetz-Zuständigkeitsverordnung - VSGZustV)
- Verordnung über die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach dem Gesetz über Schifferdienstbücher
- Verordnung über die gebietliche Zuständigkeit der Frachtausschüsse
- Verordnung über die örtliche Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen bei Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im gewerblichen Binnenschiffsverkehr

EU-Richtlinien

- Richtlinie 76/135/EWG des Rates vom 20. Januar 1976 über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten für Binnenschiffe
- Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe
- Richtlinie 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffgüter- und Personenverkehr
- Richtlinie 96/50/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für Binnenschiffgüter- und Personenverkehr in der Gemeinschaft
- Richtlinie des Rates vom 9. November 1987 über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffgüterverkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf (87/540/EWG)

EU-Verordnungen

- Verordnung (EG) Nr. 1356/96 des Rates vom 8. Juli 1996 über gemeinsame Regeln zur Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Binnenschiffsgüter- und personenverkehr zwischen Mitgliedstaaten
- Verordnung (EG) Nr. 2255/96 des Rates vom 19. November 1996 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr
- Verordnung (EG) Nr. 336/2002 zur Änderung der VO (EG) Nr. 805/1999 der Kommission vom April 1999 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen zur VO (EG) Nr. 718/1999
- Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates vom 29. März 1999 über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs Verordnung (EG) Nr. 805/1999
- Verordnung (EWG) Nr. 2919/85 des Rates vom 17. Oktober 1985 zur Festlegung der Bedingungen für die Inanspruchnahme der Regelung, die aufgrund der revidierten Rheinschiffahrtsakte den Schiffen der Rheinschiffahrt vorbehalten ist
- Verordnung (EWG) Nr. 3921/91 des Rates vom 16.12.1991 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Binnenschiffsgüter- und Personenverkehr innerhalb eines Mitgliedsstaats, in dem sie nicht ansässig sind

Zwischenstaatliche Übereinkommen

- Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Georgien über die Binnenschiffahrt
- Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über die Binnenschiffahrt
- Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über die Binnenschiffahrt
- CLNI - Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt
- CMNI - Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt
- Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN)
- Revidierte Rheinschiffahrtsakte und Zusatzprotokolle
- Übereinkommen über die Eichung von Binnenschiffen
- Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau (Belgrader Akte) und Zusatzprotokolle
- Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt
- Übereinkommen über die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer

Rechtsakte (Vorschriften und Beschlüsse)

der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR)

- Genehmigung der Verordnung über Auflagen für die Inbetriebnahme von Rheinschiffen und zur Förderung des Rheinschiffverkehrs (Protokoll Nr. 5)
- Handbuch Binnenschiffahrtfunk
- Lotsenordnung für den Rhein zwischen Basel und Mannheim/Ludwigshafen
- Merkblatt für die Abfallbeseitigung sowie die Verwendung von Reinigungsmitteln in der Binnenschiffahrt

- Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (nebst Anlagen)
- Rheinschiffsuntersuchungsordnung
- Richtlinie für die Ausbildung und Prüfung von Sachkundigen
- Richtlinien an die zuständigen Behörden nach der Verordnung über die Erteilung von Patenten für den Rhein
- Richtlinien für die Untersuchungskommissionen nach § 1.07 Rheinschiffsuntersuchungsordnung
- Verordnung über Auflagen für die Inbetriebnahme von Rheinschiffen und Maßnahmen zur Förderung des Rheinschiffsverkehrs
- Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR)
- Verordnung über die Erteilung von Patenten für den Rhein (Rheinpatentverordnung nebst Anlagen)
- Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten
- Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt
- Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschiffahrt
- Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt
- Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschiffahrt

Rechtsakte der Moselkommission

- Ausführungsbestimmungen zum Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf der Mosel zwischen Thionville (Diedenhofen) und Koblenz (Coblence)
- Moselschiffahrtspolizei-Verordnung 1995 (MoselSchPV;)
- Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf der Mosel zwischen Thionville (Diedenhofen) und Koblenz (Coblence)

Empfehlungen und Entscheidungen der Donaukommission

- Anhang 4 des DFND: Farbe und Lichtstärke der Schiffe
- Grundlegende Bestimmungen über die Schifffahrt auf der Donau (DFND), 2000
- Regeln zur Überwachung der Schifffahrt auf der Donau, 1964
- Empfehlungen für den Betrieb von Schiffen ohne Besatzung und für technische Bedingungen in Häfen usw. - CD/SES 31/39
- Empfehlungen für technische Vorschriften für Binnenschiffe, 1995
- Empfehlungen für technisch-nautische Anforderungen und Versuchsfahrten von Schubverbänden (1981)
- Empfehlungen für eine Vereinheitlichung der elektrischen Einrichtung auf Schubverbänden der Donau (1985) - CD/SES 35/27
- ADN-D
- Empfehlungen zur Verhütung von Wasserverschmutzungen auf der Donau durch die Schifffahrt (1997)

Bedingungswerke

- CBRB-Transportbedingungen
- Internationale Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschifffahrt (IVTB)
- Schweizer Rheintransportbedingungen (SRTB)
- AGB von Reedereien und Genossenschaften

Binnenschiffahrtsgesetz (Stand 2001)

Paragrafen 5e – 5k / Haftungsbegrenzungen

§ 5e

(1) Der Haftungshöchstbetrag, auf den die Haftung für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Personenschäden beschränkt werden kann, wird, sofern es sich nicht um Ansprüche im Sinne der §§ 5h und 5k handelt, wie folgt berechnet:

1. Für ein Fahrgastschiff oder ein anderes Schiff, das nach seiner Zweckbestimmung nicht der Beförderung von Gütern dient, sind, soweit sich nicht aus den Nummern 3 und 4 etwas anderes ergibt, 200 Rechnungseinheiten¹ je Kubikmeter Wasserverdrängung bei höchstzulässigem Tiefgang des Schiffes anzusetzen, bei Schiffen mit eigener Antriebskraft vermehrt um 700 Rechnungseinheiten je Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen.
2. Für ein Schiff, das nach seiner Zweckbestimmung der Beförderung von Gütern dient, sind 200 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit des Schiffes anzusetzen, bei Schiffen mit eigener Antriebskraft vermehrt um 700 Rechnungseinheiten je Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen.
3. Für ein Schlepp- oder Schubboot sind 700 Rechnungseinheiten je Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen anzusetzen.
4. Für einen Bagger, Kran, Elevator oder eine sonstige schwimmende und bewegliche Anlage oder ein Gerät ähnlicher Art ist der Wert, den die Anlage oder das Gerät im Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses hatte, anzusetzen.

(2) Für ein Schubboot, das im Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses starr mit einem oder mehreren Schubleichtern zu einem Schubverband verbunden war, erhöht sich der für das Schubboot nach Absatz 1 Nr. 3 anzusetzende Betrag um 100 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit der Schubleichter, soweit nicht das Schubboot für einen oder mehrere dieser Schubleichter Bergungsmaßnahmen erbracht hat. Erhöht sich der Haftungshöchstbetrag für das Schubboot nach Satz 1, so vermindert sich für jeden starr mit dem Schubboot verbundenen Schubleichter der Haftungshöchstbetrag für alle aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche um den gleichen Betrag. Satz 2 gilt jedoch nicht für einen Anspruch des für das Schubboot haftenden Schuldners gegen den für einen mit dem Schubboot starr verbundenen Schubleichter haftenden Schuldner auf Ausgleich im Innenverhältnis.

(3) Absatz 2 gilt entsprechend für ein Schiff mit eigener Antriebskraft, das im Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses mit einem oder mehreren Schiffen fest gekoppelt war, die nicht Anlagen oder Geräte im Sinne des Absatzes 1 Nr. 4 darstellen, sowie für die gekoppelten Schiffe, jedoch mit der Maßgabe, dass sich für das fortbewegende Schiff der nach Absatz 1 anzusetzende Betrag um 100 Rechnungseinheiten je Kubikmeter Wasserverdrängung oder je Tonne Tragfähigkeit der anderen Schiffe erhöht.

(4) In jedem Falle beträgt der Haftungshöchstbetrag mindestens 200 000 Rechnungseinheiten, soweit es sich nicht um Leichter handelt, die nur zum Umladen in Häfen verwendet werden.

¹ Rechnungseinheiten "RE" werden auch Sonderziehungsrechte "SZR" genannt.
1 SZR oder RE hatte Juni 2004 einen Wert von ca 1,21 €.

§ 5f

(1) Der Haftungshöchstbetrag, auf den die Haftung für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Sachschäden beschränkt werden kann, beträgt, sofern es sich nicht um Ansprüche im Sinne des § 5h handelt, die Hälfte der nach § 5e maßgebenden Haftungshöchstbeträge.

(2) Bei der Befriedigung aus dem in Absatz 1 genannten Haftungshöchstbetrag haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen den Vorrang.

§ 5g

Reicht der nach § 5e maßgebende Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Personenschäden zur vollen Befriedigung dieser Ansprüche nicht aus, so steht der nach § 5f Abs. 1 errechnete Betrag zur Befriedigung der nicht befriedigten Restansprüche nach § 5e zur Verfügung. Die Restansprüche wegen Personenschäden haben hierbei den gleichen Rang wie die Ansprüche wegen Sachschäden; § 5f Abs. 2 ist insoweit nicht anzuwenden.

§ 5h

(1) Für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Dritten entstandener Schäden durch gefährliche, auf dem Schiff des Schuldners beförderte Güter gilt, wenn die Ansprüche nicht solche nach § 22 Wasserhaushaltsgesetz sind, ein gesonderter Haftungshöchstbetrag. Der Haftungshöchstbetrag steht ausschließlich zur Befriedigung der in Satz 1 genannten Ansprüche zur Verfügung. Gefährliche Güter im Sinne von Satz 1 sind die der Anlage A zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) (Anlage 1 zur Verordnung zur Inkraftsetzung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein und der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Mosel vom 21. Dezember 1994, BGBl. 1994 II S. 3830, 3831) in der jeweils in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft gesetzten Fassung.

(2) Der nach Absatz 1 maßgebliche Haftungshöchstbetrag beträgt

1. für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Personenschäden das Dreifache der nach § 5e maßgebenden Haftungshöchstbeträge, mindestens jedoch 5 Millionen Rechnungseinheiten;
2. für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Sachschäden das Dreifache der nach § 5f maßgebenden Haftungshöchstbeträge, mindestens jedoch 5 Millionen Rechnungseinheiten.

(3) Bei der Befriedigung aus dem in Absatz 2 Nr. 2 genannten Haftungshöchstbetrag haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen den Vorrang.

(4) Reicht der nach Absatz 2 Nr. 1 maßgebende Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Personenschäden zur vollen Befriedigung dieser Ansprüche nicht aus, so steht der nach Absatz 2 Nr. 2 errechnete Betrag zur Befriedigung der nicht befriedigten Restansprüche nach Absatz 2 Nr. 1 zur Verfügung. Die Restansprüche wegen Personenschäden haben hierbei den gleichen Rang wie die Ansprüche wegen Sachschäden; Absatz 3 ist insoweit nicht anzuwenden.

§ 5i

Abweichend von den §§ 5e, 5f Abs. 1 und 5h kann ein Berger im Sinne von § 5c Abs. 1 Nr. 2 oder ein an Bord tätiger Lotse seine Haftung für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Personenschäden auf einen Haftungshöchstbetrag in Höhe von 200 000 Rechnungseinheiten sowie für Ansprüche wegen Sachschäden auf einen Haftungshöchstbetrag in Höhe von 100 000 Rechnungseinheiten beschränken. § 5f Abs. 2 und § 5g gelten entsprechend.

§ 5j

Für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche aus Wrackbeseitigung gilt ein gesonderter Haftungshöchstbetrag. Dieser beträgt die Hälfte der nach § 5e maßgebenden Haftungshöchstbeträge. Der Haftungshöchstbetrag steht ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche aus Wrackbeseitigung zur Verfügung.

§ 5k

(1) Für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen der Tötung oder Verletzung von Personen, die

1. aufgrund eines Personenbeförderungsvertrages oder
2. mit Zustimmung des Beförderers in Begleitung eines aufgrund eines Güterbeförderungsvertrages mit dem Schiff beförderten Fahrzeugs oder lebenden Tieres mit dem Schiff befördert worden sind (Reisende), gilt ein gesonderter Haftungshöchstbetrag. Dieser steht ausschließlich zur Befriedigung von Ansprüchen der Reisenden zur Verfügung.

(2) Der Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden nach Absatz 1 beträgt 60 000 Rechnungseinheiten, multipliziert mit der Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf. Ist die Anzahl der Reisenden, die befördert werden dürfen, nicht vorgegeben, so bestimmt sich der Haftungshöchstbetrag nach der Anzahl der Reisenden, die das Schiff im Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses tatsächlich befördert hat. Der Haftungshöchstbetrag beträgt jedoch mindestens 720 000 Rechnungseinheiten und höchstens 12 Millionen Rechnungseinheiten.

(3) Abweichend von Absatz 2 beträgt der Haftungshöchstbetrag für einen Berger im Sinne von § 5c Abs. 1 Nr. 2 oder einen an Bord tätigen Lotsen 720 000 Rechnungseinheiten.

Binnenschifffahrtsstraßenordnung / Inhaltsverzeichnis

Erster Teil

- Kapitel 1 - Allgemeine Bestimmungen
- Kapitel 2 - Kennzeichnen und Tiefgangsanzeiger der Fahrzeuge; Schiffseichung
- Kapitel 3 - Bezeichnung der Fahrzeuge
- Kapitel 4 - Schallzeichen der Fahrzeuge; Sprechfunk; Radar
- Kapitel 5 - Schifffahrtszeichen und Bezeichnung der Wasserstraße
- Kapitel 6 - Fahrregeln
- Kapitel 7 - Regeln für das Stillliegen
- Kapitel 8 - Zusatzbestimmungen
- Kapitel 9 - Fahrgastschifffahrt

Zweiter Teil - Zusätzliche Bestimmungen für einzelne Binnenschifffahrtsstraßen

- Kapitel 10 - Neckar
- Kapitel 11 - Main
- Kapitel 12 - Main-Donau-Kanal
- Kapitel 13 - Lahn
- Kapitel 14 - Schifffahrtsweg Rhein-Kleve
- Kapitel 15 - Norddeutsche Kanäle
- Kapitel 16 - Weserstromgebiet
- Kapitel 17 - Elbe
- Kapitel 18 - Ilmenau
- Kapitel 19 - Elbe-Lübeck-Kanal und Trave
- Kapitel 20 - Saar
- Kapitel 21 - Spree-Oder-Wasserstraße, Berliner und Brandenburger Wasserstraßen
- Kapitel 22 - Untere Havel-Wasserstraße und Havelkanal
- Kapitel 23 - Havel-Oder-Wasserstraße
- Kapitel 24 - Obere Havel-Wasserstraße, Müritz-Havel-Wasserstraße und Müritz-Elde-Wasserstraße
- Kapitel 25 - Saale und Saale-Leipzig-Kanal
- Kapitel 26 - Grenzgewässer Oder, Westoder und Lausitzer Neiße
- Kapitel 27 - Peene und Warnow

Dritter Teil - Umweltbestimmungen

- Kapitel 28 - Gewässerschutz und Abfallbeseitigung auf Fahrzeugen

Hinter jedem dieser 28 Kapitel verbergen sich unterschiedlich viele einzelne Paragraphen. Dies wird umseitig beispielhaft anhand des Inhaltsverzeichnisses des Kapitels 1 "Allgemeine Bestimmungen" dargestellt.

Kapitel 1 Allgemeine Bestimmungen / Inhaltsverzeichnis

- § 1.01 Begriffsbestimmungen
- § 1.02 Schiffsführer
- § 1.03 Pflichten der Besatzung und sonstiger Personen an Bord
- § 1.04 Allgemeine Sorgfaltspflicht

- § 1.05 Verhalten unter besonderen Umständen
- § 1.06 Benutzung der Wasserstraße
- § 1.07 Anforderungen an die Beladung und Höchstzahl der Fahrgäste
- § 1.08 Bau, Ausrüstung und Besatzung der Fahrzeuge
- § 1.09 Besetzung des Ruders
- § 1.10 Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen
- § 1.11 Mitführen der Binnenschiffahrts-Straßenordnung
- § 1.12 Gefährdung durch Gegenstände an Bord; Verlust von Gegenständen; Schiffahrtshindernisse
- § 1.13 Schutz der Schiffahrtszeichen
- § 1.14 Beschädigung der Wasserstraßen oder von Anlagen
- § 1.15 Verbot des Einbringens von Gegenständen und anderen Stoffen in die Wasserstraße
- § 1.16 Rettung und Hilfeleistung
- § 1.17 Festgefahrene oder gesunkene Fahrzeuge; Anzeige von Unfällen
- § 1.18 Freimachen des Fahrwassers
- § 1.19 Besondere Anweisungen
- § 1.20 Überwachung
- § 1.21 Sondertransporte
- § 1.22 Anordnungen vorübergehender Art
- § 1.23 Erlaubnis besonderer Veranstaltungen
- § 1.24 Sonderregelung für Fahrzeuge im öffentlichen Dienst und für Wasserrettungsfahrzeuge
- § 1.25 Laden, Löschen und Leichtern
- § 1.26 Fahrgeschwindigkeit

Merkblatt 4 Seiten

Sachgebiete der IHK-Prüfung Binnenschiffsgüterverkehr

1. Recht

- für die Ausübung des Berufs erforderlichen Kenntnisse im Zivil-, Handels-, Sozial- und Steuerrecht, insbesondere in Bezug auf
- Verträge im Allgemeinen
- Beförderungsverträge, insbesondere Haftung des Verkehrsunternehmens (Art und Grenzen)
- Handelsgesellschaften
- Geschäftsbücher
- Arbeitsrecht, soziale Sicherheit
- Steuerrecht

2. Kaufmännische und finanzielle Betriebsführung

- Zahlungsverkehr und Finanzierungsverfahren
- Berechnung der Selbstkosten
- Beförderungspreise und -bedingungen
- kaufmännisches Rechnungswesen
- Versicherungswesen
- Ausstellung von Rechnungen
- Verkehrshilfsgewerbe

3. Zugang zum Markt

- Vorschriften für den Zugang zum Beruf und dessen Ausübung
- Befrachtungsregelungen
- Beförderungs- und Begleitpapiere

4. Technische Normen und technische Begriffe

- technische Merkmale der Schiffe
- Wahl des Schiffes
- Eintragung
- Liegezeit und Überliegezeit

5. Sicherheit

- Rechts- und Verwaltungsvorschriften für den Binnenschiffsverkehr
- Unfallverhütung und Maßnahmen bei Unfällen

6. Bestimmungen, die aufgrund einzelstaatlicher Rechtsvorschriften, gemeinschaftlicher Regeln und internationaler Übereinkommen und Abkommen für den Binnenschiffsverkehr zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen der Gemeinschaft und Drittländern gelten, **insbesondere auf den Gebieten der Befrachtung sowie der Beförderungspreise und -bedingungen**

7. Zollpraxis und -förmlichkeiten

8. wichtigste verkehrspolizeiliche Vorschriften in den Mitgliedstaaten

**Verordnung
über die Lade- und Löscheziten
sowie das Liegegeld in der Binnenschifffahrt**

(Lade- und Löschezitenverordnung - BinSchLV)
vom 23. November 1999

aufgrund des § 412 Abs. 4 des Handelsgesetzbuches, der durch Artikel 1 Nr. 3 des
Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) eingefügt worden ist, verordnet das
Bundesministerium der Justiz im Einvernehmen mit
dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

A b s c h n i t t 1
T r o c k e n s c h i f f f a h r t

§ 1 Beginn der Ladezeit

(1) Hat der Frachtvertrag die Beförderung von anderem als flüssigem oder gasförmigem Gut zum Gegenstand, so beginnt die Ladezeit nach Ablauf des Tages, an dem der Frachtführer die Ladebereitschaft dem Absender oder der vereinbarten Meldestelle anzeigt.

(2) Haben die Parteien vereinbart, dass der Zeitpunkt der Ladebereitschaft voranzumelden ist, so beginnt die Ladezeit abweichend von Absatz 1 zwei Stunden nach dem in der Voranmeldung genannten Zeitpunkt.

Voraussetzung ist jedoch, dass die Voranmeldung mindestens acht Stunden vor dem angemeldeten Zeitpunkt dem Absender oder der vereinbarten Meldestelle zugeht und der Frachtführer zum angemeldeten Zeitpunkt ladebereit ist.

(3) Wird an dem Tag, an dem der Frachtführer seine Ladebereitschaft anzeigt, oder wird bei einer Voranmeldung noch vor Ablauf der Frist von zwei Stunden nach dem angemeldeten Zeitpunkt der Ladebereitschaft geladen, so beginnt die Ladezeit mit dem Beginn des Ladens.

§ 2 Dauer der Ladezeit

(1) Die Ladezeit beträgt eine Stunde für jeweils 45 Tonnen Rohgewicht der für ein Schiff bestimmten Sendung.

(2) Bei Berechnung der Ladezeit kommen folgende Zeiten nicht in Ansatz:

1. Sonntage und staatlich anerkannte allgemeine Feiertage an der Ladestelle,
2. an Werktagen die Zeit zwischen 20.00 Uhr und 6.00 Uhr,
3. die Zeit, in der aus Gründen, die dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind, das Verladen jeder Art von Gut unmöglich ist.

(3) Absatz 2 Nr. 1 und 2 ist nicht anzuwenden, soweit der Frachtführer während der darin genannten Zeiten vereinbarungsgemäß oder auf Weisung des Absenders oder der Meldestelle ladebereit ist.

§ 3 Löschezit

Für die Bestimmung des Beginns der Entladezeit (Löschezit) sowie ihrer Dauer sind die §§ 1 und 2 entsprechend mit der Maßgabe anzuwenden, dass an die Stelle des Absenders der Empfänger tritt.

§ 4 Liegegeld

(1) Das dem Frachtführer geschuldete Standgeld (Liegegeld) beträgt bei einem Schiff mit einer Tragfähigkeit bis zu 1.500 Tonnen für jede angefangene Stunde, während der der Frachtführer nach Ablauf der Lade- oder Löschzeit wartet, 0,05 Euro je Tonne Tragfähigkeit. Bei einem Schiff mit einer Tragfähigkeit über 1.500 Tonnen beträgt das für jede angefangene Stunde anzusetzende Liegegeld 75 Euro zuzüglich 0,02 Euro für jede über

1.500 Tonnen liegende Tonne.

(2) Bei der Berechnung des Liegegeldes sind die Stunden nicht zu berücksichtigen, in denen aus Gründen, die dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind, das Verladen oder Entladen jeder Art von Gut unmöglich ist.

(3) Als ein Schiff im Sinne von Absatz 1 ist auch ein Schub- oder Koppelverband anzusehen.

Abschnitt 2 Tankschifffahrt

§ 5 Beginn der Lade- und Löschzeit

(1) Hat der Frachtvertrag die Beförderung flüssigen Gutes durch ein Tankschiff zum Gegenstand, so beginnen die Lade- und die Löschzeit jeweils in dem Zeitpunkt, in dem der Frachtführer die Lade- oder Löschbereitschaft anzeigt. Voraussetzung ist jedoch, dass der Frachtführer den Zeitpunkt der Lade- oder Löschbereitschaft mindestens acht Stunden zuvor voranmeldet. Die Voranmeldung und die Anzeige müssen montags bis freitags zwischen 7.00 Uhr und 16.00 Uhr oder samstags zwischen 7.00 Uhr und 13.00 Uhr dem Absender oder der vereinbarten Meldestelle zugehen.

(2) Hat der Frachtführer den Zeitpunkt der Lade- oder Löschbereitschaft nicht oder nicht fristgerecht vorangemeldet, beginnt die Frist in dem in § 1 Abs. 1 genannten Zeitpunkt oder, wenn vor diesem Zeitpunkt geladen oder gelöscht wird, mit dem Beginn des Ladens oder Löschens.

§ 6 Dauer der Ladezeit

(1) Die gesamte Lade- und Löschzeit beträgt in der Tankschifffahrt bei einer für ein Schiff bestimmten Sendung mit einem Gewicht

- bis zu 1.100 Tonnen 24 Stunden,
- bis zu 1.500 Tonnen 26 Stunden,
- bis zu 2.000 Tonnen 30 Stunden.

Bei einer Sendung über 2.000 Tonnen erhöht sich die Lade- und Löschzeit um vier Stunden je weitere angefangene 500 Tonnen. Die erforderliche Aufheizzeit wird auf die Lade- und Löschzeit angerechnet. Als ein Schiff im Sinne von Satz 1 ist auch ein Schub- oder Koppelverband anzusehen.

(2) Beträgt die Mindestpumpenkapazität des Tankschiffs weniger als 200 Kubikmeter pro Stunde, so erhöht sich die nach Absatz 1 anzusetzende Lade- und Löschzeit um die Zeit, die der effektiven Stundenleistung während des Lade- und Löschvorganges entspricht.

(3) Bei der Berechnung der Lade- und Löschzeit ist die für das Laden und Löschen tatsächlich benötigte Zeit getrennt festzustellen; angefangene Stunden, die sich bei der Ermittlung der tatsächlich benötigten Ladezeit und der tatsächlich benötigten

Löschzeit ergeben, sind auf volle Stunden aufzurunden. Nicht in Ansatz kommen folgende Zeiten:

1. im Falle des Ladens Sonntage und staatlich anerkannte allgemeine Feiertage an der Ladestelle, im Falle des Löschens Sonntage und staatlich anerkannte allgemeine Feiertage an der Löschstelle,
2. an Werktagen, die einem Sonntag oder einem gesetzlichen Feiertag an der Lade- oder Löschstelle nachfolgen, die Zeit zwischen 0.00 Uhr und 7.00 Uhr, an einem Samstag und am 24. und 31. Dezember zusätzlich die Zeit zwischen 13.00 Uhr und 24.00 Uhr,
3. die Zeit, in der aus Gründen, die dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind, das Verladen oder Entladen jeder Art von Gut unmöglich ist.
Satz 2 Nr. 1 und 2 ist nicht anzuwenden, soweit der Frachtführer während der darin genannten Zeiten vereinbarungsgemäß oder auf Weisung der Meldestelle oder des Absenders lade- oder löschbereit ist.

§ 7 Liegegeld

(1) Das dem Frachtführer geschuldete Standgeld (Liegegeld) beträgt für jede angefangene Stunde, in der der Frachtführer nach Ablauf der Lade- und Löschzeit wartet, bei Tankschiffen mit einer Tragfähigkeit

- bis zu 500 Tonnen 25 Euro,
- bis zu 1.000 Tonnen 54 Euro,
- bis zu 1.500 Tonnen 75 Euro.

Bei Tankschiffen mit einer Tragfähigkeit über 1.500 Tonnen beträgt das für jede angefangene Stunde anzusetzende Liegegeld 75 Euro zuzüglich 10 Euro je weitere angefangene 500 Tonnen.

(2) Bei der Berechnung des Liegegeldes sind die Stunden nicht zu berücksichtigen, in denen aus Gründen, die dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind, das Verladen oder Entladen jeder Art von Gut unmöglich ist.

(3) Als ein Schiff im Sinne von Absatz 1 ist auch ein Schub- oder Koppelverband anzusehen.

Abschnitt 3 Inkrafttreten

§ 8 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Berlin, den 23. November 1999

Die Bundesministerin der Justiz

Däubler - Gmelin

2 Seiten Haftung

Leerseite