

Rechtsprechung 2015 - 2021 der Berufungskammer der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt in Straf- und Bußgeldsachen

Paul DE BAETS (*)

Abstract

Der Rhein gilt als die Hauptschlagader des europäischen Flussnetzes.

Die ZKR ist ein Vorbild für viele andere internationale Flusskommissionen und hat eine starke positive Beziehung und Zusammenarbeit mit der EU.

Die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ist seit 1967 im Rahmen der Straßburger Rheinschifffahrtskommission eigenständig tätig.

Die Behandlung von Fällen vor der Berufungskammer und die damit verbundenen Urteile tragen zu einem einheitlichen Funktionieren der ZKR bei.

Dieser Beitrag bietet eine tiefgreifende Analyse und einen Einblick in die wichtigsten Fälle von Straf- und Bußgeldsachen auf dem Rhein zwischen 2015 und 2021.

«It is a simple task to make things complex, but a complex task to make them simple⁽¹⁾»

I. Einleitung

Der internationale Status des Rheinstatuts⁽²⁾, der eine primäre Gerichtsbarkeit beinhaltete, geht auf die Rheinpatentkonvention von 1804 zurück.

Der Grundsatz und die Ausgestaltung der gerichtlichen Zuständigkeit wurden in der Schlussakte des Wiener Kongresses vom 9. Juni 1815 beibehalten und fanden später ihren Weg über die Mainzer Akte (1831) in die Revidierte Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, besser bekannt als **Mannheimer Akte**.

Heute spricht man von der **Revidierten Mannheimer Rheinschifffahrtsakte** mit (10) Protokollen und ihren Durchführungsrechtsakten (im Folgenden im Text kurz **MA** genannt).

(*) Präsident a. D. Appellationshof Antwerpen (Belgien). Richter / Vorsitzender der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Präsident des Untersuchungsrates für Schifffahrt Antwerpen / Oostende (Belgien)

(1) Zitat aus Murphy's Law Book Two, Arthur BLOCH, Magnum Books, Methuen Paperbaks Ltd, S. 53.

(2) Für einen detaillierten Überblick siehe M. DE DECKER, *Europees Internationaal Rivierenrecht*, Maklu, 2015, S. 999-1652; siehe A. MAURER, *Die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein*, 150 Jahre Mannheimer Akte, Baden-Baden, Nomos Verlagsgesellschaft, 2018, S. 9-22.

Das zentrale Entscheidungsgremium, die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)⁽³⁾, wurde dann mit der Umsetzung der Konvention beauftragt, und es wurde ihr eine beherrschende Rolle, auch in gerichtlichen Angelegenheiten, übertragen.

Da es schwierig geworden war, die gesetzgebenden, regulierenden und gerichtlichen Funktionen innerhalb der ZKR in Einklang zu bringen, wurde 1963 beschlossen, ein autonomes Berufungsgericht zu gründen, die **Berufungskammer der ZKR**.

Seit dem 14. April 1967, mit dem Inkrafttreten des Straßburger Übereinkommens vom 20. November 1963 zur Änderung der Revidierten Rheinschiffahrtsakte, wurde im Rahmen der ZKR eine internationale Berufungsinstanz geschaffen (Art. 45bis MA), die sich aus unabhängigen Richtern der fünf Vertragsstaaten - dies betrifft Frankreich, die Schweiz, die Niederlande, Belgien und Deutschland - zusammensetzt, die über Erfahrung im See- und Binnenschiffahrtsrecht verfügen.

Die Parteien können wählen, ob sie ihre Berufung bei den zuständigen nationalen Gerichten oder bei der Berufungskammer der ZKR einlegen wollen, die in zweiter und letzter Instanz sowohl in Zivil⁽⁴⁾ - und Handelssachen (Art. 34 und Art. 34bis MA) als auch in Strafsachen (Art. 32 MA) entscheidet⁽⁵⁾.

Die Urteile der Berufungskammer haben internationale Gültigkeit⁽⁶⁾.

Seit April 2005 kooperiert die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Straßburg mit dem Institut für Transport- und Verkehrsrecht (ITV) der Universität Mannheim.

Das Institut hat eine Rechtsprechungsdatenbank [iwt-law.eu \(http://iwt-law.uni-mannheim.de\)](http://iwt-law.uni-mannheim.de) entwickelt.

⁽³⁾ Die **Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)** ist auch bekannt unter ihrem französischen Namen **Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)** oder ihrem niederländischen Namen **Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)**. Ihr Sitz und ihre Geschäftsstelle befinden sich im Palais du Rhin in Straßburg. Generalsekretär ist Frau Lucia Luijten, Spitzenwissenschaftlerin und leitende Beamtin im (niederländischen) Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft.

⁽⁴⁾ Ein Artikel zu diesem Thema wurde von Paul de Baets veröffentlicht, nämlich *«Rechtsprechung 2014-2021 der Berufungskammer bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt über Schiffsunfälle und Kollisionen*, Het Tijdschrift voor Internationale Handel en Transportrecht / Revue de Droit du Commerce International et des Transports / Journal for International Trade and Transport law (IHT), 2021/3, S. 239-258 (Intersentia Publishing).

Eine Übersetzung ins Deutsche findet der Leser auf der Website www.ccr-zkr.org unter Berufungskammer/ Chambre des Appels/ Kamer van Beroep.

Der Artikel wurde auch auf Französisch in der Zeitschrift DMF, *Jurisprudence 2014 - 2021 de la Chambre des appels auprès de la Commission centrale pour la navigation du Rhin en matière d'accidents de la navigation et d'abordages*, LAMY, Le Droit Maritime Français (DMF) N° 855 - Mars - 2023 (première partie) et N° 856 - Avril - 2023 (suite et fin) veröffentlicht.

⁽⁵⁾ Für weitere Einzelheiten siehe W.E. HAAK und B.C. DE SAVORNIN LOHMAN, *Procederen in Rijnvaartzaken*, Den Haag, Sdu Publishers, 2008., M. DE DECKER, o.c., Nrn. 1612-1625 und insbesondere Nr. 1630 (Strafsachen) und 1635-1639 (Zivilsachen). Prof. De Decker unterstreicht, dass die Rolle und die Kompetenz des Rheinschiffahrtshofes, wie er die Berufungskammer der ZKR nennt, *«einzartig ist (...) und ein Modell für eine aufgeschlossene, entnationalisierte Lösung für Konflikte, die fast immer grenzüberschreitende Auswirkungen haben»* (Nr. 1641).

⁽⁶⁾ B.C. DE SAVORNIN LOHMAN, *Mannheimer Akte*, Grundgesetz für die Rheinschiff-fahrtsgerichtsbarkeit in 150 Jahre Mannheimer Akte (Red. HIRAM KÜMPER und ANDREAS MAURER, S. 147 ff.).

Diese Datenbank ist eine deutschsprachige digitale und frei zugängliche Rechtssprechungssammlung mit nationalen und internationalen Urteilen aus dem Bereich des Binnenschifffahrtsrechts.

Die (wichtigsten) Urteile der Berufungskammer der ZKR sind ebenfalls enthalten.

Im Folgenden werden 8 Urteile besprochen, die von der Berufungskammer der ZKR zwischen 2015 und 2021 in Straf- und Bußgeldsachen ergangen sind.

II. Besprechung von 8 Urteilen der ZKR-Berufungskammer (2015 - 2021) in Straf- und Bußgeldsachen

1. Urteil vom 18. Juni 2015 (503 B-2/15 / <https://iwt-law.uni-mannheim.de/az/503-b-215>): Berufung gegen ein Urteil des Rheinschifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 7. April 2014

Am 19. Juli 2013 fuhr das TMS «Roxanne» bei Rhein-Kilometer 820, Ortslage Wesel, zu Berg und wurde von der Wasserschutzpolizei wache kontrolliert. Das Fahrzeug war mit Naphta Shell Soll, UN 1268, beladen.

Bei der Kontrolle stellten die Beamten fest, dass im hinteren Ladungsbereich, Backbordseite, eines der Besatzungsmitglieder damit beschäftigt war, mit einem Nadelhammer Entrostungsarbeiten durchzuführen. Gegen den Betroffenen erließ die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) einen Bußgeldbescheid gemäß Abschnitt 8.3.5 ADN in Höhe von 1.000,00 EUR. Der Bußgeldbescheid wurde dem Betroffenen am 9. Oktober 2013 zugestellt.

Mit Schreiben vom 20. Oktober 2013 erhob Frau B. B.H. BV., Eigentümerin des TMS «Roxanne» im Namen des Betroffenen Einspruch gegen den Bußgeldbescheid. Zur Begründung verwies sie auf ein beigelegtes «Lufthammerzertifikat», aus welchem ersichtlich sei, dass der Lufthammer «benützt werden kann in der Ladungszone (ADN 8.3.5)». Es handelte sich um eine Kopie eines «test certificate» der NGK (U.K.) über eine Lieferung B 25 (HARD) WIRE in COIL TO BSEN 12166.

Die GDWS antwortete der Vertreterin des Betroffenen und ersuchte bis zum 30. November 2013 ein Dokument vorzulegen, aus dem sich die Unbedenklichkeit des Nadelhammers hinsichtlich 8.3.5 ADN ergebe.

Nachdem die gesetzte Frist ungenutzt abgelaufen war, gingen die Akten an das Rheinschifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, das mit Beschluss vom 7. April 2014 eine Geldbuße von 1.000,00 EUR festsetzte.

Zur Begründung führte das Schifffahrtsgericht aus, der Betroffene habe die Benutzung eines Nadelhammers nicht in Abrede gestellt. Die Gefahr von Funkenbildung war schon anwesend.

Der Beschluss wurde am 16. Mai 2014 zugestellt. Die Vertreterin erhob am 11. Juni 2014 Einspruch und verlangte die Überprüfung durch die ZKR in Straßburg.

Zur Begründung führte die Vertreterin des Betroffenen aus, es seien funkenfreie Nadeln verwendet worden gemäß EN 10204:20043.1.

Die Staatsanwaltschaft Duisburg äußerte sich mit Schriftsatz vom 20. Juni 2014 und beantragte, die Berufung als unbegründet zurückzuweisen.

In der Verhandlung vom 23. April 2015 trug die Vertreterin des Betroffenen in ihrem mündlichen Vortrag auch Argumente vor, die im Verfahren bisher noch nie geäußert worden waren. Sie behauptete, die protokollierten Angaben der Beamten der Wasserschutzpolizei seien falsch. Das Besatzungsmitglied habe die Entrostungsarbeit nicht in der Ladungszone des Schiffs verrichtet und bei dieser Arbeit keinen Nadelhammer, sondern ein Schleifpapier verwendet. In einem neben dem Arbeitenden liegenden Behälter habe sich dieser Nadelhammer mit Nadeln aus Beryllium bestückt befunden. Solche Nadeln seien funkenfrei und selbst bei einem Funkenwurf des Nadelhammers habe keine Gefahr entstehen können. Die vom TMS «Roxanne» am 10. Juli 2013 mitgeführte Ladung habe sich durch einen solchen Funkenwurf nicht entzünden können.

Die Berufungskammer vertrat die Auffassung, dass die Behauptungen in der Verhandlung vom 23. April 2015 als bloße Schutzbehauptungen anzusehen sind. Abzustellen sei auf die Feststellungen des Polizeibeamten. Die Beamten bezeichneten das verwendete Gerät als Nadelhammer der Marke ARX. Solche Geräte werden mit Druckluft betrieben und bewirken, dass Nadeln mit großer Wucht auf das zu bearbeitende Metall prallen, womit erreicht werden kann, dass Rostpartikel abplatzen und das Aufschlagen von Metall auf Metall immer mit der Gefahr einer Funkenbildung verbunden ist. Auch die Verwendung einer Nadelpistole mit Beryllium im Ladungsbereich eines Tankschiffs verstößt gegen das ADN. «Funkenarm» darf nicht mit «funkenfrei» gleichgesetzt werden. Der klare Wortlaut der gesetzlichen Regel verbietet das Arbeiten mit der Gefahr eines Funkenwurfs auf *allen* Tankschiffen, solange keine «Genehmigung der zuständigen Behörde oder eine Gastfreiheitsbescheinigung für das Schiff vorliegt».

Die Berufung des Betroffenen, obwohl zulässig, wurde zurückgewiesen.

2. Urteil vom 12. November 2015 (499 P-1/15): Berufung gegen ein Urteil des Rheinschifffahrtsgerichts Straßburg vom 27. Mai 2013

Obwohl er nicht in der Datenbank der Universität Mannheim erfasst ist, handelt es sich um einen interessanten Fall.

Am 12. Dezember 2012 überprüfte die Gendarmerie Fluviale das Dienstbuch der Besatzungsmitglieder des Tankschiffs «Eiltank 41» in Fessenheim.

Da das Schifferdienstbuch des Steuermanns G. keinen Kontrollvermerk enthielt und auf Seite 10 die Eintragung «beabsichtigt nicht den Erwerb eines Schifferpatentes» sowie die Unterschrift des Betroffenen fehlten, wurde G. ordnungsgemäß vor das Rheinschifffahrtsgericht Straßburg vorgeladen und durch einen Anwalt vertreten, wegen Verstoßes gegen Artikels 32 MA und die polizeilichen Vorschriften für die Rheinschiffahrt. Er wurde schuldig befunden und mit Urteil vom 27. Mai 2013 zu einer Geldstrafe von 200,00 EUR verurteilt.

G. legte per Zustellungsurkunde vom 30. August 2013 gegen das ergangene Urteil Berufung ein mit dem Begehren, seine Berufung solle von der Berufungskammer der ZKR geprüft werden. Er wies darauf hin, dass seine Berufung zulässig sei und die Strafverfolgung verjährt sei.

Aus den Bestimmungen des Artikels 37 Absatz 2 MA folgt, dass die Berufung binnen 30 Tagen nach der in Gemäßheit der Landesgesetze erfolgten Insinuation des Urteils erster Instanz ordnungsgemäß eingelegt werden muss. Artikel 40 Absatz 3 MA schreibt zudem eine Zustellung an den bekannten Wohnsitz (Deutschland) vor. Die Berufungskammer der ZKR verwies auf seine bisherige Rechtsprechung (Urteile 85 P vom 31. Mai 1978, 281 P vom 8. Dezember 1993, 311 P und 313 P vom 21. Oktober 1994).

Mangels Zustellung des Urteils konnte die Berufungsfrist nicht anlaufen. Die eingelegte Berufung war in der Form zulässig.

Die Verjährungsfrist für die Strafverfolgung beträgt demnach gemäß den nach der Rechtsprechung der Berufungskammer (Urteil 446 P vom 30. Mai 2009) anwendbaren Bestimmungen des Artikels 9 der französischen Strafprozessordnung (Code de procédure pénale) ein Jahr.

Da binnen eines Jahres seit dem Erlass des angefochtenen Urteils keine die Verjährung unterbrechende Handlung erfolgte, war das Erlöschen der öffentlichen Anklage festzustellen und der Beschuldigte freizusprechen. Die Kosten und Auslagen wurden der französischen Staatskasse auferlegt.

3. Urteil vom 31. Juli 2017 (509 P-1/17 / <https://iwt-law.uni-mannheim.de/az/509-p-117>): Berufung gegen ein Urteil des Rheinschifffahrtsgerichts Straßburg vom 7. Dezember 2015

Am 2. Januar 2015 machte Herr Z., diensthabender Mitarbeiter der Gesellschaft EDF, den Soldaten der Wasserschutzgendarmerie Vogelgrün Meldung von Schäden an den Anlagen der kleinen Schleusenkammer und machte dafür nach Auswertung der Videoaufzeichnungen das FGS «A-Rosa Flora» verantwortlich, das am 1. Januar 2015 zwischen 12.50 Uhr und 13.10 Uhr auf der Bergfahrt die Schleuse passiert hatte.

Herr Z. meldete zunächst, dass das Geländer des linken Flügels des Obertors eingedrückt worden war, und meldete des Weiteren aufgrund des Nebels in diesem Gebiet zu einem späteren Zeitpunkt nach näherer Überprüfung eine Beschädigung der Verstärkung der Einfahrtführung auf der linken Seite und eine Verschiebung der Führungsschiene des Schwimmpollers des rechten Torflügels.

Die Ermittler nahmen den Sachverhalt in Augenschein und stellten fest, dass die Schäden in der Tat vorhanden waren, sie sahen die daraufhin beschlagnahmten Videoaufzeichnungen an, denen sie entnahmen, dass das Geländer des linken Schleusentorflügels in einwandfreiem Zustand war, bevor am 1. Januar 2015 um 13.04 Uhr die «A-Rosa Flora» in die Schleuse einfuhr. Während des Schleusenmanövers befand sich ein Mitglied der Besatzung auf dem unteren Deck und der

Schiffsführer auf dem oberen Deck in dem Backbord versetzten Steuerstand. Das Fahrzeug prallte während des Schleusenmanövers mehrfach an beiden Seiten der Kammer auf.

Die Ermittlungen wurden am 13. Mai 2015 mit der Anhörung von Kapitän D. fortgesetzt, der sich zu dem Zeitpunkt, an dem sich der Schaden ereignete, in seiner Kabine ausruhte, und von Kapitän T., der während des Schleusens am Steuer war. Kapitän T. gab an, ihm sei nicht rememberlich, dass beim Manöver Beschädigungen verursacht worden seien. Er wies allerdings darauf hin, die kleinen Schleusenkammern seien für große Schiffe wie die «A-Rosa Flora» eng und es komme häufig vor, dass Schiffe an den Einfassungen der Schleuse anstoßen.

Kapitän T. wurde wegen folgender Verstöße vor das Rheinschiffahrtsgericht geladen:

- Navigieren unter Nichtbeachtung der Regeln für die allgemeine Sorgfaltspflicht, wobei er die kleine Schleusenkammer rammte und mehrere Schäden verursachte,
- Nichtmelden eines Unfalls oder Zwischenfalls mit einem Fahrzeug an die zuständigen Behörden.

Mit Urteil vom 7. Dezember 2015 wurde T. zu einem Bußgeld von 400,00 *EUR* und einem Bußgeld von 300,00 *EUR* verurteilt.

Bezüglich der Nebenklage durch EDF wurden dem Geladenen und der F. GmbH die gesamtschuldnerische Haftung von 27.640,00 *EUR* als Ersatz für den erlittenen Schaden sowie von 300,00 *EUR* aufgrund von Artikel 475-1 der französischen Strafprozessordnung auferlegt.

Der Geladene und der zivilrechtlich Haftende stellten die Berufung gegen die strafrechtlichen und zivilrechtlichen Verfügungen des angefochtenen Urteils ordnungsgemäß zu und beantragten ausdrücklich die Prüfung der Berufung durch die Berufungskammer der ZKR.

Die Staatsanwaltschaft legte am 26. Mai 2016 ordnungsgemäß Anschlussberufung ein.

EDF beantragte als Berufungsbeklagte die Bestätigung des bestrittenen Urteils und die Zahlung von 3.000,00 *EUR* aufgrund von Artikel 475-1 der französischen Strafprozessordnung.

Die Berufungskammer erklärte die form- und fristgerecht eingelegten Berufungen für ordnungsgemäß und der Form nach zulässig.

Aus den Ermittlungen und der Verhandlung ging hervor, dass das Fahrzeug zur Fahrgastbeförderung «A-Rosa Flora» bei Sichtverhältnissen, die wegen starken Nebels auf 40 m eingeschränkt waren, kurz vor 13.00 Uhr in die kleine Kammer der Schleuse in Vogelgrün einfuhr.

T. war diensthabender Kapitän und führte das Steuer mit einer Wache am Bug. Wie aus den Videomaterial erkennbar war, fuhr das Fahrzeug schräg ein, rammte

Backbord und wurde von Steuerbord nach Backbord hin- und hergeworfen, bevor es sich in der Schleusenammer stabilisierte.

Die Schäden an den Anlagen wurden nicht sofort festgestellt, waren aber eindeutig auf das Schleusenmanöver des Schiffes «A-Rosa Flora» zurückzuführen. Die Tatsache des Aufpralls vorne und die erheblichen Beschädigungen insbesondere am Laufsteg musste der Geladene in jedem Fall bemerkt haben, infolge der Bewegungen des Schiffes während des Schleusens hätte er im Übrigen die Anlagen überprüfen müssen, nachdem er der Schleusung in der kleinen Schleusenammer zugestimmt hatte, deren Enge für große Schiffe ihm bekannt war, hätte er erhöhte Vorsicht walten lassen und die Geschwindigkeit herabsetzen müssen, zumal die Schifffahrt durch dichten Nebel zusätzlich erschwert wurde.

In Anbetracht der Umstände und der Art der Verstöße war das angefochtene Urteil in Bezug auf die Strafe zu bestätigen.

Aufgrund der obigen Ausführungen war das Schleusenmanöver der «A-Rosa Flora» als Ursache der Schäden sowohl am Laufsteg des linken Torflügels als auch am Schwimmpoller sowie an der Verstärkung auf der linken Seite zwischen der Einfahrtsführung und der geraden Kammer anzusehen.

Es war nicht von Belang, dass die Schäden in zwei Schritten festgestellt wurden, da sämtliche Schäden Folge der unzureichenden Kontrolle über das Schleusenmanöver waren.

Die Tatsache, dass die Ermittler das Fahrzeug nicht untersuchen und keine kontradiktorische Untersuchung der Schäden vornehmen konnten, da die «A-Rosa Flora» trotz der oben genannten Tatbestände ihre Fahrt fortsetzte, konnte nicht zu Lasten des Geschädigten geltend gemacht werden.

Alle Beschädigungen der Nebenklägerin (EDF) waren nachgewiesen, die in Rechnung gestellten Beträge waren weder unangemessen noch eindeutig überhöht; aufgrund der relativ geringen Reparaturkosten und der Dringlichkeit der Instandsetzung konnte EDF nicht entgegengehalten werden, dass keine Vergleichskosten-voranschläge eingeholt wurden.

Das angefochtene Urteil war somit zu bestätigen, wobei darauf hinzuweisen war, dass die Verurteilung gesamtschuldnerisch erfolgte. Als Zusatz wurde eine Zahlung von 1.500,00 EUR für nicht erstattungsfähige Kosten zu den Verfahrenskosten der Nebenklage auferlegt.

4. Urteil vom 31. Juli 2017 (510 P-2/17 / <https://iwt-law.uni-mannheim.de/az/510-p-217>): Berufung gegen ein Urteil des Rheinschifffahrtsgerichts Straßburg vom 28. November 2016

D. wurde wegen Nichteinhaltung der Regeln der allgemeinen Sorgfaltspflicht für schuldig erklärt, gegen die Vorschriften der Rheinschiffahrtspolizei verstoßen zu haben, und zu einem Bußgeld in Höhe von 500,00 EUR verurteilt. In Bezug auf die vom Verein B. erhobene Nebenklage wurde er für haftbar erklärt und zur Zahlung von 1,00 EUR Schadenersatz an diese für den ihr entstandenen Schaden verurteilt.

Die Anmeldung der Berufung durch den Geladenen D. erfolgte am 6. Dezember 2016. Mit selbem Datum legte auch die Staatsanwalt Berufung ein.

Allerdings war vom Geladenen demselben Gericht innerhalb von vier Wochen ab erfolgter Anmeldung die schriftliche Rechtfertigung der Berufung vorzulegen. Da diese Formvorschrift nicht erfüllt wurde, war die Berufung als ungültig anzusehen. Entsprechend war auch die Anschlussberufung der Staatsanwaltschaft als ungültig anzusehen.

5. Urteil vom 31. Oktober 2019 (517 P-2/19/ <https://iwt-law.uni-mannheim.de/az/517-p-219>): Berufung gegen ein Urteil des Rheinschifffahrtsgerichts Straßburg vom 27. März 2017

Streitgegenstand war die Kollision zweier Schiffe, nämlich des von Herrn I.D. geführten TMS «Lea» und des von Herrn H. geführten TMS «Serenitas» mit dem damit verbundenen Leichter «Serenitas II» am 30. Oktober 2015 im oberen Vorhafen der Schleusenanlage Straßburg-Neuhof, bei der auch ein öffentliches Bauwerk beschädigt wurde.

Zu der Kollision kam es, als das TMS «Lea» vor dem oberen Vorhafen der Schleusenanlage vorfuhr, um in die Schleusenkammer einzufahren, während das TMS «Serenitas» mit dem damit verbundenen Leichter «Serenitas II» aus der großen Schleusenkammer herausfuhr. Das TMS «Lea» wurde als Folge der Kollision auf eine Dalbe geschoben und beschädigte diese.

Die Staatsanwaltschaft erhob gegen Herrn H. wegen Führens eines Schiffes unter Missachtung der allgemeinen Sorgfaltspflicht (§ 1.04 RheinSchPV und Artikel 32 MA) und Beschädigung eines anderen Schiffes und einer Dalbe Anklage.

Mit Urteil vom 27. März 2017 zog das Rheinschifffahrtsgericht Straßburg in Bezug auf die öffentliche Anklage Herrn H. strafrechtlich zur Verantwortung und erlegte ihm ein Bußgeld in Höhe von 500,00 *EUR* auf.

Die Gesellschaften EDF, SMB S. und die Versicherungsgesellschaft A. erhoben Nebenklage.

Das Gericht urteilte, dass die «zivilrechtliche Haftung allein bei Herrn H. liegt und sich aus seiner strafrechtlichen Verantwortung ergibt» und dass ein Mitverschulden des Schiffsführers des TMS «Lea» ausgeschlossen sei. Nachdem das Gericht in diesem Sinne grundsätzlich über die zivilrechtliche Haftung geurteilt hatte, behielt es die Rechte der Nebenklägerinnen vor und verschob die Prüfung auf einen späteren Termin.

Herr H. und die Gesellschaft B., die Reeder des TMS «Serenitas» und des Leichters «Serenitas II» war, legten gegen das Urteil Berufung ein.

Die Gesellschaften EDF, SMB S. und die Versicherungsgesellschaft A. beantragten die Bestätigung des Urteils. EDF beantragte darüber hinaus die gemeinsame Verurteilung von Herrn H. und der Gesellschaft B. zur Zahlung von 82.157,91 *EUR* zuzüglich Zinsen und 3.000,00 *EUR* aufgrund von Artikel 475-1 der französischen Strafprozessordnung. Die Gesellschaft SMB S. und die Versicherungsgesellschaft

A. beantragten ebenfalls Zahlung von 2.500,00 EUR aufgrund von Artikel 475-1 der französischen Strafprozessordnung.

Die Staatsanwaltschaft stellte den Antrag an die Berufungskammer, auf Erlöschen der öffentlichen Anklage wegen Verjährung zu erkennen.

Da seit der letzten Ermittlungs- bzw. Strafverfolgungsmaßnahme infolge der Berufung gegen das Urteil vom 27. März 2017 keine die Verjährung unterbrechende Handlung erfolgt war, war in Anwendung der Bestimmungen von Artikel 9 der französischen Strafprozessordnung auf Erlöschen der öffentlichen Anklage zu erkennen.

Nach der Verjährung der öffentlichen Anklage war gemäß den Bestimmungen von Artikel 10 der französischen Strafprozessordnung auch die Nebenklage vor dem Strafgericht verjährt. Mithin waren die Anträge der Nebenklägerinnen abzuweisen.

6. Urteil vom 9. Dezember 2020 (521 B-1/20 / <https://iwt-law.uni-mannheim.de/az/521-b-120>): Berufung gegen den Beschluss des Rheinschifffahrtsgerichts Mannheim vom 9. April 2019

Der Betroffene H. war in der Zeit vom 5. bis 6. März 2017 Schiffsführer des TMS «Majestic». Am 5. März 2017 befuhr er den Rhein mit den Steuermännern S. und K. in der Betriebsform A 1. Gegen 15.30 Uhr ging bei Rhein-Kilometer 425 der Schiffsführer E. an Bord. Die Fahrt wurde um 19.30 Uhr in Sondernheim unterbrochen und am 6. März 2017 um 2.00 Uhr in der Betriebsform B fortgesetzt. Zu diesem Zeitpunkt hatte keines der vier Besatzungsmitglieder die vorgeschriebene Mindestruhezeit von acht Stunden (§ 3.12 Nr. 5 b RheinSchPV) außerhalb der Fahrt eingehalten.

Am 6. März 2017 gegen 9.00 Uhr ging der Schiffsführer E. von Bord. Der Betroffene wechselte zurück von der Betriebsform B nach A 1. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Steuermann K., der bereits seit 2.00 Uhr seinen Dienst an Bord versehen hatte, die Mindestruhezeit von acht Stunden nicht eingehalten (§ 3.12 Nr. 4 b RheinSchPV).

Das Bordbuch des TMS «Majestic» wies Mängel auf. Für den 5. und 6. März 2017 fehlten nahezu sämtliche Angaben zu den Kilometerständen bei Fahrtantritt und Fahrtende. Die beiden Betriebsformwechsel waren nicht auf jeweils einer neuen Seite vermerkt (Verstoß gegen § 3.13 Nr. 1 und Nr. 7 b RheinSchPV).

Wegen dieser Verstöße, zusammen mit Verstöße gegen § 7.1 Abs. 1 Binnenschiffahrttaufgabengesetz und § 46 OWIG (Ordnungswidrigkeitengesetz von 19.02.1987) hat die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt gegen den Betroffenen einen Bußgeldbescheid über 975,00 EUR, gegen den der Betroffene fristgerecht Einspruch erhob.

Das Rheinschifffahrtsgericht Mannheim verurteilte den Betroffenen wegen des nicht ordnungsgemäß durchgeführten Betriebsformwechsels von A 1 nach B zu einer Geldbuße von 450,00 EUR, wegen des nicht ordnungsgemäß durchgeführten

weiteren Betriebsformwechsels von B nach A 1 zu einer Geldbuße von 150,00 *EUR* und wegen der nicht ordnungsgemäßen Führung des Bordbuchs zu einer Geldbuße von 75,00 *EUR*.

Das Rheinschiffverkehrsgericht legte seiner Entscheidung die zu den Akten gelangte Kopie des Bordbuchs für den Zeitraum 5./6. März 2017 und die Feststellungen des PHM R. zugrunde. Es stellte ferner fest, dass der Betroffene die Ordnungswidrigkeit seines Verhaltens bei gehöriger Gewissensanspannung hätte erkennen müssen und somit fahrlässig gehandelt hatte.

Gegen diesen Beschluss richtete sich der von dem Betroffenen fristgerecht erhobene Einspruch. Das als Berufung zu behandelnde Rechtsmittel war zulässig, blieb in der Sache jedoch ohne Erfolg.

Die vom Rheinschiffverkehrsgericht fehlerfrei festgestellten Verstöße gegen die Vorschriften über die bei Betriebsformwechseln vorgeschriebenen Mindestruhezeiten und über die Führung des Bordbuchs ergaben sich unmittelbar aus den Eintragungen des Betroffenen im Bordbuch, die in Kopie zu den Akten gelangt waren. Der Betroffene zeigte auch nicht auf, welche Details aus welchen Gründen nicht stimmen sollten. Das von dem Betroffenen in der Berufungsbegründung zum wiederholten Male erwähnte Bußgeld von 35,00 *EUR* betraf einen anderen Sachverhalt.

Die Berufungskammer hatte auch keinen Zweifel, dass der Betroffene die ihm zur Last gelegten Verstöße fahrlässig begangen hatte. Das gilt für die Mindestruhezeiten, den Wechsel der Betriebsform und für die fehlenden Eintragungen in dem Bordbuch.

Die vom Rheinschiffverkehrsgericht verhängten Geldbußen, zu deren Höhe der Betroffene sich nicht geäußert hatte, hielt auch die Berufungskammer für tat- und schuldangemessen.

Die Berufung des Betroffenen gegen den Beschluss des Rheinschiffverkehrsgerichts Mannheim vom 9. April 2019 wurde zurückgewiesen.

7. Urteil vom 23. Februar 2021 (522 P-1/21 / <https://iwt-law.uni-mannheim.de/az/522-p-121>): Berufung gegen ein Urteil des Rheinschiffverkehrsgerichts Straßburg vom 6. September 2019

Streitgegenstand war ein Rheinschiffverkehrsunfall am Abend des 10. März 2017, in dessen Verlauf bei der Durchfahrt des von Herrn VdL geführten Verbands aus «Contargo I und X» die Inspektionsschienen der Eisenbahnbrücke Chalampé abgerissen wurden.

Die Staatsanwaltschaft ordnete die Vorladung von Herrn VdL an und legte ihm zur Last, unter Missachtung der Regeln für die allgemeine Sorgfaltspflicht ein Schiff geführt und dabei die Inspektionsschienen an der Eisenbahnbrücke Chalampé angefahren und mithin einen Verstoß der 5. Klasse nach § 1.04 Rhein-SchPV begangen zu haben, der nach der Mannheimer Akte vom 17. Oktober 1868 zu ahnden ist.

Das Rheinschiffahrtsgesicht Straßburg wies per Richterspruch vom 30. Oktober 2018 die am Verfahren als Nebenklägerin beteiligte Gesellschaft EDF an, die von ihr nicht vorgelegten Lichtbilder, die im Gutachterbericht insbesondere auf Seite 12 Anlage 5.1 bezeichnet waren, vorzulegen.

Angesichts der Feststellung, dass der Aufforderung nicht entsprochen wurde, sprach das Rheinschiffahrtsgesicht in seinem Sachurteil vom 6. September 2019 Herrn VdL in Bezug auf die Strafverfolgung frei und wies die Anträge der Nebenklägerin vollumfänglich ab.

Die Staatsanwaltschaft als Hauptberufungsklägerin beantragte die Aufhebung des angefochtenen Urteils. Nebenklägerin EDF beantragte, Herrn VdL vollumfänglich für haftbar zu erklären und ihn zur Zahlung von 4.494,02 *EUR* zuzüglich Zinsen und 3.000,00 *EUR* aufgrund von Artikel 475-1 der französischen Strafprozessordnung zu verurteilen.

Auf die von der Staatsanwaltschaft ordnungsgemäß am 12. September 2019 eingelegte Berufung folgten am 22. November 2019, mithin mehr als 30 Tage nach Zustellung der Berufungserklärung, die Berufungsanträge. In Strafsachen hat der öffentliche Ankläger die Stellung einer Partei. In Anbetracht der verspäteten Übermittlung war die Berufung der Staatsanwaltschaft für nichtig zu erklären (Artikel 37 Absätze 3 und 4 der Mannheimer Akte und Artikel 12 der Verfahrensordnung der Berufungskammer der ZKR vom 23. November 2006).

Die Nebenklägerin legte am 4. Oktober 2019 ordnungsgemäß Berufung ein, die Zustellung der Berufungsanträge erfolgte am 30. Oktober 2019, sodass die Berufung zulässig war.

Das angefochtene Urteil vom 6. September 2019, in dem der Beschuldigte in Bezug auf die Strafverfolgung freigesprochen wurde, erlangte insofern Rechtskraft, als die Berufung der Staatsanwaltschaft nicht zulässig war.

Der Freispruch des Beschuldigten stand der Prüfung des Antrags auf Schadenersatz der Nebenklägerin nicht entgegen; die Entscheidung hatte hier gemäß den Bestimmungen der Artikel 1240 ff. des französischen Zivilgesetzbuchs (*Code civil français*) ausschließlich im Rahmen und in den Grenzen der Tatbestände zu erfolgen, die Gegenstand des ursprünglichen Strafverfahrens waren.

Es war unstrittig, dass die für die Brücke in Chalampé gewährleistete Durchfahrthöhe 7 m beträgt und darüber hinaus Schiffe die Brücke auf eigenes Risiko und Gefahr passieren.

Da die Ladung des Schiffes höher als 7 m war, war Herr VdL verpflichtet, alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht und die Übung der Schifffahrt gebieten.

Im vorliegenden Fall ergriff er die Vorsichtsmaßnahmen nicht in ausreichender Weise, und dieses Versäumnis war als ausschließliche Ursache des Unfalls anzusehen, weshalb die Nebenklägerin zurecht Schadenersatz geltend machte.

Die Berufungsklage der Nebenklägerin wurde für begründet erklärt, das angefochtene Urteil wurde aufgehoben, und es wurde erneut entschieden.

Herr VdL wurde als für die Schäden vollumfänglich haftbar erklärt und zur Zahlung an die Nebenklägerin und Berufungsklägerin EDF von 4.494,02 *EUR* zuzüglich Zinsen und 2.000,00 *EUR* aufgrund von Artikel 475-1 der französischen Strafprozessordnung für nicht erstattungsfähige Kosten verurteilt.

8. Urteil vom 27. Mai 2021 (523 P-3/21 / <https://iwt-law.uni-mannheim.de/az/523-p-321-1>): Berufung gegen das Urteil des Rheinschifffahrtsgerichts Straßburg vom 13. Dezember 2019

Am 4. Mai 2018 führten die Bediensteten der deutsch-französischen Wasserschutzbrigade (Compagnie de Gendarmerie fluviale) Straßburg-Kehl bei Rhein-Kilometer 332,500 eine Kontrolle des zu Tal fahrenden GMS «Liane» durch und stellten eine Zuwiderhandlung wegen der Fahrt mit nicht vorschriftsmäßiger Besatzung fest, da das Schiff in der Betriebsform A 1 mit einer Besatzung fuhr, der ein Decksmann anstatt eines Leichtmatrosen angehörte. Der Schiffsführer DW. wurde aufgefordert, die Fahrt am nächsten erreichbaren Vorhafen der Schleuse Iffezheim bei Rhein-Kilometer 352,2 einzustellen. Das Schiff fuhr jedoch weiter.

Das Rheinschifffahrtsgericht Straßburg erklärte sich mit Urteil vom 13. Dezember 2019 für zuständig und folgte damit der Staatsanwaltschaft in ihrer Argumentation, die sich auf das deutsch-französische Abkommen von Vittel vom 10. November 2000 berief, um die Zuständigkeit des Rheinschifffahrtsgerichts Straßburg zu begründen.

Gegenstand der Berufung von Herrn DW. war die Frage der örtlichen Zuständigkeit des Rheinschifffahrtsgerichts Straßburg. Es war unbestritten, dass das Schiff zum Zeitpunkt der Feststellung der bezeichneten Zuwiderhandlungen auf deutschem Hoheitsgebiet fuhr.

In Anwendung des zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik geschlossenen Abkommens von Vittel über die Festlegung der Grenze auf den ausgebauten Strecken des Rheins wird die Grenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik im Rhein von Strom-Kilometer 222,900 (Breisach) bis Strom-Kilometer 335,700 (Iffezheim) durch die ausgeglichene Mittellinie bestimmt, die der Achse des Mittelwasserbettes folgt. Entsprechend gibt es anders als im Urteil des Rheinschifffahrtsgerichts ausgeführt keinen «deutsch-französischen Teil des Rheins».

Artikel 35 der Mannheimer Akte besagt: «In Strafsachen (Artikel 34 I) ist dasjenige Rheinschifffahrtsgericht kompetent, in dessen Bezirk die strafbare Handlung begangen ist; (...)».

Artikel 8 des Abkommens von Vittel lautet: «(1) Zuwiderhandlungen gegen die in Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe a bezeichneten Vorschriften, die auf dem deutsch-französischen Rheinabschnitt begangen werden, werden nach dem Recht der Vertragspartei verfolgt und geahndet, deren zuständige Behörde die Zuwiderhandlung festgestellt hat. (2) Zuwiderhandlungen gegen andere als die in Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe a bezeichneten Vorschriften, die auf dem deutsch-französischen Rheinabschnitt begangen werden, werden nach dem für die Vertragsparteien geltenden Völkerrecht und dem Recht der Vertragsparteien verfolgt und geahndet.».

Artikel 2 Absatz 1 des Abkommens nennt folgende schiffahrtspolizeilichen Aufgaben: Überwachung der Einhaltung der Vorschriften für die Schifffahrt und Verordnungen, die gemeinsam von den Rheinuferstaaten und Belgien auf Grund von Beschlüssen der ZKR erlassen worden sind.

Im vorliegenden Fall fielen die in Bezug auf Herrn DW. festgestellten Zuwiderhandlungen unter Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a (Vorschriften, die aufgrund von völkerrechtlichen Übereinkünften mit Geltung für den Rhein erlassen worden sind).

Die Bestimmungen von Artikel 8 des Abkommens haben die Festlegung des auf die festgestellten Zuwiderhandlungen anzuwendenden Rechts zum Gegenstand. Sie beinhalten keine Regelung der örtlichen Zuständigkeit der Gerichte, die in Bezug auf die Zuwiderhandlungen angerufen werden, und sie lauten auch nicht auf eine Ausnahme von Artikel 35 der Mannheimer Akte, zumal durch ein bilaterales Abkommen wohl kaum eine gültige Ausnahme von einem zwischen fünf Staaten geschlossenen multilateralen Übereinkommen bewirkt werden kann.

Aus den vorangegangenen Ausführungen ergibt sich, dass im vorliegenden Fall Artikel 35 der Mannheimer Akte anzuwenden war und dass folglich die Herrn DW. zur Last gelegten Zuwiderhandlungen in die Zuständigkeit der deutschen Rheinschiffahrtsgerichte fielen.

Das angefochtene Urteil wurde aufgehoben, aber die Aufhebung des Urteils bewirkte nicht die Unbegründetheit der strafrechtlichen Verfolgung. Es war Sache der Staatsanwaltschaft, wegen Nichtzuständigkeit an ein anderes Gericht zu verweisen, sofern sie dies für angezeigt erachtete.

III. Diskussion und Zusammenfassung

1.

Zusätzlich zu der Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 (MA)⁽⁷⁾ mit (10) Zusatzprotokollen⁽⁸⁾ sind für die Beurteilung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit Straf- und Bußgeldsachen von Bedeutung:

- die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung⁽⁹⁾ (RheinSchPV): Fälle II.2, II.4, II.5, II.6 und II.7, insbesondere die Verletzung der allgemeinen Sorgfaltspflicht (§ 1.04 RheinSchPV).
- Verfahrensordnung der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) / Règlement de procédure de la Chambre des Appels de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) / Procedure-

⁽⁷⁾ Mannheimer Akte.

⁽⁸⁾ Die Texte dieser Dokumente können auf der benutzerfreundlichen viersprachigen (DE, NL, EN und FR) Website der ZKR eingesehen werden: www.ccr-zkr.org (insbesondere Protokoll 10, Grundprinzipien der Auslegung der Mannheimer Akte (Beschluss) und die Erläuterungen des Sekretariats zum Protokoll 2003-II-10).

⁽⁹⁾ Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung ist von Dr. W. Bemm und Dr. T. von Waldstein sehr gut analysiert und kommentiert worden, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, Kommentar, Sammlung, Guttenberg, 1996. Für Aktualisierungen seit 1995: www.ccr-zkr.org.

regeling van de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), insbesondere die Einhaltung der Begründungsfrist kann sich auf die Zulässigkeit der Berufung auswirken (Fälle II.2, II.4 und II.7).

- Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) / Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures / Europees verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (Fall II.1).

Es handelt sich um eine sich ständig weiterentwickelnde Angelegenheit, da etwa alle zwei Jahre Anpassungen vorgenommen werden (ADN-Fassungen 2011, 2013, 2015, 2017, 2019, 2011 und 2023 / www.ccr-zkr.org).

- Fälle, die den Rhein betreffen und in die Zuständigkeit der MA fallen, werden von den Rheinschiffahrtsgerichten nach rheinischem Verfahrensrecht verhandelt (Fälle II.2, II.4 und II.8).
- das deutsch-französische Vittel-Abkommen vom 10. November 2000 (Fall II.8).
- Zusätzlich zu den staatsvertraglichen Regelungen und den Verfahrensregelungen gelten weiterhin nationale Bestimmungen als ergänzendes Recht, auch in verfahrensrechtlicher Hinsicht. Das nationale Recht hat nur dort ergänzende Wirkung, wo das Rheinschiffahrtsrecht schweigt⁽¹⁰⁾ (Fälle II.5 und II.7).

2.

Die Formvorschriften für das Urteil sind in Artikel 25 der Verfahrensordnung unter den Buchstaben a bis k festgelegt. Dies gilt auch für Strafsachen.

Neben den Namen des Vorsitzenden, der Richter und der Gerichtskanzlerin, den Namen der Parteien und ihrer Anwälte sowie dem Datum der Verhandlung und des Urteils muss das Urteil folgende Angaben enthalten: eine Zusammenfassung des Sachverhalts (Tatbestand), die wesentlichen Punkte des erstinstanzlichen Urteils, die Anträge der Parteien im Berufungsverfahren, die Beweismittel, die Urteilsgründe (Entscheidungsgründe) sowie die endgültige Entscheidung und eine Kostenentscheidung.

Bei der Lektüre der Urteile, die unter <http://iwt-law.uni-mannheim.de> eingesehen werden können, stellt man fest, dass dieses Muster in jedem Urteil zu finden ist.

Die meisten zivilrechtlichen Fälle sind in deutscher Sprache abgefasst. Der Rhein verläuft von der Brücke in Basel (Schweiz) bis Rotterdam (*jusqu' à la mer*)⁽¹¹⁾, d. h. größtenteils durch Deutschland.

So ist es nicht verwunderlich, dass die meisten zivilrechtlichen Fälle, mit denen sich die Berufungskammer befasst, ursprünglich von deutschen Rheinschiffahrtsgerichten verhandelt wurden.

⁽¹⁰⁾ B.C. de Savornin Lohman, «Mannheimer Akte, Grundgesetz für die Rheinschiffsgerichtsbarkeit», in **150 Jahre Mannheimer Akte**, Baden-Baden, Nomos Verlagsgesellschaft, 2018, S. 155.

⁽¹¹⁾ Der «staatsvertragliche» Rhein verläuft bis Gorinchem bzw. Krimpen a. d. Lek (Art. 1 Abs. 3 MA).

In Straf- und Bußgeldsachen handelt es sich bei den meisten der oben genannten Fälle, die vor der Berufungskammer der ZKR verhandelt wurden, um Fälle, die in erster Instanz vom Tribunal pour la Navigation du Rhin in Straßburg verhandelt wurden (Rechtssachen II.2, II.3, II.4, II.5, II.7 und II.8)

Bei den beiden anderen Rechtssachen handelt es sich um Fälle, die vor dem Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort (Rechtssache II.1) bzw. Mannheim (Rechtssache II.6) verhandelt wurden.

3.

In Strafsachen ist ein Angeklagter, anders als in Zivilsachen, nicht verpflichtet, sich vor der Berufungskammer der ZKR von einem Anwalt unterstützen zu lassen. Er kann sich selbst verteidigen (Art. 14 VerfO). Der Angeklagte hat in jedem Fall das letzte Wort.

Der Staatsanwalt hat Parteistellung gemäß Art. 12 der Verfahrensordnung. Er erscheint zur Verhandlung und spricht dort gleichberechtigt mit der gegnerischen Partei /dem Angeklagten und ist gleichberechtigt im Gerichtssaal.

Gemäß Art. 24 Abs. 2 der Verfahrensordnung wird die Strafsache in vollem Umfang verhandelt, sofern Berufung eingelegt wurde (Art. 37 MA), mit der Maßgabe, dass das Berufungsurteil nicht zum Nachteil des Angeklagten abgeändert werden darf (Art. 24 Abs. 2 VerfO).

Für die Verhängung einer Geldbuße gibt es vertragliche Höchstgrenzen. Für die Geldbuße kann auch auf das Zusatzprotokoll vom 25. Oktober 1972 verwiesen werden, wonach die Geldbuße entweder auf dem Weg der Art. 32 bis 40 MA oder durch ein besonderes Gerichtsverfahren oder ein geeignetes Verwaltungsverfahren verhängt werden kann, Letzteres innerhalb der in Art. 32 MA festgelegten Grenzen. Der Betroffene kann Einspruch bei einem Rheinschiffahrtsgericht einlegen und gegen die Entscheidung mit Bußgeldbescheid auch bei der Berufungskammer der ZKR Berufung einlegen.

4.

Straf- und Bußgeldsachen sind manchmal komplexer Natur.

Wichtig ist, dass die Staatsanwaltschaft - ebenso wie der Beschuldigte/Betroffene und etwaige Geschädigte (Zivilparteien) -eine Partei ist.

In der Rechtssache II.2 machte der Betroffene mit bekanntem Wohnsitz in Deutschland, obwohl er in erster Instanz durch seinen Anwalt vertreten war, geltend, dass die Berufung mangels Zustellung zulässig sei, und zwar bei Anwendung von Artikel 37 Absatz 2 und 40 Absatz 3 MA, bei Anwendung des französischen Rechts (Artikel 9 Code de procédure pénale) als anwendbarem ergänzenden Recht jedoch verjährt sei, da innerhalb des Jahres seit der letzten Ermittlungs- oder Strafverfolgungshandlung keine Unterbrechungshandlungen vorgenommen worden seien.

Im Fall II.5 wies die Staatsanwaltschaft selbst darauf hin, dass das Verfahren aufgrund der oben zitierten Bestimmung des französischen Code de procédure pénale verjährt war. Dies galt auch für die Nebenklagen der Zivilparteien gemäß Artikel 10 desselben französischen Gesetzbuchs.

Die Zivilparteien hatten ebenfalls fristgerecht Berufung eingelegt, sodass die Berufungskammer der ZKR im Rahmen des Sachverhalts, der Gegenstand des ursprünglichen Strafverfahrens war, für die Entscheidung dieses Teils zuständig war (Art. 1240 des französischen Zivilgesetzbuchs). Die Berufungskammer verurteilte den betroffenen Schiffsführer zur Zahlung von Schadenersatz und gemäß Art. 475-1 der französischen Strafprozessordnung zur Zahlung eines Betrags von 2.000,00 EUR.

In der Rechtssache II.8 hatte die Berufungskammer einen möglichen Konflikt zwischen der Mannheimer Akte (multinationales Übereinkommen, das von vier Rheinanliegerstaaten und Belgien unterzeichnet wurde) und dem deutsch-französischen Vittel-Abkommen vom 10. November 2000 über die Abgrenzung eines Rheinabschnitts zwischen Kilometer 222,9 und 335,7 zu prüfen. Art. 8 des Vittel-Abkommens regelt, welches Recht auf etwaige Straftaten anwendbar ist, aber stellt an sich keine Ausnahme von Art. 35 MA dar, der die örtliche Zuständigkeit des Rheinschiffverkehrsgerichts in Strafsachen bestimmt. Im vorliegenden Fall war das Straßburger Tribunal de la Navigation du Rhin nicht zuständig, da der Verstoß auf deutschem Hoheitsgebiet begangen wurde.

5.

Darüber hinaus ist nationales Recht anwendbar. Die Fälle II.2 und II.7 sind markante Beispiele dafür.

IV. Schlussbemerkungen

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) hat die Erlaubnis erteilt, diesen Artikel mit ihrem Emblem abzuschließen, einem Anker mit fünf Sternen, die den fünf Vertragsstaaten entsprechen.

Die Tatsache, dass die ZKR die älteste funktionierende völkerrechtliche Institution der Welt ist, die in der heutigen komplexen Welt nach wie vor von größter Bedeutung ist und bleibt, und dass sie über einen autonomen internationalen Gerichtshof verfügt, ist der breiten Öffentlichkeit, einschließlich der Juristen, noch nicht sehr bekannt.

Es bleibt zu hoffen, dass dieser wissenschaftliche Beitrag über Strafsachen ebenso wie der wissenschaftliche Beitrag über Zivilsachen (siehe Fußnote 4) zu einer gewissen Verankerung beitragen wird.