

## Entscheidungen nationaler Gerichte

### Niederländische Rechtsprechung zum internationalen Rheinschiffahrtsrecht

*Mannheimer Rheinschiffahrtsakte vom 17. 10. 1866 — Begriff der freien Rheinschiffahrt — Umfang des »Rheingebietes« i. S. der Konvention — Beschränkungen des innerholländischen Wasserverkehrs — Völkerrecht und Landesrecht, Verhältnis von Vertrag und Gesetz.*

Gleichsam zufällig hat die wirtschaftliche Krisengesetzgebung in den Niederlanden einige interessante Fragen des internationalen Rheinschiffahrtsrechts aufgerollt. Zur Hebung der Notlage der Binnenschiffahrt hat das Gesetz vom 5. Mai 1933 betreffend »vorübergehende Maßnahmen zur Förderung einer möglichst gleichmäßigen Frachtverteilung in der Binnenschiffahrt«<sup>1)</sup> vorgesehen, daß der Abschluß von Frachtverträgen für den innerholländischen Wasserverkehr von der Zustimmung des örtlich zuständigen »Befrachtungsausschusses« abhängig gemacht werden kann; insoweit eine derartige Zustimmung erforderlich ist — dies hängt im einzelnen davon ab, ob und für welchen Bereich Befrachtungsausschüsse errichtet sind —, ist das Einladen und der Transport von Gütern auf Grund eines ohne Mitwirkung bzw. Genehmigung des Ausschusses zustande gekommenen Frachtvertrages auf niederländischen Wasserstraßen verboten und strafbar. Daß die uneingeschränkte Durchführung dieser Maßnahmen in Holland mit der in der Rheinschiffahrtsakte stipulierten Freiheit der Rheinschiffahrt möglicherweise in Konflikt geraten würde, war bereits bei der parlamentarischen Behandlung des Gesetzes offenkundig. Die reichlich unklare Stellungnahme der Regierung in diesem Punkte — sie erklärte, daß das Gesetz ihrer Meinung nach die Rheinschiffahrt unbehelligt lasse — ließ allerdings die Frage, wie dieser Konflikt bei der praktischen Anwendung des Gesetzes zu vermeiden bzw. zu lösen sei, gänzlich offen. Als dann auch in den Rheinhäfen, unter anderem in Rotterdam und Arnheim, Befrachtungsausschüsse errichtet wurden und trotzdem in einer Reihe von Fällen Frachtverträge ohne ihre Zustimmung abgeschlossen und durchgeführt wurden, da mußte die offene Frage schließlich vor den Strafgerichten ausgetragen werden. Um das Hauptergebnis dieser Rechtsprechung vorweg zu nehmen: Die niederländischen Gerichte, insbesondere der Hooge Raad, vertreten den Standpunkt, daß die Anwendung der in dem Gesetz vorgesehenen Maßnahmen auf die Rheinschiffahrt zweifellos die Rheinfreiheit verletzen würde, daß aber nach dem Willen des Gesetzgebers das Gesetz vom 5. 5. 1933 da, wo es in die Rheinfreiheit eingreifen würde, überhaupt nicht Anwendung

<sup>1)</sup> Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden 1933, Nr. 251.

finden soll. Was das im einzelnen bedeutet, soll nunmehr kurz dargestellt werden.

Der Satz des Art. 1 der Mannheimer Akte <sup>1)</sup>, daß die »Schifffahrt« frei sei, ließ zunächst die Frage auftauchen, ob eine Regelung des Abschlusses von Frachtverträgen, wie sie das niederländische Gesetz vorsieht, als solche überhaupt einen Eingriff in die Freiheit der Schifffahrt darstellt. Wie der Vertreter des Procureur-Generaal <sup>2)</sup>, der sich bezeichnenderweise in sämtlichen Prozessen im Gegensatz zur Staatsanwaltschaft mit Rücksicht auf die Rheinschiffahrtsakte für eine Einschränkung des Geltungsbereiches des Frachtverteilungsgesetzes aussprach, darlegte und wie dann der Hooge Raad ebenfalls ausführte <sup>3)</sup>, umfaßt der Begriff »navigation libre« nicht bloß die ungehinderte Bewegung des Schiffskörpers und die Abschaffung der Stapelrechte usw. <sup>4)</sup>, sondern vor allem auch das freie Ein- und Ausladen von Frachtgütern; man stützt diese Interpretation insbesondere darauf, daß in Art. 5, 7, 11 und 25 der Rheinschiffahrtsakte vom Beladen (Entladen) die Rede ist. Die Strafdrohung gegen das Beladen von Schiffen für den Fall, daß der Frachtvertrag ohne Zustimmung des Befrachtungsausschusses zustande gekommen ist, würde daher nach Auffassung des Hooge Raad einen Eingriff in die freie Rheinschifffahrt darstellen.

Nachdem dieser Ausgangspunkt einmal feststand, war es angesichts der bekannten Verzweigung der Rheinarme in Holland und bei dem Fehlen einer Definition des »Rheins« in der Mannheimer Akte besonders wichtig festzustellen, welche niederländische Wasserläufe als Rheingebiet anzusehen sind. Der Hooge Raad selbst hat entschieden, daß das Hollandsch Diep <sup>5)</sup>, nicht aber die seeländischen Gewässer zwischen

<sup>1)</sup> »La navigation du Rhin et de ses embouchures depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, soit en descendant soit en remontant, sera libre aux navires de toutes les nations pour le transport des marchandises et des personnes, à la condition, de se conformer aux stipulations contenues dans la présente convention et aux mesures prescrites pour le maintien de la sûreté générale.

Sauf ces règlements il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation.

Le Leck et le Waal seront considérés comme faisant partie du Rhin.«

<sup>2)</sup> Der Procureur-Generaal ist eine unabhängige Behörde, die in sämtlichen vor dem Hooge Raad schwebenden Zivil- und Strafsachen ein Rechtsgutachten abzugeben hat; diese »conclusie« wird vielfach in den Rechtsprechungssammlungen abgedruckt und ist bei der traditionellen Kürze der Urteile des Hooge Raad eine sehr wichtige Erkenntnisquelle für das geltende Recht und die Rechtsentwicklung.

<sup>3)</sup> Vgl. die beiden Urteile des Hooge Raad vom 17. 12. 1934, W. 12849; Ned. Jur. 1935, 5 u. 11; mit diesen Urteilen wurde die Entscheidung der Arr.-Rechtsbank Arnheim, Ned. Jur. 1934, 1258 bestätigt und die in dem Urteil der Arr.-Rechtsbank Rotterdam vom 1. 5. 1934, Ned. Jur. 1934, 1265, ausgedrückte Auffassung mißbilligt.

<sup>4)</sup> So die vor dem Urteil des Hooge Raad ergangene Entscheidung der Arr.-Rechtsbank Rotterdam vom 5. 7. 1934, Ned. Jur. 1935, 485.

<sup>5)</sup> Urteil vom 9. 3. 1936, Nr. 236/1936.

Rhein und Schelde <sup>1)</sup> zum Rheingebiet gehören. Da Art. 2 der Mannheimer Akte den zur Rheinschiffahrt gehörenden Schiffen auch sämtliche niederländischen Wasserwege vom Rhein nach dem offenen Meer und nach Belgien freigibt, darf das Gesetz vom 5. 5. 1933 auch nicht auf die Fahrt auf den vom Rhein nach Belgien führenden Wasserstraßen angewendet werden, vorausgesetzt, daß das Ziel der Fahrt Belgien ist und nicht ein dazwischenliegender niederländischer Hafen <sup>2)</sup>. Um der Unsicherheit bezüglich einiger anderer Wasserläufe ein Ende zu machen, hat der Justizminister in einem Rundschreiben vom 30. 8. 1935 (Staatsblad, Bijv. Nr. 177/1935) das Rheingebiet wie folgt umschrieben: *Boven-Rijn, Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn en Lek, Waal, Boven- en Beneden-Merwede, Noord, Nieuwe Maas, Scheur en Nieuwe Waterweg*. Das Kantongericht Rotterdam hat allerdings in einer Entscheidung vom 3. 10. 1935 <sup>3)</sup> die Verbindlichkeit dieses Rundschreibens für den Fall, daß es objektiv mit der Rheinschiffahrtsakte in Widerspruch stehen sollte, bestritten. Eine endgültige Entscheidung über den Umfang des Rheingebiets im Sinne der Rheinschiffahrtsakte <sup>4)</sup> konnte natürlich nur von allen beteiligten Staaten bzw. der von ihnen bestimmten Instanz gegeben werden.

Eine weitere Zweifelsfrage war sodann die folgende: Bezieht sich die Freiheit der Rheinschiffahrt nur auf solche Transporte, die ausschließlich auf dem Rhein vor sich gehen, oder ergreift sie auch Transporte von »freien« (Rhein-) Häfen nach »unfreien« Häfen und umgekehrt? Und ergreift sie auch den Transport zwischen »freien« Häfen, der aber teilweise über »unfreie« Wasserstraßen führt? Das oben erwähnte Rundschreiben des Justizministers will die freie Rheinschiffahrt — und damit die Nichtanwendbarkeit des Gesetzes vom 5. 5. 1933 — auf die Fälle beschränken, in denen sowohl die Abgangs- und die Bestimmungsorte als auch die durchfahrenen Wasserstraßen zum Rheingebiet gehören. Nach anfänglichem Schwanken der Rechtsprechung <sup>5)</sup> hat der Hooge Raad sich dieser Auffassung im wesentlichen angeschlossen. Er hat die Anwendung des Gesetzes vom 5. 5. 1933 in einem Fall bejaht, wo das Schiff sich nach einem niederländischen Schelde-

1) Urteil vom 3. 2. 1936, Nr. 237/1936.

2) Vgl. das Urteil des Hooge Raad vom 3. 2. 1936, Nr. 237/1936. Vgl. ferner hierzu auch Kantong. Maastricht 16. 11. 1935, Nr. 259/1936.

3) Ned. Jur. 1935, 1371.

4) Vgl. hierzu noch Hooge Raad 4. 5. 1936, Nr. 644/1936 betr. den Alten Hafen von Gorinchem sowie Kantong. Amsterdam 22. 11. 1935, Nr. 244/1936 (Merwede-Kanal).

5) Vgl. Kantong. Assen 29. 11. 1935, Nr. 266/1936; Kantong. Groningen 4. 6. 1935, Ned. Jur. 1936, 1380; Kantong. Rotterdam 3. 10. 1935, Ned. Jur. 1935, 1371; Arr.-Rechtsbank Rotterdam 28. 2. 1935, Ned. Jur. 1935, 557; Arr.-Rechtsbank Rotterdam 31. 12. 1935, 103/1936.

Hafen begeben wollte<sup>1)</sup>, und ferner da, wo der Transport zwar von einem Rhein-Hafen ausging, aber über unfreie Wasserstraßen führte<sup>2)</sup>.

Eine der interessantesten Fragen war sodann die folgende: Bezieht sich die Rheinfreiheit nur auf die internationale Rheinschifffahrt (d. h. die Fahrt zwischen nichtholländischen Häfen und Holland bzw. die Fahrt nichtholländischer Schiffe in niederländischen Gewässern), oder kann das Gesetz vom 5. 5. 1933 wenigstens auf niederländische Staatsangehörige, die mit ihren Schiffen zwischen niederländischen Häfen verkehren, Anwendung finden? Bereits in den Entscheidungen vom 17. 12. 1934 hat der Hooge Raad diese letztere Frage verneint; er beruft sich dabei insbesondere darauf, daß die Bestimmung des Art. 46 der Mainzer Rheinschiffahrtsakte von 1831, wonach die nationale Schifffahrt innerhalb der Landesgrenzen von der völkerrechtlichen Regelung nicht berührt werde, in der Mannheimer Akte von 1869 absichtlich weggelassen worden ist<sup>3)</sup>.

Die niederländische Regierung hat, wie bekannt, die Aufkündigung der internationalen Verträge über das Rheinregime durch Deutschland nicht anerkannt. Sie steht auf dem Standpunkt, daß die Mannheimer Rheinschiffahrtsakte mit den in Versailles zustande gekommenen Änderungen fortgilt. Es ist nichts darüber bekannt geworden, daß die niederländische Regierung oder die niederländische Rechtsprechung mit Rücksicht auf die durch den deutschen Schritt geschaffene Rechtslage den im Vorangegangenen geschilderten Standpunkt bezüglich des Verhältnisses des Frachtverteilungsgesetzes zu den internationalen Rheinabkommen geändert hätten.

Schließlich verdient auch die juristische Konstruktion, mit welcher die niederländische Rechtsprechung den Konflikt zwischen Gesetz und Vertrag zu lösen versucht, eine kurze Erwähnung; gerade in diesem Punkt sind allerdings die Urteile des Hooge Raad, ebenso wie die Gutachten des Procureur-Generaal, am schwächsten. Aus den anfangs erwähnten unklaren Regierungsäußerungen<sup>4)</sup> wird trotz des allgemeinen Wortlauts des Gesetzes<sup>5)</sup> gefolgert, daß der Gesetzgeber den Anwendungsbereich des Gesetzes insoweit habe einschränken wollen, als die

1) Entscheidung vom 3. 2. 1936, Nr. 237/1936.

2) Entscheidung vom 30. 3. 1936, Nr. 339/1936 und 340/1936; Entscheidung vom 4. 5. 1936, Nr. 644/1936.

3) Vgl. Ned. Jur. 1935, 10.

4) Quellenangaben siehe Ned. Jur. 1935, 10. Vgl. dazu auch die Anmerkung Ned. Jur. 1935, 15.

5) Art. 7: »Van den datum af van inwerkingtreding van een besluit als in artikel 2 bedoeld, is binnen het in dat besluit genoemde district het inladen of in lading nemen in een vaartuig van goederen, voor vervoer naar binnen het Rijk gelegen plaatsen, zoodmede het vervoer dier goederen in dat waartuig, verboden, tenzij....«

internationale Rheinfreiheit reicht <sup>1)</sup>. Wenn man bedenkt, daß nach der vorhin dargestellten Rechtsprechung das Gesetz auf dem wichtigsten Teil der niederländischen Wasserstraßen überhaupt nicht gelten kann, so kann man mit Recht fragen, ob es wirklich die Absicht des Gesetzgebers gewesen sein kann, unter diesen Umständen für den Rest der niederländischen Binnengewässer die Frachtverteilungsregelung durchzuführen <sup>2)</sup>. Nimmt man aber an, daß der Gesetzgeber gar nicht übersehen hat, in welchem großem Umfang die Rheinschiffahrtsakte der geplanten Regelung entgegenstand, so kann man auch nicht mehr behaupten, daß er das Gesetz vom 5. 5. 1933 mit dem ungeschriebenen Vorbehalt »unbeschadet der Rheinschiffahrtsakte« versehen habe, und so erhebt sich die in der Literatur <sup>3)</sup> in diesem Zusammenhang schon gestreifte — in der Judikatur, wie gesagt, gar nicht aufgeworfene — Frage, ob bei einem Widerspruch von Gesetz und Vertrag der letztere vorzugehen habe, oder ob wenigstens ein Gewohnheitsrechtssatz gilt, wonach mangels eines offensichtlich gewollten Widerspruchs gegen den Völkerrechtssatz jedes Staatsgesetz nur unter Vorbehalt der Geltung anderweitiger, in Staatsrecht transformierter Völkerrechtsnormen angewendet werden darf.

Wengler.

<sup>1)</sup> Vgl. Hooge Raad 17. 12. 1934, Ned. Jur. 1935, 11 und insbesondere das Gutachten des Advocat-Generaal zu diesem Urteil.

<sup>2)</sup> Vgl. hierzu Fortuin, Ned. Jur. Bl. 1936, 711.

<sup>3)</sup> Vgl. die Anmerkung in Ned. Jur. 1935, 14f.