

13. Mannheimer Tagung für Binnenschifffahrtsrecht im kurfürstlichen Schloss

Zum 13. Mal fand am 12. Oktober 2012 die im dreijährigen Turnus stattfindende Mannheimer Tagung für Binnenschifffahrtsrecht statt. Neben den hochkarätigen Referenten lockte diesmal auch der Tagungsort die rund 130 Teilnehmer aus dem In- und Ausland nach Mannheim. Die drei Veranstalter, das Institut für Transport- und Verkehrsrecht der Universität Mannheim, die Gesellschaft zur Förderung des Binnenschifffahrtsrechts an der Universität Mannheim (GBM) und der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW), wählten als Veranstaltungsort den Rittersaal im Herzen des Mannheimer Schlosses. Die im Jahre 1975 ins Leben gerufene Rechtstagung richtet sich insbesondere an Vertreter der Schifffahrt, des Versicherungsgewerbes, der Behörden und Häfen sowie am Binnenschifffahrtsrecht interessierte Praktiker aus ganz Europa.

Den Auftakt zu den Vorträgen machte Günther Pokrant, Richter am Bundesgerichtshof und seit 1996 Mitglied des für Transportrecht zuständigen I. Zivilsenats. In seinem Referat zur „Aktuellen und höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Transport- und Binnenschifffahrtsrecht“ konzentrierte sich Pokrant dabei auf Entscheidungen zum Schifffahrtsrecht. In der ersten Entscheidung musste sich der BGH mit der Frage nach einer zusätzlichen Frachtvergütung nach § 420 Abs. 3 HGB beschäftigen. Nach dieser Vorschrift kann der Frachtführer eine zusätzliche Vergütung verlangen, sofern bei der Beförderung Verzögerungen eintreten und die Verzögerung auf Gründen beruht, die dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen sind. Der I. Zivilsenat hat sich nunmehr der Meinung angeschlossen, die einen Anspruch aus § 420 Abs. 3 HGB verneint, wenn von außen wirkende und von den Parteien nicht beherrschbare Umstände die Verzögerung verursachen. Pokrant wies zugleich auf die Möglichkeit abweichender Vereinbarungen hin. Es bleibe den Parteien unbenommen, eine zusätzliche Vergütungspflicht bei von außen wirkenden Hindernissen vertraglich zu vereinbaren. Hätten die Vertragsparteien im zu entscheidenden Fall die Internationalen Verlade- und Transportbedingungen (IVTB) vereinbart, hätte der Kläger gute Chancen gehabt, eine zusätzliche Vergütung zu verlangen.

Prof. Dr. Patrick Schmidt, Juniorprofessor für Transportrecht und Direktor des Instituts für Transport- und Verkehrsrecht der Universität Mannheim, ging in seinem Vortrag auf „Grenzfälle frachtrechtlicher Haftung und ihre Versicherbarkeit – insbesondere bei Schub- und Schleppverträgen“ ein. Im Kern ging es dabei um die Frage, ob ein Transportbehältnis wie beispielsweise ein Schubleichter zugleich Schiff und Gut i.S.v. § 407 HGB sein kann. Bei Auslegung des nationalen Rechts bejaht Schmidt diese Frage und kommt zu dem Ergebnis, ein geschlepptes oder geschobenes Schiff könne als Gut angesehen werden. Komme hingegen das CMNI zur Anwendung, sei eine derartige Auslegung ausgeschlossen. Das internationale Übereinkommen stelle ausdrücklich klar, dass ein geschobenes oder geschlepptes Schiff nicht zugleich Beförderungsgut sein kann.

Dr. Olaf Hartenstein, Rechtsanwalt bei Dabelstein & Passehl in Hamburg, referierte zum Thema „Binnenschifffahrtsrecht und Seehandelsrecht in wechselseitiger Beeinflussung“. In seinem Vortrag beleuchtete er die Unterschiede und Gemeinsamkeiten der beiden Rechtsmaterien unter besonderer Berücksichtigung der geplanten Änderungen durch die Seehandelsrechtsreform, die ebenfalls Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt haben wird.

In dem letzten Vortrag behandelte Dr. Hubert Holland, Holland Rechtsanwälte in Mannheim, das Thema „Das Binnenschiff als dingliche Sicherheit“. Holland ging in seinem Vortrag sowohl auf die Schiffshypothek, die Schiffsgläubigerrechte als auch das Arrestpfandrecht ein. Auch bei seinem Referat stand die geplante Reform des Seehandelsrechts im Mittelpunkt. Nach dem Regierungsentwurf bedarf es zukünftig keines Arrestgrundes mehr, wenn der Arrest lediglich zur Sicherung der Zwangsvollstreckung in ein Schiff stattfindet. Für den Arrestgläubiger bedeute dies, dass er nicht mehr zur Zahlung einer Sicherheitsleistung verpflichtet werden könne und der Arrestschuldner damit ein höheres Vollstreckungsrisiko eingehe.

Vor der Eröffnung des festlichen Buffets im Gartensaal des Schlosses lud die Stadt Mannheim die Teilnehmer zu einem Sektempfang im Foyer ein. Während des Empfangs konnten sich die Teilnehmer der Rechtstagung auch über das EU-geförderte Projekt „Code 24 – Rotterdam – Genua“ informieren.



(v.l.n.r.) Prof. Dr. Patrick Schmidt, Juniorprofessor für Transportrecht und Direktor des Instituts für Transport- und Verkehrsrecht der Universität Mannheim, Prof. Dr. Carsten Schäfer, Geschäftsführender Direktor des Instituts, und Referent Günther Pokrant, Richter am Bundesgerichtshof (Foto: Institut für Transport- und Verkehrsrecht der Universität Mannheim)