

14. Mannheimer Tagung für Binnenschifffahrtsrecht

Kira Hinderfeld

Zum 14. Mal fand am 23. Oktober 2015 die im dreijährigen Turnus stattfindende Mannheimer Tagung für Binnenschifffahrtsrecht statt. Hochkarätige Referenten lockten rund 120 Teilnehmer aus dem In- und Ausland in den Rittersaal 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. 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), legten wie immer Wert darauf, dass die Veranstaltung nicht ausschließlich akademischen Charakter hat, sondern direkt auch der fachlichen Weiterbildung dient.

Prof. Dr. Carsten Schäfer, Geschäftsführender Direktor des Instituts und Leiter der Abteilung für Binnenschifffahrtsrecht, machte in seiner Eröffnungsrede deutlich, wie stark sich die Etablierung dieser speziellen Rechtstagungen im Laufe der vier letzten Jahrzehnte auf die Entwicklung des Binnenschifffahrtsrechts in Mannheim ausgewirkt hat und die Stadt zu einem Zentrum dieses juristischen Gebiets machte. So wurde 1993 die GBM als eigener Verein aus dem Mannheimer Schifffahrtsverein von 1894 e. V. heraus gegründet, um das Binnenschifffahrtsrecht an der Uni Mannheim zu stärken, was dazu beitrug, dass bereits 1996 das Institut für Transport- und Verkehrsrecht entstand. In diesem Zusammenhang dankte Schäfer der GBM – vertreten durch ihren Vorsitzenden, RA **Fink von Waldstein**, und Vorstandsmitglied und Versicherungsspezialist **Thomas Hartmann** – ebenso wie dem VBW und der Stadt Mannheim, die von Anfang an sowohl die Tagungen unterstützt habe als auch dem Institut verbunden sei.

Das Grußwort der Stadt überbrachte Erster Bürgermeister **Christian Specht**. Er erinnerte an den Grundgedanken der Mannheimer Rheinschifffahrts-Akte: "Lasst uns alle gemeinsam auf verbindlichen rechtlichen Grundlagen Handel miteinander treiben – solche europäischen Strukturen müssen wir auch heute einfordern, um die Welle von Flüchtlingen zu bewältigen und ihnen zu helfen, eine neue Existenz aufzubauen."

Auch Generalsekretär **Hans van der Werf** wies im Grußwort der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) auf die unveränderte Bedeutung der Mannheimer Akte hin. Die ZKR, die in diesem Jahr 200 Jahre alt ist, basiert auf dem Wiener Kongress von 1815 – die damals gelegten Grundstrukturen hätten heute noch Geltung, obwohl sich Europa und sein politischer Rahmen in zwei Jahrhunderten massiv verändert hätten, so van der Werf. Er äußerte die Hoffnung, dass die Governance des Rheins Gegenstand des Interesses bei den schifffahrtsnahen Juristen bleibe und sich der institutionelle Rahmen und das Recht weiterentwickelten.

Aktuelle Entwicklungen im Binnenschifffahrtsrecht

Den Auftakt zu den Vorträgen machte **Prof. Dr. Henning Jessen**, Juniorprofessor für

Seerecht (insb. öffentliches Seerecht und Seevölkerrecht) an der Universität Hamburg. Im Rahmen seines Vortrags "**Mannheimer Akte, Belgrader Akte und Europäische Union – Rechtsregimes im Wandel 2005-2015**" nahm die Erläuterung der Gründung der CESNI (Comité Européen pour l'Elaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure) erheblichen Raum ein. Diese Gründung, im Juni 2015 von der ZKR beschlossen, zeige, dass sich die ZKR in ihrer Arbeit europäisiere. Das neue Institut soll auf die Verabschiedung gemeinsamer Sicherheitsstandards in der Binnenschifffahrt – sowohl für den Rhein als auch für das gesamte Binnenwasserstraßennetz der EU – hinwirken; finanziert wird die Arbeit der CESNI aus EU-Mitteln.

Wie der Seevölkerrechtsspezialist schilderte, hat sich Deutschland wegen befürchteter Autonomieverluste bei der Abstimmung über die Einrichtung des CESNI enthalten. **Hans van der Werf**, Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), teilt diese Befürchtungen allerdings nicht und geht davon aus, dass die EU nicht über den Kopf der ZKR-Mitgliedsstaaten hinweg Entscheidungen durchsetzt – wobei sein Nachsatz, man müsse trotzdem aufmerksam bleiben, im Publikum für Heiterkeit sorgte.

Dr. Till Markus, Forschungsstelle für Europäisches Umweltrecht an der Universität Bremen, beleuchtete die "**Umweltrechtlichen Grenzen der Binnenschifffahrt**". Auch wenn das Schiff zu den umweltfreundlichen Transportmitteln zähle, so seien doch der Schiffsbetrieb (Luftverschmutzung, Öl, Lärmentwicklung), die Folgen von Unfällen (Austritt von Schadstoffen, Probleme durch Wracks und Ladung) sowie der Neu- und Ausbau bzw. die Erhaltung von Wasserstraßen zu berücksichtigen. Die umweltrechtlichen schiffahrtsrelevanten Regelungen seien über viele Gesetze verstreut, was das System sehr anspruchsvoll und detailreich mache. Solche Regelungen betreffen etwa die Schiffskonstruktion, den Schiffsbetrieb, den Neu- und Ausbau von Wasserwegen u.v.m. Markus wies darauf hin, dass insbesondere das EU-Wasserrecht künftig hohe Relevanz für den Neu- und Ausbau von Wasserwegen erhalten dürfte. Das hier enthaltene "Verschlechterungsverbot" besage, dass die Verschlechterung schon einer einzigen Qualitätskomponente das Aus für solche Pläne bedeutet – wie am konkreten Fall der Weservertiefungspläne ersichtlich. Auch aktuelle Bestrebungen zur Ausweitung ausgewiesener Naturschutzgebiete würden Konsequenzen für den Neubau von Wasserstraßen bzw. die Auflagen für den Transport gefährlicher Güter nach sich ziehen.

Die Herausforderung der Zukunft lautet aus Sicht von Markus, die ungehinderte Binnenschifffahrt mit zunehmend anspruchsvoller werdenden Umweltzielen in Einklang zu bringen. Dabei sollten Umweltregulierer berücksichtigen, dass Regelungen langfristig tragbar und von der Wirtschaft finanzierbar sein müssten. Dass das aber schwierig werden dürfte, zeigte sich bei den anschließenden Wortmeldungen. Es seien ambitionierte Vorschriften – viel schärfere als beispielsweise in den USA – für Binnenschifffahrtsmotoren in Europa in der Diskussion. Einige Schiffsmotorenkonstrukteure hätten schon angekündigt, sich aus dem Markt zurückzuziehen, sollten die Vorschriften Realität werden. Auch das Thema LNG kam in diesem Zusammenhang zur Sprache – eine Umrüstung vorhandener Schiffe sei nicht finanzierbar. Markus könnte sich hier eine Übergangsregelung unterstützt durch Subventionen vorstellen, um das Problem zu lösen. Wie Referent **Roberto Spranzi** anmerkte, könnten aber selbst LNG-Motoren die derzeit diskutierten Vorschriften nicht erfüllen. Bei Gesetzgebungsverfahren müsse unbedingt die hohe Langlebigkeit von Schiffen und Motoren einkalkuliert werden.

Transportrechtliche Schiedsgerichtsbarkeit.

Zunächst stellte **Roberto Spranzi**, Vorstand der DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG sowie Vorstand der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort e.V., das in diesem Jahr neu eingerichtete **Schiedsgericht der Schifferbörse** vor. Dieses Schiedsgericht soll einen alternativen Streitschlichtungsmechanismus gegenüber staatlichen Gerichten anbieten, insbesondere im Bereich des Transport- und Binnenschifffahrtsrechts. Die Schifferbörse knüpft damit an eine mehr als einhundertjährige Tradition an: Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte die Schifferbörse ein Schiedsgericht eingerichtet, das auch an der Rechtsentwicklung im Bereich des Binnenschifffahrtsrechts Anteil hatte. Das Schiedsgericht bietet die Möglichkeit, Streitigkeiten außergerichtlich, partnerschaftlich, mit Unterstützung anerkannter Fachleute unter Ausschluss der Öffentlichkeit zu regeln und praxisorientierte Lösungen zu erreichen.

Der **Bedeutung der transportrechtlichen Schiedsgerichtsbarkeit** widmete sich **Prof. Dr. Andreas Maurer**, LL.M., Inhaber der Juniorprofessur für Bürgerliches Recht mit Schwerpunkt Transportrecht an der Universität Mannheim, in seinem Vortrag, in dem er das Schiedsgericht der Schifferbörse sowie andere Schiedsgerichte der Transportbranche in einen größeren Kontext stellte. Dass Kaufleute ihre Streitigkeiten nicht vor staatlichen Gerichten, sondern von mit Kaufleuten besetzten Handelsgerichten austragen, sei historisch betrachtet die Regel gewesen, die Schiedsgerichtsbarkeit war mithin quasi der Normalfall der Streitleistung im Handelsrecht. Prof. Maurer untersuchte ferner Vorurteile, mit denen sich staatliche Gerichte und Schiedsgerichte immer wieder konfrontiert sehen. Dabei kam er zu dem Ergebnis, dass Schiedsgerichte entgegen der allgemeinen Auffassung immer deutlich kostengünstiger seien als staatliche Gerichte, aber nicht notwendigerweise schneller. Allerdings könne insbesondere im internationalen Bereich die einfachere Vollstreckung von Schiedssprüchen ein wichtiger Aspekt bei der Entscheidung für ein Schiedsgericht sein.

Aktuelle haftungsrechtliche Fragen

Dr. Martin Fischer, Rechtsanwalt aus Frankfurt, beleuchtete die rechtlichen Probleme in einem bereits abgeschlossenen Fall. Konkret ging es um den Fall der MS Avanti, die seinerzeit beim Betanken explodiert war. Dr. Fischer ging insbesondere auf die Problematik von möglicherweise bestehenden **Haftungshöchstgrenzen** ein. Von großer Bedeutung war hier die Auslegung verschiedener Rechtsbegriffe, die der Anwalt ausführlich erläuterte.

Rechtsanwalt **Dr. Detlef Zschoche**, Ince & Co, Hamburg, erörterte die bestehenden rechtlichen Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der **Haftung von Lotsen**. Diese haften dem Reeder bei Schäden zwar nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit, ihre Haftung ist aber summenmäßig nicht beschränkt. So könnten Lotsen erheblichen Haftungsrisiken ausgesetzt sein, und dies bei einem sehr überschaubaren Lohn. Bis vor einigen Jahren hätten Versicherer regelmäßig auf einen Regress bei Lotsen verzichtet, sodass dieses Problem in der Praxis nicht auftrat. Seit einigen Jahren aber komme es immer häufiger vor, dass Versicherer versuchten, bei Lotsen Regress zu nehmen. Dr. Zschoche stellte diese Situation in einen internationalen Kontext, indem er die Haftungsbegrenzungsregeln anderer Länder miteinander verglich. Hierbei kam er zu dem Ergebnis, dass eine Haftungsbeschränkung für Lotsen unter Umständen sehr sachgerechte Lösungen bringen könne.