

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 8

PROFESSOR DR. HANS WÜRDINGER

**Das Brüsseler Haftungsabkommen von 1957
und seine Bedeutung für die
Schiffsgläubigerrechte**

HAMBURG 1962

**Das Brüsseler Haftungsabkommen von 1957
und seine Bedeutung für die
Schiffsgläubigerrechte**

*Vortrag gehalten in der Jahresversammlung des
Deutschen Vereins für Internationales Seerecht
am 17. Januar 1962 von Dr. Hans Würdinger,
Professor an der Universität Hamburg*

HAMBURG 1962

I

Gegenstand unserer Überlegungen ist die Frage, welche Bedeutung das Brüsseler Internationale Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen von 1957, das in unsere Rechtsordnung zu übernehmen wir im Begriffe sind, für die Schiffsgläubigerrechte erlangt.

Zur Klärung dieses Problems wollen wir uns zunächst jenen Zusammenhang vergegenwärtigen, der zwischen dem Haftungssystem des geltenden Rechts und den Schiffsgläubigerrechten besteht. Alsdann haben wir zu prüfen, in welcher Beziehung dieser Zusammenhang durch die Haftungsregelung des Abkommens von 1957 unterbrochen wird. Hieran reiht sich als letzte und wichtigste Frage diese, ob und inwieweit Schiffsgläubigerrechte, wenn sie sich nicht mehr als rechtslogische Folgerung aus dem Haftungssystem als solchem ergeben, überhaupt noch erforderlich und gerechtfertigt sind.

1. Das Haftungssystem des geltenden Rechts ist dadurch gekennzeichnet, daß der Reeder für bestimmte gegen ihn gerichtete Ansprüche nur gegenständlich beschränkt, nämlich nur mit Schiff und Fracht einzustehen hat, daß der Gläubiger also grundsätzlich nur in das Schiff und in die mithaftenden Frachtforderungen des Reeders vollstrecken kann, während ihm der Zugriff auf das übrige Reedervermögen verwehrt ist. In gewissen Fällen freilich tritt an die Stelle dieser gegenständlich beschränkten Haftung, oder auch neben sie, eine beschränkt — persönliche Haftung, welche jedoch, obgleich sie praktisch sogar die Regel bildet, hier außer Betracht bleiben kann.

Der Kreis der Ansprüche, für welche der Reeder solchermaßen beschränkt haftet, ist in § 486 HGB umschrieben.

Da sind zunächst jene Ansprüche genannt, welche sich aus einem Rechtsgeschäft ergeben, das der Kapitän kraft seiner gesetzlichen Vertretungsmacht geschlossen

hat. Die beschränkte Haftung des Reeders greift gegenüber dem Erfüllungsanspruch des Vertragsgegners Platz. Man denke etwa an Verträge über Verproviantierung oder Bebunkerung des Schiffes oder an eine notwendige Schiffsreparatur, die der Kapitän auf Kredit hat vornehmen lassen. Für den Anspruch des Lieferanten auf den Kaufpreis und für den Anspruch der Werft auf den Werklohn hat der Reeder nur mit Schiff und Fracht einzustehen. Geht das Schiff, ohne eine neue Reise im Sinne des § 774 HGB angetreten zu haben, verloren und sind auch Frachtforderungen nicht entstanden, dann ist mit Wegfall des Schiffes auch das einzige Haftungsobjekt entfallen, welches allein dem Zugriff des Gläubigers unterlegen hat.

Die Rechtfertigung der Haftungsbeschränkung gegenüber diesen Erfüllungsansprüchen wird darin erblickt, daß der Kapitän infolge seiner Vereinsamung während der Schiffsreise zu selbständigem Handeln genötigt sei; deshalb muß er auch rechtlich zur Vornahme aller erforderlichen Geschäfte ermächtigt sein. Andererseits aber soll der Reeder wegen seiner beschränkten Einflußmöglichkeit hierauf aus diesen Rechtsgeschäften nicht das unbeschränkte Risiko tragen; der Kapitän soll also haftungsrechtlich nur das Schiff verstricken können.

Die Nr. 2 und 3 des § 486 sodann betreffen Schadensersatzansprüche, die gegen den Reeder gerichtet sind, jedoch nur Ersatzansprüche, die aus einer Haftung des Reeders für Fremdverschulden entspringen, sei dieses ein kontraktliches oder deliktisches. Es gehört hierher die Haftung des Reeders für Verschulden der Schiffsbesatzung oder des Seelotsen, aber auch die Haftung des Reeders für kontraktliches Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen, mögen sie Angehörige der Schiffsbesatzung oder des Landpersonals sein, sofern das Verschulden bei einer Maßnahme verübt wird, welche zu den Dienstobliegenheiten des Kapitäns gehört.

Auch hier ist es der Gesichtspunkt der mangelnden Überwachungsmöglichkeit dieser Personen und der mangelnden Beherrschbarkeit des Risikos, welcher zur Haftungsbeschränkung geführt hat.

Als Verbindlichkeiten, für welche der Reeder nur beschränkt haftet, sind sodann noch die Beiträge des Reeders im Havereiverfahren und die Verpflichtung zur Zahlung von Bergungs- oder Hilfeleistungslöhnen zu nennen. Doch sind diese Fälle im Gegensatz zu den Tatbeständen des § 486 HGB dadurch gekennzeichnet, daß hier sich auch die Höhe der Schuld selbst auf den Wert des geretteten Gegenstandes beschränkt.

2. Die Beschränkung der Haftung auf Schiff und Fracht bedeutet, wie erwähnt, daß der Gläubiger nur in diese Gegenstände vollstrecken kann, daß ihm der Zugriff auf das übrige Reedervermögen, das sog. Landvermögen, verwehrt ist. Darin nun liegt eine Benachteiligung der betroffenen Gläubiger gegenüber jenen Gläubigern, denen der Reeder unbeschränkt, also mit seinem Gesamtvermögen einzustehen hat; denn diese letzteren Gläubiger können ebenfalls in das Schiff und in die Frachtforderung vollstrecken, darüber hinaus aber auch das gesamte übrige

Vermögen des Reeders belangen. Das geltende Recht hat daher jenen Gläubigern, denen der Reeder nur beschränkt haftet, als Ausgleich für diese ihre Benachteiligung ein Schiffsgläubigerrecht, d. h. ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiff und den mithaftenden Frachtforderungen gegeben, welches die Schiffsgläubiger im Falle des Konkurses über das Reedervermögen zur abgesonderten Befriedigung berechtigt und wodurch sie gegenüber jenen Gläubigern, denen der Reeder unbeschränkt haftet, welche aber nicht privilegiert sind, wiederum begünstigt werden. Das Schiffsgläubigerrecht stellt insoweit also das notwendige Korrelat zur Haftungsbeschränkung dar.

Dieser Gesichtspunkt ist im geltenden Recht freilich insofern nicht konsequent und ausschließlich durchgeführt, als Schiffsgläubigerrechte auch einzelnen Gläubigern gewährt werden, denen der Reeder von vornherein unbeschränkt haftet. Das gilt für die in § 754 Nr. 1 bis 3 HGB genannten Ansprüche. Es handelt sich jedoch hierbei um Tatbestände, bei denen, wie wir sehen werden, besondere Gesichtspunkte Platz greifen. Systematisch störender ist dieses, daß in einzelnen Fällen Schiffsgläubigerrechte auch zugunsten von Forderungen entstehen, die zwar zu dem Kreis der in § 486 HGB umschriebenen Ansprüche gehören, für welche aber aus besonderen Gründen der Reeder gleichwohl unbeschränkt einzustehen hat.

Immerhin ist daran festzuhalten, daß der Korrelatsgesichtspunkt jener ist, mit welchem bisher die Schiffsgläubigerrechte systematisch und rechtslogisch begründet werden. Darauf wurde insbesondere auch bei den internationalen Beratungen über Vereinheitlichung der Kataloge der Schiffsgläubigerrechte deutscherseits mit Nachdruck hingewiesen. So schrieb Lindenmaier in seinem Bericht über das Hypotheken- und Privilegienabkommen von 1926: „Das internationale Abkommen verwirklicht, was den Kreis der Schiffsgläubigerrechte und die Reihenfolge der Vorrechte angeht, zu einem wesentlichen Teil deutsche Rechtsgedanken. Das ist dem wirkungsvollen Eintreten der Vertreter des Reichsjustizministeriums bei den Brüsseler Beratungen zu danken. Sie haben auch dem Korrelatsgedanken des deutschen Rechts Einführung zu verschaffen gewußt, der dem Gläubiger in allen Fällen der Beschränkung der Reederhaftung als Ausgleich ein gesetzlich privilegiertes Pfandrecht an Schiff und Fracht gewährt.“

II

Prüfen wir nunmehr die Rechtslage, die sich aus dem Haftungsabkommen von 1957 ergibt, so zeigt sich, daß der dem geltenden Recht inwohnende Zusammenhang zwischen dem Haftungssystem und den Schiffsgläubigerrechten aufgehoben ist, daß der Korrelatsgesichtspunkt als rechtslogische Rechtfertigung der Schiffsgläubigerrechte hiernach nicht mehr zutrifft.

1. Zur Darstellung der aus dem Abkommen sich ergebenden Rechtslage sei zunächst der Kreis jener Forderungen umschrieben, denen gegenüber nach dem Haftungsabkommen eine Haftungsbeschränkung soll Platz greifen können, wobei es

jedoch hier weder möglich noch erforderlich ist, die betroffenen Forderungen erschöpfend aufzuzählen.

- a) Das Abkommen regelt in Art. 1 ebensowenig, wie es in § 486 HGB der Fall ist, die materielle Ersatzpflicht selbst. Die Regelung der Frage, unter welchen Voraussetzungen der Reeder zu Schadensersatz verpflichtet wird, bleibt den nationalen Rechtsordnungen vorbehalten. Art. 1 des Abkommens umschreibt lediglich jene Tatbestände, bei welchen, falls sie nach den nationalen Rechtsordnungen eine Ersatzpflicht des Reeders begründen, die Möglichkeit der Haftungsbeschränkung bestehen soll.

Nach dem Brüsseler Übereinkommen kann sodann, ebenso wie im geltenden deutschen Recht, eine Haftungsbeschränkung gegenüber Ersatzansprüchen nur da Platz greifen, wo der Reeder für Fremdverschulden einzustehen hat, während bei Eigenverschulden desselben stets unbeschränkt gehaftet wird.

- b) Andererseits kennt das Haftungsabkommen die Möglichkeit der Haftungsbeschränkung nur gegenüber Ersatzansprüchen, nicht aber auch gegenüber Ansprüchen auf Erfüllung von Verträgen, die der Kapitän geschlossen hat, für welche nach geltendem Recht der Reeder gleichfalls nur beschränkt einzustehen hat. Da unter den Konferenzteilnehmern in Brüssel Einigkeit darüber bestanden hat, daß bei allen Ansprüchen, die nach dem Haftungsabkommen einer Haftungsbeschränkung nicht unterliegen, unbeschränkte Haftung bestehen soll, greift also auch bei den Verpflichtungen des Reeders aus Kreditgeschäften des Kapitäns — von der Bodmerei zunächst abgesehen — die unbeschränkte Haftung Platz.

2. Im übrigen unterscheidet das Brüsseler Abkommen wie folgt:

- a) Nach Art. 1 lit. a unterliegen der Haftungsbeschränkung alle Ersatzansprüche aus Verletzung von Personen, die sich zum Zwecke der Beförderung an Bord des Schiffes befinden, ebenso die Ersatzansprüche wegen Verlustes oder Beschädigung von Sachen an Bord des Schiffes. In all diesen Fällen also, in denen nach der nationalen Rechtsordnung der Reeder etwa wegen Verletzung eigener Passagiere oder wegen Beschädigung von Gütern der eigenen Ladungsbeteiligung aus kontraktlichem oder deliktischem Fremdverschulden ersatzpflichtig wird — es kommen für das deutsche Recht insbesondere die §§ 485, 607 HGB in Betracht —, kann er seine Haftung beschränken.
- b) Diesen Tatbeständen stellt lit. b die Verletzung von Personen oder Gütern gegenüber, welche sich nicht auf dem Schiff selbst befinden, sondern auf dem Lande oder Wasser, z. B. auf dem Entgegenkommer oder beim Ausbooten, wenn jedoch die Personenverletzung oder Güterbeschädigung ver-

übt wird durch eine an Bord des Schiffes befindliche Person, für deren Verschulden der Reeder einzustehen hat. Es handelt sich hier also vorwiegend um deliktische Haftungsfälle gemäß den §§ 485, 735 HGB.

- c) Nach Satz 2 der lit. b greift eine Haftungsbeschränkung ferner Platz, wenn der Reeder haftbar wird wegen Personenverletzung oder Sachbeschädigungen, die verschuldet worden sind von Personen, welche sich nicht an Bord des Schiffes befinden, für welche der Reeder aber ebenfalls einzustehen hat; hierunter fällt z. B. die Haftung des Reeders für Verschulden des Schleppführers, des Stauers, des Festmachers, aber auch die Haftung des Reeders für Verschulden eines Angehörigen des Landpersonals, sofern das Verschulden sich bezieht auf die Führung oder Bedienung des Schiffes, das Laden oder Löschen von Gütern oder auf das Einschiffen und Ausbooten von Reisenden, d. h. also im Sinne des geltenden Rechts, wenn das Verschulden unterläuft bei Maßnahmen, die zu den Obliegenheiten des Kapitäns gehören.

Ein Vergleich dieser Regelung des Abkommens mit dem geltenden deutschen Recht ergibt gewisse Überschneidungen. Während Art. 1 des Abkommens nach dem bisher Gesagten nur umfaßt Ersatzansprüche wegen Personenverletzung und Sachbeschädigung, die Fälle reinen Vermögensschadens dagegen nicht betrifft, so z. B. nicht den Verspätungsschaden oder den Schaden aus unrichtiger Konnossementsausstellung, greift nach geltendem Recht auch in diesen Fällen eine Haftungsbeschränkung dann Platz, wenn ein Verschulden des Kapitäns vorliegt. Ebenso wenig fällt unter Art. 1 des Abkommens ein Ersatzanspruch, der darauf beruht, daß der Kapitän einen vom Reeder geschlossenen Zeitchartervertrag nicht sachgemäß erfüllt oder etwa vorzeitig abbricht, während nach geltendem Recht auch hier die Haftungsbeschränkung besteht.

- d) In lit. b des Art. 1 Abs. 1 des Abkommens wird außer der Verletzung von Personen und der Beschädigung von Sachen, die sich nicht an Bord des Schiffes befinden, in den Kreis jener Ansprüche, bei welchen die Haftung beschränkbar ist, noch einbezogen die Ersatzpflicht aus Beeinträchtigung von Rechten ("infringement of any rights"), eine Formulierung, deren Bedeutung zweifelhaft ist und über welche auch die Protokolle der Brüsseler Konferenz keinen Aufschluß geben. Als Beispiele einer solchen Rechtsbeeinträchtigung darf jedoch wohl die vom BGH 6, 102, anerkannte Haftung des Reeders aus Notstandshandlungen des Bewachungsmannes gemäß § 904 HGB angesehen werden. Es darf weiter angenommen werden, daß die durch solche Rechtsbeeinträchtigung verursachten Schäden auch dann der Haftungsbeschränkung unterliegen, wenn sie reine Vermögensschäden sind, und ich möchte glauben, daß unter dem Begriff "infringement of any rights" die Tatbestände der Verletzung von Schutzgesetzen zu verstehen sind, welche auf den Schiffahrtsbetrieb Bezug haben.

- e) Schließlich sei noch erwähnt, daß nach Art. 1 Abs. 4 des Abkommens von der Haftungsbeschränkung ausdrücklich ausgenommen sind die Ansprüche aus Hilfeleistung und Bergung und die Ansprüche auf Beitragsleistung zur großen Haverei. Im geltenden Recht ist die Befriedigung dieser Ansprüche aus dem Seevermögen deshalb gerechtfertigt, weil die Rettung des Schiffes nicht nur dem Reeder, sondern zugleich allen jenen Gläubigern zugute kommt, denen der Reeder nur mit eben diesem Schiff haftet. Da nach dem Übereinkommen die Befriedigung jener Gläubiger, denen der Reeder beschränkt haftet, von der Erhaltung des Schiffes als Seevermögen jedoch nicht mehr abhängt, kommt die Rettung nunmehr außer dem Reeder jenen anderen Gläubigern zugute, denen der Reeder unbeschränkt, d. h. mit seinem Restvermögen, zu dem das Schiff gehört, haftet. Deshalb sollen die genannten Forderungen aus dem Restvermögen getilgt werden, den Haftungsfonds dagegen nicht belasten.

3. Fragen wir nun, wie die Haftungsbeschränkung nach dem Abkommen sich auswirkt und welche Wirkung hierbei den Schiffsgläubigerrechten zukommt, so ist für unsere weiteren Überlegungen folgendes von Bedeutung:

Nach dem Abkommen tritt im Gegensatz zum geltenden Recht die Haftungsbeschränkung nicht ipso iure ein, sondern die Haftung ist nur beschränkbar durch eine Handlung des Reeders. Diese Handlung besteht in der Errichtung des sog. Haftungsfonds. Die Höhe desselben errechnet sich nach dem Raumgehalt des Schiffes (Nettoregistertonnen + Maschinenraum) multipliziert mit 3100 Goldfranken je Raumtonne bei Personenschäden, und mit 1000 Goldfranken je Raumtonne bei reinen Sachschäden. Kann der Reeder den Haftungsfonds nicht erstellen, dann bleibt seine unbeschränkte Haftung für alle Verbindlichkeiten bestehen. Dies führt in großen Schadensfällen zur Eröffnung des Konkurses über das Vermögen des Reeders. Im Konkursverfahren können alsdann die Schiffsgläubiger abgesonderte Befriedigung nach Maßgabe des Rangverhältnisses ihrer Pfandrechte erwirken.

Wird dagegen der Haftungsfonds erstellt und damit die Haftung des Reeders beschränkt, dann dient der Fonds zur ausschließlichen Befriedigung jener Gläubiger, denen der Reeder beschränkt haftet (Art. 2 Abs. 3). Das will besagen, daß solche Gläubiger, denen der Reeder unbeschränkt, d. h. mit seinem übrigen Vermögen haftbar bleibt — zu welchen nach dem Gesagten auch die Beitragsberechtigten im Havereiverfahren und die Gläubiger von Lohnforderungen für Bergung oder Hilfeleistung gehören —, sich an den Haftungsfonds nicht halten können (Art. 3 Abs. 2). Der Fonds steht ausschließlich jenen Gläubigern zur Verfügung, denen der Reeder beschränkt haftet; und die Befriedigung dieser hieran beteiligten Gläubiger erfolgt gleichmäßig und im Verhältnis der Höhe ihrer festgestellten Ansprüche (Art. 3 Abs. 2). Der Haftungsfonds bildet demgemäß eine Sondermasse zur ausschließlichen Befriedigung dieser Gläubiger. Umgekehrt aber

dürfen auch diese Gläubiger sich alsdann nicht mehr an das übrige Reeder-
vermögen halten (Art. 2 Abs. 4).

Da nun das Schiff, welches mit dem Schiffsgläubigerrecht belastet ist, zu dem übrigen Vermögen des Reeders gehört, auf welches jene Gläubiger, denen der Reeder beschränkt mit dem Fonds haftet, keinen Zugriff mehr haben, können diese Gläubiger, wenn der Haftungsfonds errichtet ist, alsdann auch die Schiffsgläubigerrechte für solche Forderungen, für die der Reeder beschränkt haftet und welche ausschließlich aus dem Haftungsfonds zu befriedigen sind, nicht mehr zum Zwecke abgesonderter Befriedigung geltend machen (vgl. Art. 2 Abs. 4, Art. 6 Abs. 1).

Mit dieser Regelung ist im Abkommen der dem geltenden Recht zugrundeliegende Korrelatsgesichtspunkt beseitigt.

Schiffsgläubigerrechte behalten nach dem Abkommen nur dann noch eine rechtliche Wirkung, wenn die Errichtung des Haftungsfonds unterbleibt, dagegen im Falle der Errichtung des Haftungsfonds nur noch insoweit, als sie für Forderungen bestehen, für welche der Reeder unbeschränkt, d. h. mit seinem Restvermögen haftet. Da das belastete Schiff nicht Bestandteil des Haftungsfonds, sondern des übrigen Reedervermögens ist, welches nur noch jenen Gläubigern zur Verfügung steht, die aus dem Haftungsfonds nicht befriedigt werden, ist den auf den Haftungsfonds beschränkten Gläubigern die Realisierung ihres am Schiff bestehenden Pfandrechtes verwehrt.

Das Besagte läßt ersehen, daß nach der Regelung des Abkommens auch die Gegenüberstellung der Begriffe beschränkter und unbeschränkter Haftung, wie sie dem geltenden Recht geläufig ist, insofern nicht mehr voll zutrifft, als im Falle der Errichtung des Haftungsfonds jene Gläubiger, denen gegenüber die Haftungsbeschränkung nicht Platz greift, denen der Reeder also sozusagen unbeschränkt haftet, auch ihrerseits mit ihrem Zugriff auf das Restvermögen beschränkt sind. Immerhin aber können diese Gläubiger ihre Schiffsgläubigerrechte und sonstigen Pfandrechte oder Hypotheken uneingeschränkt realisieren, und zwar auch dann, wenn über dieses Restvermögen ein Konkurs eröffnet werden sollte.

In Zusammenfassung des bisher Gesagten ist also auf die Frage, welche Bedeutung die Schiffsgläubigerrechte nach dem Abkommen haben, folgendes festzuhalten:

- a) Unterbleibt die Errichtung des Haftungsfonds, sei es etwa, weil der Schaden nur gering ist oder weil die Mittel des Reeders nicht ausreichen, dann tritt eine Haftungsbeschränkung überhaupt nicht ein. Das wird bei großen Schäden als regelmäßige Folge die Eröffnung des Konkurses über das Reedervermögen zur Folge haben, in welchem alsdann die Schiffsgläubiger wie alle übrigen Pfand- oder Hypothekengläubiger abgesonderte Befriedigung erwirken können.

- b) Wird dagegen der Haftungsfonds erstellt, dann dient er zur ausschließlichen Befriedigung jener Gläubiger, denen gegenüber die Haftungsbeschränkung der Reeder Platz greift. In diesem Falle verlieren auch die solchen Gläubigern zustehenden Schiffsgläubigerrechte ihre Wirkung. Diese Gläubiger erhalten gleichmäßige anteilmäßige Befriedigung aus dem Fonds; auf das belastete Schiff dagegen, welches zum Restvermögen des Reeders gehört, können sie nicht mehr zurückgreifen, selbst wenn ein Teil ihrer Forderung ungedeckt geblieben ist.

Jene Schiffsgläubiger dagegen, für deren Forderungen der Reeder unbeschränkt haftet, welche also Befriedigung aus dem Restvermögen des Reeders erlangen, können, auch wenn über dieses Konkurs eröffnet wird, ihre Schiffsgläubigerrechte durch abgesonderte Befriedigung realisieren.

III

Damit sind wir bei der dritten Frage angelangt, welche lautet:

Sind unter der Regelung des Haftungsabkommens von 1957 Schiffsgläubigerrechte überhaupt noch erforderlich und gerechtfertigt?

Diese Frage hat bereits der Referent des Bundesjustizministeriums Herr Ministerialdirektor Prof. Dr. Gessler in seinem in diesem Kreis gehaltenen Referat aufgeworfen, als er sagte: „Die gesetzlichen Bestimmungen über die Schiffsgläubigerrechte werden zwar unmittelbar von dem Abkommen nur unwesentlich betroffen. Es würde genügen, die Tatbestände des § 754 Nr. 8 und 9 des HGB den neuen Haftungsbeschränkungsfällen anzugleichen. Es bedarf jedoch der sorgfältigen Überlegung, ob eine Sicherung dieser Ansprüche durch Schiffsgläubigerrechte überhaupt noch erforderlich ist.“

1. Betrachten wir die Schiffsgläubigerrechte lediglich unter diesem Aspekt, daß sie im Konkurs über das Reedervermögen zur abgesonderten Befriedigung berechtigen, dann erscheint es in der Tat zweifelhaft, ob sie noch gerechtfertigt sind. Im Konkurs nämlich, mag er das Gesamtvermögen des Reeders erfassen oder mag er nach Errichtung des Haftungsfonds und nach Ausscheiden aller aus diesem zu befriedigenden Gläubiger auf das Restvermögen des Reeders beschränkt sein, treffen mit den Schiffsgläubigern auch die übrigen Gläubiger des Reeders zusammen, welche aus der Konkursmasse zu befriedigen sind, also auch jene, welche keinen maritime claim haben, so z. B. das Landpersonal wegen rückständiger Lohnforderungen, private Lieferanten des Reeders und wer sonst als persönlicher Gläubiger in Betracht kommen mag. Hier aber wird es problematisch, inwiefern eine Privilegierung jener Gläubiger, deren Forderungen zu den im Katalog des § 754 HGB aufgezählten Ansprüchen gehören, gegenüber allen anderen Gläu-

bigern begründet sei. Inwiefern verdient z. B. die Schiffsbesatzung wegen ihrer rückständigen Heuerforderungen eine solche Besserstellung gegenüber dem Landpersonal, dessen rückständige Lohnforderungen nur bevorzugte Konkursforderungen bilden. Warum soll ferner derjenige, der auf Kapitänsbestellung Bunkeröl liefert, im Konkurs des Reeders bevorzugt werden gegenüber jenem Lieferanten, der die Villa des Reeders mit Heizöl versorgt, da ja nach dem Haftungsabkommen der Reeder auch für das vom Kapitän bestellte Bunkeröl künftig unbeschränkt haften soll. Wodurch ist es gerechtfertigt, daß die Ansprüche der Berufsgenossenschaft und der Versicherungsanstalt, welche ebenfalls durch Schiffsgläubigerrecht privilegiert sind, besser zu behandeln seien als der Anspruch auf Krankenversicherung?

Es handelt sich in all diesen Fällen nicht um die Frage, ob diese oder jene Art von Ansprüchen im Konkurs gegenüber Ansprüchen anderer Art zu bevorzugen sei, sondern in Frage steht dieses, inwiefern es gerechtfertigt ist, daß Gläubiger, welche sachlich denselben Anspruch haben, z. B. Anspruch auf Dienstlohn oder Anspruch auf den Kaufpreis wegen gelieferter Waren, im Konkurs verschieden behandelt werden.

Wir sind in der Tat der Meinung, daß eine unterschiedliche Behandlung von Gläubigern gleichartiger Forderungen im Konkurs des Reeders nicht gerechtfertigt ist, daß vielmehr die Lohnforderungen des Schiffspersonals rechtlich den Lohnforderungen des Landpersonals gleichzustellen seien, daß ebenso die Kaufpreisforderungen von Lieferanten dieselbe Behandlung zu erfahren hätten, mag die Bestellung durch den Kapitän oder durch den Reeder selbst erfolgt sein, und daß im Konkurs des Reeders auch kein Unterschied gemacht werden darf zwischen den Prämienforderungen aus Unfallversicherung und aus Krankenversicherung.

Wir sind weiter der Meinung, daß der eigentliche Zweck des Schiffsgläubigerrechts gar nicht darin besteht, die privilegierten Forderungen im Konkurs des Reeders gegenüber gleichartigen, aber nicht privilegierten Forderungen zu begünstigen, und es wäre daher ernsthaft zu überlegen, ob den Schiffsgläubigerrechten im Konkurs die privilegierende Wirkung nicht zu versagen sei.

Man wird hiergegen den Einwand systematischer Inkonsequenz erheben. Dieselbe Inkonsequenz indessen ergibt sich bereits aus der Regelung des Brüsseler Haftungsabkommens, indem bei Errichtung des Haftungsfonds die Schiffsgläubigerrechte bei allen jenen Forderungen versagen, welche aus diesem Fonds zu befriedigen sind. Würde aber der Zweck dieser Privilegien in der Sicherung der Forderungen im Fall der Unzulänglichkeit des verteilbaren Vermögens bestehen, dann müßten die Schiffsgläubigerrechte sich gerade dann bewähren, wenn der Haftungsfonds zur Tilgung der daraus zu befriedigenden Forderungen nicht ausreicht.

Dieses nun führt zu der Frage, w o g e g e n die Schiffsgläubigerrechte sichern sollen, wenn ihr Zweck nicht in der Sicherung gegen Unzulänglichkeit des verteilbaren

Vermögens besteht. Welches ist der eigentliche seerechtliche Zweck dieser Privilegien, der es rechtfertigt und gebietet, daß das später entstehende Pfandrecht dem früheren im Range vorgeht und daß, jedenfalls nach unserem deutschen Recht alle Schiffsgläubigerrechte den Vorrang vor der Schiffshypothek genießen?

Betrachten wir, um eine Antwort auf unsere Frage zu erlangen, die historische Entwicklung der Schiffsgläubigerrechte in den einzelnen Ländern, so zeigt sich, daß die Gründe, welche zu den Katalogen der Schiffsgläubigerrechte geführt haben, durchaus verschieden sind. So diente in Frankreich das Privileg vor der Einführung der Schiffshypothek als Ersatz der noch fehlenden Hypothek, so daß ursprünglich praktisch alle auf den Seeverkehr bezogenen vertraglichen Verpflichtungen des Reeders für die Gläubiger privilegiert waren. Anders in England. Da dort die registrierte Schiffshypothek bereits seit 1823 besteht, sind die "liens" im wesentlichen nur für deliktische Ansprüche entwickelt worden. In den USA wiederum, wo im vorigen Jahrhundert noch die Abladerinteressen dominierten, der Schiffsverkehr dagegen vorwiegend von britischen Schiffen besorgt wurde, hat die Entwicklung dazu geführt, daß praktisch für alle diesen Schiffen in amerikanischen Häfen geleisteten Dienste ein Schiffsgläubigerrecht zuerkannt wurde. Wir gewinnen demnach aus der Betrachtung der historischen Entwicklung für unsere Frage im Grunde nichts.

Wir müssen daher unsere Frage nach dem typisch seerechtlichen Zweck der Schiffsgläubigerrechte neu stellen und hier ist folgendes wesentlich:

Die Schiffsgläubigerrechte bewähren sich, wie alle Pfandrechte unabhängig vom Konkurs des Reeders auch im Falle einer Singularvollstreckung in das Schiff. Diese erfolgt durch Zwangsversteigerung. Mit der Versteigerung des Schiffes erlöschen die am Schiff bestehenden Pfandrechte und setzen sich an dem Versteigerungserlös mit der Wirkung fort, daß dieser den Pfandgläubigern nach Maßgabe des Rangverhältnisses ihrer Rechte zuzuteilen ist.

Da dieser Grundsatz nicht nur im deutschen Recht besteht, sondern gleichermaßen auch in allen Auslandsrechten gilt, ist es unerheblich, in welchem Hafen unter welcher Rechtsordnung und von welchem Gläubiger die Vollstreckung betrieben wird.

Die eigentliche Bedeutung und die typisch seerechtliche Funktion der Schiffsgläubigerrechte besteht nun darin, daß, wo auch immer in das Schiff eine Einzelvollstreckung erfolgt und welcher Gläubiger auch immer sie betreibt, die durch Schiffsgläubigerrechte privilegierten Forderungen, soweit sie durch den Erlös gedeckt sind, bei der Verteilung des Versteigerungserlöses mitberücksichtigt und befriedigt werden, und zwar unabhängig davon, wie der Reeder in seinem Heimatort als Schuldner haftet.

Das Gesagte gilt selbst dann, wenn der inländische Reeder in Konkurs gerät, das Schiff sich aber im Ausland befindet. Wohl gehört auch dieses Schiff zur Kon-

kursmasse. Ist aber der Konkursverwalter nicht in der Lage, das Schiff auch beizuziehen und wird es im Ausland im Wege der Singularvollstreckung versteigert, dann sind auch in diesem Falle die Schiffsgläubiger am Erlös mitbeteiligt.

Nur dann, wenn der Reeder nach Maßgabe des Haftungsabkommens von seiner Haftungsbeschränkung durch Errichtung des Haftungsfonds Gebrauch macht, scheiden jene Schiffsgläubiger der Vertragsstaaten, denen der Reeder beschränkt haftet, aus; dafür kommt ihnen der Haftungsfonds zugute, der nunmehr ausschließlich zur Befriedigung ihrer Forderungen dient.

Es ist also nicht der Konkurs des Reeders, wo das Privileg sich bewähren soll, sondern die Einzelexekution in das Schiff. —

Gehen wir von dieser Erkenntnis aus und fragen wir nunmehr, für welche Forderungen es notwendig und begründet ist, gerade im Falle der Singularvollstreckung teilzuhaben an dem Versteigerungserlös, dann ergibt sich, daß der Kreis der in Betracht kommenden Forderungen gegenüber dem geltenden Katalog der Schiffsgläubigerrechte zu reduzieren ist, daß er jedenfalls nicht mehr danach bestimmt werden kann, ob der Reeder beschränkt haftet oder nicht.

Prüfen wir den Katalog des § 754 HGB unter diesem Aspekt, so ist folgendes zu sagen.

- a) Gerechtfertigt und notwendig ist eine solche Sicherung zunächst für die Heuerforderungen der Schiffsmannschaft in zeitlicher Beschränkung. Man denke an den Fall, daß irgendein Gläubiger in einem ausländischen Hafen in das Schiff vollstreckt. Hier muß die Schiffsmannschaft aus dem Versteigerungserlös bevorzugt befriedigt werden und sie kann nicht darauf beschränkt bleiben, etwa vom Ausland her den inländischen Reeder belangen zu müssen. Insofern ist die Lage der Schiffsmannschaft eine wesentlich andere, als sie bei dem am Ort des Reeders tätigen Landpersonal gegeben ist, bei welchem eine solche Situation nicht eintritt, daher auch ein derartiges Sicherheitsbedürfnis nicht besteht.
- b) Gerechtfertigt ist ferner die Privilegierung der öffentlichen Schiffsabgaben und der Hafengebühren. Wird beispielsweise von einem Gläubiger im Hamburger Hafen in ein ausländisches Schiff vollstreckt, dann soll die öffentliche Hand nicht darauf angewiesen sein, den ausländischen Eigentümer in seinem Heimatland verklagen zu müssen, bei dem hier durchgeführten Vollstreckungsverfahren aber zusehen zu müssen, wie der Erlös unter anderen Gläubigern zur Verteilung kommt.
- c) Gleiches gilt für die Ansprüche aus Bergung und Hilfeleistung und für die Vergütungsforderung im Havereiverfahren. Auch diese Gläubiger sind am

Versteigerungserlös bevorzugt zu beteiligen, denn ihren Aufwendungen oder Opfern ist die Erhaltung des Schiffes auch für die übrigen Gläubiger zu verdanken.

- d) Auch die aus einem Schiffsunfall entspringenden deliktischen Ersatzforderungen mögen durch Schiffsgläubigerrechte privilegiert bleiben; und der Vorrang auch dieser Forderungen vor der Schiffshypothek erscheint gerechtfertigt, weil der Hypothekengläubiger in der Lage ist, seine Kreditgewährung von dem Abschluß einer Haftpflichtversicherung durch einen Reeder abhängig zu machen.

Dagegen ist nicht einzusehen, wodurch auch eine Privilegierung der aus Vertragsverletzung erwachsenden Ersatzansprüche der Ladungsbeteiligten und der Fahrgäste begründet sein soll. Zum einen sind es die Geschädigten selbst, welche sich ihren Vertragspartner unter dem Gesichtspunkt der Zuverlässigkeit ausgewählt haben, und dadurch unterscheiden sie sich von den deliktisch Geschädigten. Zum anderen sind die Ladungsbeteiligten in der Lage, durch Abschluß einer Transportversicherung sich selbst zu schützen. Es ist auch zu beachten, daß analoge Ersatzforderungen, die den Vertragsbeteiligten gegenüber andersartigen Unternehmern entstehen, in unserer Rechtsordnung nicht gesichert sind, mag die Vertragsverletzung von inländischen oder von ausländischen Vertragspartnern begangen werden. Eine überzeugende Begründung dafür, daß die Ansprüche im Seeverkehr etwa deshalb privilegiert sein sollen, weil Vertragsverletzung beim Schiffahrtsbetrieb begangen ist, läßt sich schwerlich finden.

- e) Auch die Notwendigkeit einer Privilegierung der Forderungen der Berufsgenossenschaft und der Versicherungsanstalt ist nicht einzusehen, zumal sich hier auch niemals die Notwendigkeit einer im Ausland durchzuführenden Klage ergibt.
- f) Auszuschließen von einer Privilegierung durch Schiffsgläubigerrechte sind sodann die aus Kreditgeschäften des Kapitäns entspringenden Erfüllungsansprüche gegen den Reeder. Es sei nicht verkannt, daß gerade bei Kleinbetrieben das Bedürfnis nach kurzfristigen Betriebskrediten vielfach ein vordringliches ist; und der Vorrang des späteren Rechts gegenüber dem früher entstandenen soll gerade bewirken, daß der Kapitän immer weitere Kredite soll erlangen können.

Wenn wir uns aber klarmachen, daß die Vorrangigkeit der Sicherung später aufgenommenen Kredite vor den aus früheren Kreditgeschäften bereits entstandenen Schiffsgläubigerrechten und Hypotheken dieses bedeutet, daß Werte des Schiffes, auf welche der Reeder bereits Kredit aufgenommen hat und welche zur Sicherung der früheren Kreditgeber bereits verpfändet worden sind, diesen Gläubigern nachträglich rangmäßig wieder entzogen und zur nochmaligen Kreditbeschaffung dem

neuen Gläubiger verpfändet werden, so kann eine solche rechtliche Konsequenz keinesfalls mit dem Hinweis auf nur praktische Bedürfnisse gerechtfertigt sein. Es kommt hinzu, daß diese Rechtslage gerade von zahlungsschwachen Reedern in mißbilligenswerter Weise ausgenutzt werden kann, indem, wie die Entscheidung in BGH 29, 195 ersehen läßt, Lieferanten in Kenntnis der Zahlungsschwierigkeit des Reeders Bestellungen nur noch vom Kapitän entgegennehmen, um sich hierdurch auf Kosten aller früheren Kreditgeber und Pfandgläubiger eine rangbegünstigte Sicherung zu verschaffen.

Wird aber die Privilegierung der Forderungen aus Kreditgeschäften des Kapitäns beseitigt, dann ist es notwendig, auch die Möglichkeit der Verbodmung zu überprüfen und sie, sofern sie überhaupt noch beibehalten werden soll, in ihren Voraussetzungen und in ihrer Wirkung so zu gestalten, daß sie nicht als Ersatz des für Kreditgeschäfte entfallenden Schiffsgläubigerrechts dienen kann. Will man dem Kreditbedürfnis der kleineren Betriebe Rechnung tragen, dann möge es dem Kapitän gestattet sein, ein rechtsgeschäftliches Pfandrecht an dem Schiff zu begründen, welches jedoch den Vorrang der älteren Rechte nicht beeinträchtigen darf.

Zum Schluß sei mit wenigen Worten noch auf das internationale Recht hingewiesen.

Die Entstehung von Schiffsgläubigerrechten beurteilt sich nach herrschender Auffassung nach der *lex loci*, da dieses die zuständige Rechtsordnung ist, welche über die Gewährung von Sicherheiten für die Gläubiger zu bestimmen hat. Ein in die Heimat zurückkehrendes deutsches Schiff ist daher vielfach auch mit ausländischen Schiffsgläubigerrechten belastet. Welche Wirkung hätte es nun, wenn unser Katalog der Schiffsgläubigerrechte reduziert werden sollte? Es gilt der Grundsatz, daß die nach ausländischem Recht entstandenen Schiffsgläubigerrechte anzuerkennen und zu respektieren sind. Für das Rangverhältnis aller am Schiff bestehenden dinglichen Rechte entscheidet jedoch das Recht jenes Ortes, wo die Zwangsvollstreckung erfolgt. Wird nun die Versteigerung des Schiffes im Inland betrieben, dann würden auch ausländische Schiffsgläubigerrechte nur insoweit einen Vorrang vor der Schiffshypothek genießen, als die den ausländischen Privilegien zugrundeliegenden Forderungen auch nach unserem deutschen Recht mit entsprechendem Schiffsgläubigerrecht gesichert sind. Ist das nicht der Fall, dann treten die ausländischen Privilegien hinter die Hypotheken und die vorrangigen Privilegien zurück. Insoweit käme also die Änderung unseres Gesetzes den Hypotheken zugute.

Die Reduzierung unseres Kataloges der Schiffsgläubigerrechte wäre dagegen ohne Wirkung, wenn in ein deutsches Schiff in einem ausländischen Hafen vollstreckt wird und wenn die zuständige *lex fori* weitergehende Schiffsgläubigerrechte anerkennt. Das gilt namentlich in jenen Ländern, welche die Privilegierungsabkommen von 1926 übernommen haben, in welchem auf Grund des deutschen Einflusses die Privilegierung der Forderungen aus Kreditgeschäften des Kapitäns anerkannt ist. In diesem Falle müßten es die deutschen Gläubiger hinnehmen, daß sie mit

einer im ausländischen Recht vorgesehenen größeren Zahl von Schiffsgläubigern konkurrieren, und es müßten auch die deutschen Hypotheken hinter diesen rangmäßig zurückstehen.

Es ist daher erforderlich, das Problem der Schiffsgläubigerrechte nicht nur im Zuge unserer bevorstehenden Seerechtsreform zu lösen, sondern auch international von neuem zur Erörterung zu stellen; und es will scheinen, daß die Situation für eine internationale Revision der Schiffsgläubigerrechte günstig ist, weil Großbritannien seit jeher, nunmehr aber auch die USA an einer Besserstellung der Schiffshypothek interessiert sind. Dieses Interesse beruht darauf, daß die USA nach dem letzten Kriege sowohl solchen Ländern, die ihre Schiffe verloren haben, als auch jenen Staaten, die durch Erwerb einer eigenen Flotte an der Weltschiffahrt teilzuhaben wünschten, Schiffe zur Verfügung stellten, wobei die Amortisation des Gegenwertes durch Schiffshypotheken gesichert wurde.