

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

HEFT 28

DR. HANS-CHRISTIAN ALBRECHT

Aufhebung von Schiffbauverträgen

AUFHEBUNG VON SCHIFFBAUVERTRÄGEN

Vortrag

von

Dr. Hans-Christian Albrecht

**gehalten vor dem Deutschen Verein für Internationales
Seerecht am 1. Dezember 1976**

AUFHEBUNG VON SCHIFFBAUVERTRÄGEN

1. Seit 1974 sind Schiffbauverträge in einem Umfang aufgehoben worden, wie dies in der Vergangenheit selten der Fall war. In der Zeitschrift HANSA fand ich Mitte 1976 eine Notiz, wonach bis dahin in diesen Jahren Verträge über ein Bauvolumen von rund 56 Mio. Tragfähigkeitstonnen storniert worden sind. Das deckt sich gut mit Angaben, die ich in der November-Ausgabe des Industrie Magazins gefunden habe, wo, bemessen nach Bruttoregistertonnen, dargestellt wird, dass, einschliesslich der ersten Hälfte 1976, seit 1974 Verträge über rund 27 Mio. Bruttoregistertonnen weltweit aufgehoben worden sind. Interessant mag auch sein, sich im Vergleich dazu vor Augen zu halten, dass die Jahresproduktion in unserem Lande 1975 sich bei einer Weltjahresproduktion von rund 30 Mio. BRT auf rund 2,3 Mio. BRT mit einem Wert von etwa 7 Milliarden belief. Diese Zahlen zeigen die wirtschaftliche Bedeutung des Themas, über das wir heute sprechen wollen.

2. Der Hintergrund dieser Stornierungswelle ist bekannt. Zum überwiegenden Teil massgeblich ist die sogenannte Ölkrise, in deren Folge sich zeigte, dass zu viele Tanker mit den entsprechenden grossen Tonnagezahlen in Auftrag gegeben worden waren. Wenn auch die weitaus überwiegende Zahl aller Auftragsstornierungen durch gütliche Vereinbarungen in der Vergangenheit geregelt worden ist, kann doch nicht zweifelhaft sein, dass die juristischen Zusammenhänge auch für solche Vereinbarungen von erheblicher Bedeutung sind. Gibt es ein Recht, den Schiffbauvertrag einseitig zu beenden, so mag sich die Lage anders beurteilen und mögen die Verhandlungen einen anderen Verlauf nehmen als dann, wenn die Vorschriften, die jeweils gelten, ein solches Recht nicht

3. Bevor ich mich Einzelheiten der deutschen Rechtsordnung zuwende, möchte ich einige Hinweise auf das System anderer Rechtsordnungen geben. Wir werden dabei feststellen können, in welchem Masse, wenn überhaupt, die Möglichkeiten des deutschen Rechts sich von denen anderer Rechtsordnungen unterscheiden. Allerdings will ich mich in der Tat auf Hinweise beschränken. Es soll nicht meine Sache sein, andere Rechtsordnungen in extenso darzustellen. Die Möglichkeit, solche Hinweise geben zu können, verdanke ich überwiegend der Arbeit der CMI Kommission für Schiffbauverträge, die versucht hat, sich rechtsvergleichend ein Bild über die rechtlichen für Schiffbauverträge geltenden Vorschriften in den verschiedenen Ländern zu bilden.

Verallgemeinernd kann man sagen, dass im wesentlichen von zwei Gruppen von Rechtsordnungen zu sprechen ist. Einerseits handelt es sich um die Gruppe derjenigen Länder, in denen keine speziellen Vorschriften der Rechtsordnung bestehen, die dem Besteller einseitige Lösungsrechte zubilligen. Andererseits gibt es eine Gruppe von Rechtsordnungen, zu denen die deutsche Rechtsordnung gehört, die spezielle Möglichkeiten einseitiger Aufhebung von Schiffbauverträgen durch den Besteller regeln.

4. Wo immer es keine speziellen Lösungsrechte gibt, gilt mit allen aus der jeweiligen nationalen Rechtsordnung folgenden Unterschiedlichkeiten im Prinzip, dass der Besteller, der nicht weiterbauen will und der deswegen gegebenenfalls nicht zahlt und seinen mangelnden Fortsetzungswillen bekundet, in Verzug gerät. Im angelsächsischen Recht stellt sich die endgültige Weigerung des Bestellers demgemäss als "repudiation" dar. Lord Justice Asquith (in Howard v. Bigford Tool Corp. Ltd.) beschreibt die rechtliche Weigerung plastisch mit den Worten: "An unaccepted repudiation is a thing writ in water and of no value to anybody".

Der Unternehmer ist also weiterhin berechtigt, Erfüllung und Zahlung zu verlangen. Die Wahl, auf Schadensersatzanspruch überzugehen, bleibt ihm offen. Es liegt auf der Hand, dass die Situation eines Bestellers, der eine Aufhebungsverhandlung führen will, entsprechend dieser Rechtslage zu beurteilen ist. Sofern nicht kaufmännische Überlegungen obwalten, wird allenfalls nach Schadensersatzprinzipien abgerechnet werden können. In Zeiten einer Marktkrise, in denen die Beschaffung neuer Aufträge für die Werft höchst problematisch ist, in denen Schadensminderungsmöglichkeiten spärlich gesät sind, hat sicherlich der Werftunternehmer eine ausserordentlich starke Verhandlungsposition. Ich möchte diese Fragen hier nicht vertiefen. Die allgemeinen Prinzipien des Schadensersatzrechts - sofern nicht Erfüllung verlangt wird - bedingen nach der jeweiligen Ausgestaltung in der jeweiligen Rechtsordnung die Ergebnisse.

5. Ich möchte aber einige Überlegungen darüber anstellen, ob in diesen Rechtsordnungen, die das einseitige Lösungsrecht des Bestellers nicht anerkennen, unter Umständen wie denen der hier für den Stornierungswunsch zugrundeliegenden Ölkrise, speziell im Tankergeschäft, Aufhebungsmöglichkeiten aus allgemeinen Rechtserkenntnissen hergeleitet werden können. Ich denke an das Prinzip, das sich deutsch-rechtlich als Fortfall der Geschäftsgrundlage darstellt und das in den angelsächsischen Ländern unter dem Begriff "frustration" manchmal auch "hardship" auftritt. Es sei dahingestellt, ob diese Rechtsfigur in allen Ländern dieser Gruppe von Rechtsordnungen gilt. Jedenfalls gilt sie beispielsweise in den angelsächsischen Ländern.

Allerdings scheint mir nicht zweifelhaft, dass die englische Rechtsprechung zum Begriff der frustration unter den hier unterstellten Umständen der Ölkrise, also dem Marktverfall für Tanker und Tankerraten, in der Regel

möchte auf zwei Entscheidungen hinweisen, die mir dies zu belegen scheinen. Einmal die Entscheidung von Lord Radcliffe in Davis v. Fareham Contractors (1956 AC729). Hier heisst es u.a.:

"Frustration occurs when ever the law recognises that without default of either party that a contractual obligation has become incapable of being performed because the circumstances in which performance is called for would render it a thing different from that which was undertaken by the contract. It is not hardship or inconvenience or material loss itself which calls the principal of frustration into play. There must be as well such a change in the significance of the obligation that the thing undertaken would, if performed, be a thing different from that contracted for."

Zum anderen die Entscheidung in British Movietones Ltd. v. London and District Cinemas (1952 A.C.166). Lord Simon spricht hier aus:

"The parties to an executory contract are often faced with a turn of events which they did not at all anticipate - a wholly abnormal rise or fall in prices, a sudden depreciation in currency, an unexpected obstacle to the execution, or the like. Yet this does not in itself affect the bargain which they have made."

Sehr ähnlich ist im Prinzip die Rechtsprechung in den Vereinigten Staaten. Auch da, wo, wie in den USA, im Uniform Commercial Code bezüglich von Verkaufsmöglichkeiten spezielle hardship Regeln eingeführt sind, scheint die Lösungsmöglichkeit von Verträgen letztlich nicht zu bestehen. Die Vorschrift besagt in ihrem wesentlichen Teil,

agreed, has been made impracticable by the occurrence of a contingency the non-occurrence of which was a basis assumption on which the contract was made". (Anm. 1) In der offiziellen Begründung dazu wird deutlich:

"Increased cost alone does not excuse performance unless the rise in cost is due to some unforeseen contingency which alters the essential nature of the performance. Neither is a rise or a collapse in the market in itself a justification, for that is exactly the type of business risk which business contracts made at fixed prices are intended to cover. But a severe shortage of raw materials or of supplies due to a contingency such as war, embargo, local crop failure, unforeseen shutdown of major sources of supply or the like, which either causes a marked increase in cost or altogether prevents the seller from securing supplies necessary to his performance, is within the contemplation of this section."

Mir scheint, man kann es wagen festzustellen, dass mindestens für den Kreis der Common Law Länder im Ergebnis davon auszugehen ist, dass auch frustration als Rechtsprinzip die einseitige Lösung unter den hier fraglichen Tatbeständen nicht ermöglicht.

6. Nicht nur in Ländern, in denen es keine einseitige Vertragsaufhebungsmöglichkeiten aufgrund spezieller Vorschriften gibt, sondern auch z.B. in unserer deutschen Rechtsordnung - und sicherlich auch in anderen Ländern der Gruppe von Rechtsordnungen, die einseitige Lösungsmöglichkeiten kennen - gelten dem frustration Prinzip der angelsächsischen Länder verwandte Regeln.

Auch im deutschen Recht stellt sich also die Frage, ob mit

eine Lösung vom Vertrag oder doch mindestens eine Vertragsanpassung unter den hier zugrunde gelegten allgemeinen Sachverhaltsannahmen vom Besteller erreicht werden kann. Jeder Einzelfall mag verschieden gelagert sein. Fälle sind vorstellbar, in denen besondere Sachverhaltsmomente zu berücksichtigen sind. Unter Ausserachtlassung solcher spezieller Momente bei lediglich verallgemeinernder Betrachtung der Marktsituation als auslösendem Moment für den Lösungswunsch des Bestellers kann aber die Antwort nicht anders lauten als im angelsächsischen Recht.

Die Rechtsprechung hat deutlich herausgearbeitet, dass es nicht Sinn des Prinzips des Fortfalls der Geschäftsgrundlage ist, Risiken abzuwälzen, die sich aus Marktsituationen ergeben. (Anm. 2) Die Tatsache allein, dass der Einsatz eines Tankers oder eines anderen Schiffes auf dem Markt nicht mehr mit Gewinn, sondern nur noch mit Verlust erfolgen kann, sei es auch gekoppelt mit der Tatsache, dass der Wiederverkaufspreis vielleicht nur noch $\frac{1}{3}$ des Herstellungspreises beträgt, erlaubt daher in der Regel nicht die Berufung auf den Fortfall der Geschäftsgrundlage.

Letztlich kommt das deutsche Recht für Fälle dieser Art zu Ergebnissen, die mit der angelsächsischen Rechtsprechung durchaus vergleichbar sind. Auch bei uns müssen Umstände besonderer Art hinzukommen, wenn unter Berufung auf den Fortfall der Geschäftsgrundlage oder deren Änderung eine Anpassung des Vertrages oder gar eine Lösung vom Vertrag zulässig sein soll. Vor allem muss hinzukommen, dass Umstände, die beide Parteien des Vertrages als Bestand und als Voraussetzung für die Durchführbarkeit des Vertrages angenommen und gegenseitig akzeptiert haben, unvorhersehbar nicht in Erfüllung gehen. Ein gutes Beispiel dafür ist der sogenannte Bohrhammerfall. (Anm. 3)

Hier handelte es sich darum, dass auch der Unternehmer

damaligen Ostzone erteilten Auftrages handelten. Die bestellten Bohrhämmer konnten ihres technischen Standards wegen nur in Ostdeutschland verwendet werden. Während der Abwicklung des Auftrages begann die Berlin-Blockade und die ostdeutschen Kunden des Bestellers weigerten die Abnahme. Die Lieferung dorthin wurde unmöglich. Hier ist die Berufung auf den Fortfall der Geschäftsgrundlage zugelassen worden. In der Tat ist es etwas anderes, wenn die von beiden Parteien akzeptierte und beiden Parteien bekannte Grundlage der Bestellung durch solche Ereignisse entfällt, als wenn sich lediglich allgemein die Marktsituation drastisch ändert. Das allgemeine Risiko eines Bestellers, ob er den bestellten Gegenstand gewinnbringend verwenden kann, ist in aller Regel der Unternehmer nicht bereit, als Grundlage einer Vertragsvereinbarung zu akzeptieren.

7. Die Möglichkeit einseitiger Aufhebung von Schiffbauverträgen durch den Besteller folgt also unter den hier geltenden Umständen in der Regel nicht aus allgemeinen Rechtsprinzipien. Die Rechtsvorschriften der Länder, die einseitige Aufhebung durch den Besteller zulassen, sind also von durchaus praktischer Bedeutung. Bei diesen Vorschriften handelt es sich natürlich nicht um spezielle Vorschriften für Schiffbauverträge. Die Anknüpfung erfolgt vielmehr in der Regel an Vorschriften des Werkvertragsrechts.

Im holländischen Recht findet sich eine Bestimmung dieser Art in Art. 1647 des holländischen bürgerlichen Gesetzbuches, die (in freier Übersetzung) lautet:

"Der Besteller ist berechtigt, den Vertrag zu kündigen, auch wenn die Arbeit bereits begonnen hat, mit der Massgabe jedoch, dass er verpflichtet bleibt, den Unternehmer für alle Kosten, Arbeit und entgangenen Gewinn zu entschädigen."

soll das gleiche Prinzip zum Ausdruck kommen. Ebenso wie bisher wird man also auch in Zukunft für das holländische Recht damit zu rechnen haben, dass es eine einseitige Lösungsmöglichkeit des Bestellers für Schiffbauverträge gibt, denn nach holländischem Recht sind Schiffbauverträge in der Regel Werkverträge, für die diese Vorschrift gilt. Ähnlich wie in unserer Rechtsordnung bleibt eine Zahlungspflicht des Bestellers bestehen, die allerdings ihrem Wortlaut nach etwas anders ausgestaltet ist als in der deutschen Rechtsprechung.

Lassen Sie mich auch ein Wort zur schwedischen und norwegischen Rechtsordnung sagen. Diese kennen zwar keine ausdrücklichen gesetzlichen Bestimmungen, die dem Besteller das einseitige Aufhebungsrecht geben, jedoch hat die Rechtslehre (anscheinend noch nicht bestätigt durch die Rechtsprechung) Prinzipien entwickelt, die der deutschen Aufhebungsvorschrift in manchem nahekommt. Nach den Erkenntnissen der Rechtslehre soll die einseitige Aufhebung bis zu demjenigen Zeitpunkt möglich sein, nach dessen zeitlicher Überschreitung die Errichtung des Werkes soweit fortgeschritten ist, dass es wirtschaftlich vorteilhafter ist, das Schiff fertigzustellen als mit der Herstellung aufzuhören. Gradmesser soll dabei die Betrachtungsweise sein, die im Konkurs des Bestellers angebracht wäre: "Was ist billiger für die Werft, fortzufahren und das Schiff an einen Dritten zu verkaufen, oder mit der Herstellung aufzuhören?" Auch in diesen Ländern ist Folge der Aufhebung die Verpflichtung, die Werft voll zu entschädigen. Allerdings scheint nicht geklärt zu sein, ob es sich um eine Kompensation nach Schadensersatzprinzipien, oder um eine solche wie im deutschen Recht handelt, nach der nicht Schadensersatz, sondern Erfüllung und Zahlungsverpflichtung abzüglich gewisser Ersparnisse oder anderweitiger Verdienste des Unternehmers vorgeschrieben ist.

Weltschiffbau, gelten ebenfalls vergleichbare Bestimmungen. Art. 641 des japanischen bürgerlichen Gesetzbuches enthält eine Bestimmung, die (in freier Übersetzung) lautet:

"Solange der Unternehmer das Werk noch nicht vollendet hat, kann der Besteller den Vertrag kündigen, bleibt indessen verpflichtet, für den entstandenen Schaden aufzukommen."

Es scheint nach japanischem Recht anerkannt, dass es sich, ähnlich wie im deutschen Recht, insoweit nicht um Vertragsbruch handelt, dass dennoch aber für die Zahlung Schadensersatzprinzipien gelten, und dass demgemäss im Hinblick auf Art. 416 des japanischen bürgerlichen Gesetzbuches, der den Umfang der Schadensersatzpflicht regelt, auch entgangener Gewinn zu zahlen ist, jedoch Ersparnisse anzurechnen sind.

Auch nach italienischem Recht (Art. 1671 des bürgerlichen Gesetzbuches) können Werkverträge vom Besteller einseitig gekündigt werden. Auch nach dieser Rechtsordnung zählen Schiffbauverträge in der Regel zu den Werkverträgen. Der kündigende Besteller bleibt verpflichtet, dem Unternehmer Aufwendungen und Kosten ebenso wie entgangenen Gewinn zu ersetzen.

Schliesslich liesse sich noch feststellen, dass in Canada, und zwar in der Provinz Quebec, in der nicht die Prinzipien des Common Law gelten, einseitige Aufhebung von Schiffbauverträgen durch den Besteller nach den Vorschriften des Art. 1691 des bürgerlichen Gesetzbuches möglich ist. Wiederum bleibt der Besteller verpflichtet, den Unternehmer voll zu entschädigen. Auch hier sind Ersparnisse, offensichtlich nach den Prinzipien der Schadensminderungspflicht, anzurechnen.

keit für Werkverträge, zu denen in der Regel auch Schiffbauverträge gehören, in § 649 BGB geregelt.

"Der Besteller kann bis zur Vollendung des Werkes jederzeit den Vertrag kündigen. Kündigt der Besteller, so ist der Unternehmer berechtigt, die vereinbarte Vergütung zu verlangen; er muss sich jedoch dasjenige anrechnen lassen, was er infolge der Aufhebung des Vertrags an Aufwendungen erspart oder durch anderweitige Verwendung seiner Arbeitskraft erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt."

Es scheint, dass der Gesetzgeber sich wohl überlegt hat, ob es gerecht sei, für den Werkvertrag eine solche einseitige Lösungsmöglichkeit vorzusehen. In der Begründung für das Gesetz heisst es sinngemäss, dass die Gewährung eines einseitigen Kündigungsrechts als angemessen anzusehen sei, weil der Kunde in erster Linie an der Vollendung des in Auftrag gegebenen Werkes interessiert sei, der Unternehmer aber keinen Nachteil erleidet, weil er das Recht auf Entlohnung behält. Sieht man sich die Situation an, die heute im Schiffbaugeschäft vorherrscht, so mag die Frage erlaubt sein, ob diese Abwägung der Parteiinteressen, von der der Gesetzgeber ausgegangen ist, wirklich auf die spezielle Situation passend ist. Die Werft, die Bauverträge verliert, muss sich mit den schwierigen Problemen auseinandersetzen, wie sie ihre Leute beschäftigen kann, die sie doch, wie wir alle wissen, nicht so ohne weiteres entlassen kann. Diese Leute sind für sie die Grundvoraussetzung für spätere und künftige wirtschaftliche Tätigkeit und Erfolge. Ich will an dieser Stelle nicht weiter darauf eingehen. Die Frage der Entlassung von Leuten ist auch rechtlich ein Problem, auf das wir noch zu sprechen kommen.

Rechtsdogmatisch handelt es sich bei der Vorschrift um ein Kündigungsrecht. Es ist also nicht ein Schadensersatzan-

tritt, den der Besteller gegebenenfalls ausübt. Das Recht, den Werklohn auch weiterhin zu fordern, ist daher kein Schadensersatzanspruch. Es kann aber dennoch nicht geleugnet werden, dass die Ausgestaltung der Kündigungsfolgen durch § 649 BGB rein von der praktischen Abrechnungsseite her sehr einer Abrechnung nach Schadensersatzgrundsätzen entspricht. Es handelt sich zwar nicht darum, dass der im Schadensersatzrecht übliche Vorteilsausgleich und die Schadensersatzminderungspflicht zum Zuge kommen, dennoch führt die Abrechnungsvorschrift, wie wir sehen werden, zu vergleichbaren Folgen. Die wesentliche Bedeutung des § 649 BGB ist daher diejenige, dass der Besteller sich einseitig lösen kann, und dass es nicht in der Entscheidungsbefugnis des Unternehmers belassen wird, ob er einen in Verzug geratenen, weil nicht mehr erfüllungsbereiten Besteller zur Erfüllung anhält oder nach § 326 BGB vorgeht. Der Erfüllungsanspruch, Zahlung gegen Lieferung des Werkes zu verlangen, kann vom Unternehmer nach einer Kündigung nicht mehr geltend gemacht werden. (Anm. 4) Er ist vielmehr vom Augenblick der Kündigung an ähnlich gestellt, als hätte er dem in Verzug geratenen Besteller gegenüber die Erfüllung abgelehnt.

9. Die deutsche Auffassung geht dahin, dass die Vorschrift des § 649 BGB nicht zwingend sei. (Anm. 5) Es kann daher im Schiffbauvertrag vereinbart werden, dass es kein Recht zur einseitigen Aufhebung seitens des Bestellers gibt. Ich muss allerdings sagen, dass mir in unserer Praxis ein Fall, in dem erkennbar und ausdrücklich das Kündigungsrecht beseitigt wurde, nicht bekannt geworden ist.

Nunmehr wird sich allerdings die Frage stellen, ob aus dem Zusammenhang oft sehr voluminöser und in viele Einzelheiten gehender Schiffbauverträge auslegungsweise geschlossen werden muss, dass das Kündigungsrecht beseitigt werden sollte.

larverträge, wie sie heute vielfach angewendet werden, wie insbesondere den Standardformularvertrag der japanischen Schiffbauer (Form SAJ STACON Jan. 1974) oder auf den AWES Formularvertrag (AWES = Association of West European Ship Builders) hinzuweisen. In diesen Formularverträgen, ebenso auch wie in vielen Singularverträgen bedeutender Werften, finden sich Vorschriften, die eingehend regeln, was im Falle des Verzuges des Bestellers mit einer Zahlung zu gelten habe. In der Regel kann der Schiffbauer dann seinerseits den Vertrag kündigen und behält das Recht, volle Entschädigung zu verlangen. Auch wird geregelt, ob er das Schiff weiterbauen muss oder nicht, um den Schaden festzustellen. Regelmässig werden dem Unternehmer Verkaufsrechte eingeräumt, häufig sogar für privaten Verkauf. Die Regelungen zeichnen sich durch sehr detaillierte Bestimmungen aus und es könnte die Frage auftreten, ob sie abschliessend regeln, was zu gelten habe, wenn der Besteller seine Raten nicht mehr bezahlt und ob deswegen anzunehmen ist, dass für das einseitige Kündigungsrecht des Bestellers mit den dafür geltenden Rechtsfolgen kein Raum mehr ist.

M.E. kann das, jedenfalls bei den uns bekanntgewordenen Formularverträgen, für den Fall, dass deutsches Recht auf sie anwendbar ist, nicht angenommen werden. Das, was die Verträge regeln wollen, sind die Folgen eines Verzuges. Über die Frage des Kündigungsrechts des Bestellers enthalten sie nichts. Ich bin daher der Meinung, dass diese Art der Vertragsgestaltung nicht zu der Auslegung führt, dass das Kündigungsrecht nicht geltend gemacht werden kann. Es müsste dann schon ausdrücklich ausgeschlossen sein. Es scheint mir ratsam, dass die Vertragsparteien sich bei ihren Vertragsverhandlungen darüber Gedanken machen, ob das Kündigungsrecht bestehen bleiben soll oder nicht, und dass im Vertrage alsdann eindeutig gesagt wird, was gelten soll.

Wie wirkt es sich aus, dass der Lohnanspruch sich um dasjenige mindert, was der Unternehmer an Aufwendungen erspart oder böswillig zu ersparen unterlässt. Mir scheint es am zweckmässigsten, das an einigen Beispielen zu demonstrieren:

- 10.1. Durch die Rechtsprechung ist anerkannt, dass der Unternehmer nicht verpflichtet ist, ein halb vollendetes Werk, also ein halb vollendetes Schiff, weiter zu bauen, ebenso wie der Besteller nicht mehr verpflichtet ist, etwas abzunehmen (Anm. 6).

Auch ist klar, dass es dem Unternehmer freisteht, das Werk zu vollenden oder anderweitig zu veräußern. Vollendet der Unternehmer das Werk, ist er selbstverständlich verpflichtet, den Ertrag dafür auf den Lohnanspruch anzurechnen (Anm. 7).

- 10.2. Da die Kündigung nur solange ausgesprochen werden kann, als das Werk noch nicht vollendet ist, handelt es sich regelmässig um Abrechnungssituationen, die sich für ein im Augenblick der Kündigung noch nicht voll hergestelltes Schiff ergeben. Material, Löhne, Gemeinkosten und Gewinn sind die wesentlichen Faktoren, die im Abrechnungsverhältnis zu berücksichtigen sind.

10.2.1. Material

In der Regel ist Material schon beschafft. Den Materialwert allerdings wird der Unternehmer sich nur anrechnen lassen müssen, wenn er in der Lage ist, das Material für andere Aufträge ohne Nachteil zu verwenden. Gerade im Fall der Stornierung von Tankern ergibt sich hier das Problem, dass beispielsweise der Schiffbaustahl, die Platten oft für andere Werkaufträge der Abmessungen und Stärke

eine Anrechnung nicht in Betracht kommen.

Regelmässig ist auch Material schon bestellt, wenn auch vielleicht nicht geliefert. Kann sich die Werft aus den Lieferverträgen nicht lösen, und kann sie auch das dann zu liefernde Material nicht anderweitig verwenden, kommt auch insofern ein Abzug vom Werklohnanspruch nicht in Betracht. Sehr häufig hat sich gezeigt, dass hier eine der grössten Abrechnungsschwierigkeiten liegen, denn sehr häufig ist ein erheblicher Teil des Materials langfristig zur Preiswahrung vorbestellt und die Lieferanten sind nicht bereit, von ihren Lieferrechten Abstand zu nehmen oder doch nur gegen entsprechende Zahlungen.

Einfacher ist es natürlich, wenn Material noch nicht bestellt ist. Der kalkulatorische Faktor dafür wird zur Anrechnung kommen müssen.

10.2.2. Löhne

Es hängt sehr von den Umständen ab, ob Löhne, die mit den kalkulierten Lohnstunden in den Baupreis eingerechnet sind, für alle nicht in Anspruch genommenen Lohnstunden gegen den Lohnanspruch abzurechnen sind. Sicher ist dies dann der Fall, wenn die Löhne produktiv für andere Aufträge genutzt werden können. Was aber soll gelten, wenn andere Aufträge, die schon bestanden, lediglich in der Bearbeitung vorgezogen werden, ohne dass das Auftragsvolumen der Werft sich wieder auffüllt durch neue Aufträge, die nur deswegen hereingenommen werden können, weil der fragliche Auftrag erledigt ist. Ich meine, dass in diesem Fall die Lohnaufwendungen nicht gespart werden, so dass insoweit eine Anrechnung nicht erfolgen kann.

Frage auf, ob der Werftunternehmer gehalten ist, Leute zu entlassen, und ob er böswillig Aufwendungen nicht spart, wenn er dies nicht tut. Es gibt auch dazu keine repräsentative Rechtsprechung. Meine persönliche Meinung ist es, dass einer Werft in der Regel nicht zugemutet werden kann, ihre Arbeiter zu entlassen. Sie sind der Stock für künftig gewinnbringende Tätigkeit. Die Werft hat auch soziale Pflichten ihren Arbeitern und Angestellten gegenüber. Das Schreckgespenst der Arbeitslosigkeit steht im Hintergrund. Ich kann mir daher nicht vorstellen, dass eine Werft im Regelfall böswillig handelt, wenn sie sich nicht zwecks Minderung des Werklohnanspruchs entschliesst, Arbeiter zu entlassen.

Auch die Frage der Abrechnung in den Baupreis einkalkulierter Überstunden ist bedeutsam. Werden diese Überstunden nicht geleistet und demgemäss die Überstundenzuschläge infolge der Kündigung nicht gezahlt, so ist das dadurch Ersparte anzurechnen. Die Grenze mag da liegen, wo durch Tarife oder Betriebsvereinbarung den Arbeitnehmern Überstundenlöhne garantiert sind.

10.2.3. Gemeinkosten

Gemeinkosten werden in der Regel nicht gespart. Sie sind in die Baupreiskalkulation mit eingeflossen. Ein Abzug dafür kann also in der Regel nicht in Betracht kommen (Anm. 8). Anders mag es im Einzelfall sein, wenn ein neuer Auftrag, der nur deswegen genommen werden konnte, weil der andere Auftrag entfiel, die volle Abdeckung auch der Gemeinkosten in gleicher anteiliger Höhe ermöglicht.

10.2.4. Ersatzaufträge

Immer wieder stellt sich die Frage, ob die Werft verpflichtet sei, wenn sie ihrer Anrechnungspflicht genügen will, Ersatzaufträge entgegenzunehmen. Wir brauchen hier nicht zu vertiefen, dass dies eine der Lösungen ist, die in fast allen Fällen der Stornierung von Schiffbauaufträgen versucht wird und zu oft segensreichen beide Parteien befriedigende Lösungen führt. Auch die Werft hat ja ein Interesse, ihre Beschäftigung fortzuführen. Sie ist auch vielleicht in Einzelfällen bereit, dafür gewisse preisliche Opfer zu bringen. Ob sie wirklich dazu verpflichtet ist, ist eine andere Frage. Nur das böswillige Unterlassen von Ersparungen führt zu Anrechnungspflichten. Es ist aber sicherlich nicht in jedem Fall böswillig, wenn die Werft sich zu bestimmten Ersatzaufträgen, die ihr angedient werden, nicht verstehen kann. Es ist durchaus denkbar, dass ihr angediente Aufträge im Einzelfall nicht in ihr Schiffbauprogramm passen. Sie mögen zeitlich nicht zu bewerkstelligen sein, sie mögen der Art der Schiffsbauten nach der Werft nicht in das Programm hineinpassen. Eine gewisse Beweglichkeit der Werft wird verlangt werden können. Diese zu überspannen, bedeutet aber, den Begriff der Böswilligkeit falsch auszulegen. Ist es der Werft allerdings ohne ernst zu nehmenden Nachteil möglich, Ersatzaufträge zu akzeptieren, so ist sie dazu verpflichtet und muss sich anrechnen lassen, was sie dadurch an Kosten auffangen kann (Anm. 9).

11. Wer ist beweispflichtig dafür, dass die Werft etwas erspart oder böswillig zu ersparen unterlassen hat? Es ist in der Rechtslehre nicht zweifelhaft, dass prinzipiell der Besteller beweispflichtig dafür ist, dass er nicht den vollen

dies eine Beweislage ist, der der Besteller oft kaum nachkommen kann. Ihm fehlt häufig nicht nur der Einblick in die Kalkulationen der Werft, er weiss vielmehr zusätzlich in der Regel nicht, jedenfalls nicht genau, welches Material schon geliefert oder bezahlt ist, wie sich die Lohnstunden errechnen und über die Zeit des Schiffbaues verteilen und wie die Gemeinkosten anzusetzen sind. Leider fehlt es auch hier weitgehend an Rechtsprechung, doch meine ich, dass dieses einer der typischen Fälle ist, in denen nach neuerer Tendenz der Rechtsprechung auch auf anderen Rechtsgebieten eine gewisse Aufklärungspflicht der Werft anzunehmen ist. Ähnliche Probleme ergeben sich wegen ähnlicher gesetzlicher Bestimmungen z.B. im Arbeitsrecht. § 615 BGB regelt, dass bei Annahmeverzug des Arbeitgebers der Arbeitnehmer einen Lohnanspruch hat abzüglich des anderwärts Erlangten oder böswillig nicht Erlangten. Auch auf diesem Rechtsgebiet scheint die Tendenz dahin zu gehen, dass dem Arbeitnehmer eine Darlegungspflicht obliegt unbeschadet der im Prinzip bestehenbleibenden Beweispflicht der anderen Seite. Ähnliches wird man nach meiner Auffassung im Schiffbauvertrag anzunehmen haben.

Ein Sonderfall ist dann gegeben, wenn die Werft bereits erklärt hat, dass sie Einsparungen machen könne. In solchem Fall könnte nach einer im Schrifttum vertretenen Meinung (Anm.10 siehe Seite 18) der Werkunternehmer verpflichtet sein, die Höhe seiner Einsparung zu spezifizieren, um die Klage schlüssig zu machen. Behauptet der Besteller dann, es seien höhere Einsparungen anzunehmen, so ist er dafür darlegungs- und beweispflichtig.

12. In der Praxis tritt auch immer wieder die Frage auf, ob im Falle eines in Raten zahlbaren Schiffspreises der im Augenblick der Kündigung noch nicht bezahlte Rest der Raten, gegebenenfalls abzüglich der Anrechnungsbeträge, in einem Betrag sofort fällig wird, oder ob Weiterzahlung in Raten

hierzu fehlt es an Rechtsprechung. Meine persönliche Meinung ist, dass der Besteller nicht anders und nicht mehr leisten muss als im Werkvertrag vorgesehen. Daraus folgt, dass auch weiterhin in Raten geleistet werden kann, und dass die Einsparungen, um die sich der Preis mindert, bei den jeweils letzten Raten in Abzug zu bringen sind. Sollte aber Zahlung in einem Betrage rechtens sein, wird der Werftunternehmer sich einen Abzug für gesparte Zinsen gefallen lassen müssen.

13. Es gibt Fälle, in denen der Besteller Sicherheit in Form von Bürgschaften oder Bankgarantien dafür gibt, dass die Baupreisraten ordnungsgemäss gezahlt werden. Im Geschäft z.B. mit koreanischen und japanischen Werften, insbesondere da, wo es sich um Reeder von Ein-Schiffs-Gesellschaften handelt, ist dies gang und gäbe. Hat eine Bank selbstschuldnerische Bürgschaften für diese Verpflichtungen übernommen, so bleibt nach meiner Auffassung die Bürgschaft auch dann in Kraft, wenn der Vertrag gekündigt wird. In den Kommentaren zu § 649 BGB ist deutlich angesprochen, dass existierende Sicherheiten bestehen bleiben. (Anm. 11) Auch für die Bürgschaft dürfte das gelten, denn die Verpflichtung des Bestellers ändert sich ihrer Natur nach nicht. Auch wenn der Vertrag nach dem Wortlaut des § 649 BGB gekündigt ist, bleibt doch die Zahlungsverpflichtung, wenn auch mit Anrechnungsanspruch, der Rechtsnatur nach un geändert bestehen. Die Bürgschaft wird sich auch darauf erstrecken. Das Gleiche sollte gelten, wenn der unscharfe Begriff Garantie in der Banksicherheit gewählt worden ist. Doch führt es zu weit, das im einzelnen zu vertiefen, können doch Garantien von durchaus unterschiedlichem Rechtsgehalt sein, die Formulierungen sind bedeutsam, die Frage der Abhängigkeit von der Hauptverpflichtung ist bedeutsam. Ich möchte mir weiteres ersparen.

14. Umgekehrt stellt sich die Frage, was aus dem Sicherungs-

kündigt und was aus einer etwa für eine Bank als Finanzier des Bestellers eingetragenen Hypothek am Schiffbauwerk wird, wenn der Vertrag aufgekündigt wird.

14.1. Die Sicherungsübereignung am Schiffbauwerk und am angeschafften Material hat den Sicherungszweck, Sicherheit für die Rückforderungsansprüche bezüglich der geleisteten Anzahlungen zu gewähren, wenn die Werft den abgeschlossenen Vertrag nicht erfüllen kann. Durch die Kündigung des Bestellers wird der Vertrag mit Ausnahme der Zahlungspflicht des Bestellers hinfällig. Die Werft muss nicht mehr leisten. Mir scheint, der Sicherungszweck ist entfallen, damit ist auch der Grund für die Sicherungsübereignung entfallen. Demgemäss fällt das zur Sicherung übertragene Eigentum auf die Werft zurück, wenn die Sicherungsübereignung auflösend bedingt war. Anderenfalls hat der Besteller das zur Sicherung übertragene Eigentum der Werft zurückzuübertragen. Es wäre sinnvoll, für diese sicherlich nicht ganz eindeutige Frage Vorsorge in der Vertragsgestaltung zu treffen. Klarstellung darüber, dass so zu verfahren ist, sollte - sei es durch Formulierung auflösender Bedingungen oder durch die Aufnahme einer Verpflichtung, solchenfalls das Sicherungseigentum zurückzuübertragen - in den Vertragsverhandlungen erwogen werden.

14.2. Anders verhält es sich mit der für die Bank als Finanzier des Bestellers eingetragenen Hypothek auf dem Schiffbauwerk. Ausgehend vom Regelfall, wenn es überhaupt einen solchen gibt, wird die Werft allenfalls zugestimmt haben, dass das Schiffbauwerk auf ihren Namen als Eigentümer eingetragen ist. Sie hat also Ansprüche gegen einen Dritten an ihrem Eigentum besichert. Die

bleibt bestehen. An der Hypothek ändert sich folglich nichts. Praktisch allerdings mag das Vorhandensein der Hypothek, die Bewegungsmöglichkeit und die Flexibilität der Abwicklung, die sonst § 649 BGB zwischen den Parteien wenigstens in gewissem Rahmen erlaubt, dadurch behindert sein. Bei künftiger Vertragsgestaltung sollte die hypothekarische Besicherung auch unter diesen Gesichtspunkten wohl überlegt werden.

15. Im Rahmen dieses Vortrages konnte nur ein Überblick gegeben werden. Es mag sich lohnen, einige der dabei gewonnenen Erkenntnisse hier gerafft zusammenzufassen.

Der Vergleich der verschiedenen Rechtsordnungen zeigt, dass die Folgen des einseitigen Aufhebungsrechts, wie es in einzelnen Ländern geregelt ist, nicht ohne weiteres durch Konstruktionen wie Fortfall der Geschäftsgrundlage oder frustration erreicht werden können.

Die praktische Bedeutung und rechtliche Funktion des einseitigen Aufhebungsrechts liegt darin, dass der Besteller den Schlusspunkt setzen kann und es nicht der Werft allein überlassen ist zu entscheiden, ob sie statt des Erfüllungsverlangens eine Schadensersatzforderung stellen will.

Zu Zeiten stark gefallener Schiffspreise und eines Käufermarktes kann das Aufhebungsrecht daher dazu führen, dass unwirtschaftliche Investitionen nicht erfolgen. Jedoch ist Aufhebung nur sinnvoll, solange sie so rechtzeitig erfolgt, dass Nichtweiterbauen billiger ist als Werksvollendung.

Lassen Sie uns hoffen, dass die Zeit nicht fern ist, in der

tung verliert, und dass wir bald wieder miterleben, dass unsere Werften zu auskömmlichen Preisen Schiffe bauen können, die die Reeder wirtschaftlich einsetzen können.

Anmerkungen:

- 1) § 2 - 615 a) Uniform Commercial Code von 1962
Official Text
- 2) BGH in BB 1957 / 164
- 3) BGH in MDR 1953/282
- 4) Erman-Seiler § 649 Rdn. 6
- 5) Staudinger-Riedel § 649 Anm. 3
- 6) RG Recht 16 Nr. 1286
RG Recht 14 Nr. 2254
- 7) BGH in NJW 1969/237
- 8) Erman-Seiler § 649 Rdn. 7 BGB
- 9) Erman-Seiler § 649 Rdn. 11 BGB
- 10) van Gelder "Der Anspruch nach § 649 Satz 2 BGB
bei Verlustgeschäften" in NJW 1975/191
- 11) Erman-Seiler § 649 Rdn. 12 BGB
Staudinger-Riedel § 649 Anm. II 1 c) a) BGB