

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

HEFT 37

DR. HANS-CHRISTIAN ALBRECHT

Schiffsleasing und Schiffsüberlassungsverträge

HAMBURG 1979

SCHIFFSLEASING UND SCHIFFSÜBERLASSUNGSVERTRÄGE

Vortrag

von

Dr. Hans-Christian Albrecht

gehalten vor dem

Deutschen Verein für Internationales Seerecht

am 14. Dezember 1978

Hamburg 1979

SCHIFFSLEASING UND SCHIFFSÜBERLASSUNGSVERTRÄGE

I. Begriff und wirtschaftliche Bedeutung

1. "Leasing" bezeichnet kein Rechtsinstitut. Mit Leasing wird vielmehr eine Vielzahl von unterschiedlichen Überlassungsverträgen bezeichnet, die die mittel- bis langfristige entgeltliche Überlassung von langlebigen Wirtschaftsgütern zur Nutzung beinhalten. Die vorkommenden Vertragsformen sind so vielgestaltig, daß der Begriff "Leasing" nur in Verbindung mit einem Beiwort aussagefähig ist, z.B. Finanzierungs-Leasing, Operate-Leasing, Hersteller-Leasing.¹⁾ Leasing läßt sich dann als Investitions- oder auch als Finanzierungsform verstehen.

2. Der Gedanke des Leasing stammt aus den USA und spielt dort als Finanzierungsmethode seit langem eine große Rolle (zuerst Bell Telephone Company, 1877). In Deutschland wird der Begriff erst seit den 60iger Jahren verwendet. Seine wirtschaftliche Bedeutung hat seither ständig zugenommen: Ende 1969 waren im Finanzierungs-Leasing Gegenstände mit Anschaffungswerten von ca. DM 1,2 Mrd. vermietet. 1975 waren es bereits ca. DM 12 Mrd. und 1977 dürfte ein Volumen von ca. DM 7 Mrd. erreicht worden sein.²⁾ Davon hatten 1977 an mobilen Leasing-Gegenständen "sonstige" (u.a. Luft- und Wasserfahrzeuge, Container) einen Anteil von 15 %.²⁾

Die Verwendung des Begriffs in Deutschland im Bereich der Schiffsfinanzierungs- und Schiffsüberlassungsverträge ist erst neueren Datums.

II. Interessenlage

Da Leasing in Deutschland kein bestimmtes Rechtsinstitut umschreibt, aus dem sich unmittelbar Rechtsfolgen ergeben, ist es, auch schon angesichts der Schwierigkeiten einer allgemeinen Begriffsbestimmung, eher sinnvoll, hinsichtlich der Gestaltungsmöglichkeiten von Leasing-Verträgen von der Interessenlage der Vertragsparteien auszugehen. Anschließend ist zu überlegen, wie Schiffsüberlassungsverträge beschaffen sein können oder beschaffen sein müssen, um diese Interessen der Vertragsparteien zweckmäßig zu erfüllen. Es sollen solche Schiffsüberlassungsverträge erörtert werden, die dem Nutzer (im Leasing-Bereich Leasingnehmer genannt) die Möglichkeit geben, ohne anfänglichen Eigenkapitaleinsatz ein Schiff wie ein Eigentümer nicht nur kurzfristig, sondern in der Regel längerfristig zu nutzen.

Folgende Interessen sind daher bei der Vertragsgestaltung zu berücksichtigen:

1. a) Im Interesse des Nutzers oder Leasingnehmers liegt es, ohne anfänglichen Eigenkapitaleinsatz die Nutzungsmöglichkeit eines Schiffes so zu erhalten, als sei das Schiff sein Eigentum.
- b) Auch kann der Nutzer u.U. den Wunsch haben, nach Ablauf der vereinbarten Nutzungsdauer, evtl. unter Verrechnung bisher erbrachter Nutzungsentgelte, Eigentum erwerben zu können. Andererseits kann in diesem Zusammenhang der Überlasser seinerseits das wirtschaftliche Interesse haben, nicht an den Nutzer verkaufen zu müssen, wenn der Nutzer es will, sondern an ihn verkaufen zu dürfen, wenn er, der Überlasser, es will.
- c) Da für den Nutzer der Überlassungsvertrag Ersatz für eigene Investition ist, folgt daraus

das Erfordernis, den Vertrag so zu gestalten, daß die Gegenleistung für die Überlassung am Anschaffungspreis orientiert ist und Subventions- und Steuervorteile, die mit der Anschaffung verknüpft werden können, an ihn über die Berechnung der Gegenleistung weitergegeben werden können. Das setzt Gestaltungsformen voraus, die den Steuer- und Subventionsvorschriften gerecht werden.

2. a) Das Interesse des Schiffsüberlassers oder Leasinggebers ist es, Zahlungen zu erhalten, die die verzinsliche Bedienung der aufgenommenen Fremdmittel und des eingebrachten Eigengeldes sowie aller Nebenkosten ermöglichen und ihm eine Marge lassen.
- b) Ihm muß ferner daran gelegen sein zu wissen, daß sein Eigentum in guten Händen ist und die Risiken, die sich aus der Schiffsverwendung durch den Nutzer ergeben, so weit wie möglich abgedeckt sind.

III. Rechtliche Gestaltung von Schiffsüberlassungsverträgen

Wie müssen Verträge beschaffen sein, die diese Interessen beider Seiten möglichst weitgehend berücksichtigen?

Im Kern steht hinter dem vielfältig schillernden Begriff des "Leasing" etwas unserer Rechtsordnung seit jeher vertrautes, nämlich die Miete als entgeltliche Gebrauchsüberlassung. Von einem Mietvertrag, wie ihn das BGB regelt, unterscheidet sich aber ein Vertrag mit Leasing-Charakter in der Regel durch davon abweichende Vereinbarungen, z.B. über Instandhaltungs-, Unterhaltungs- und Erhaltungspflichten (vergleiche § 536 BGB), die Haftung für Mängel (vergleiche § 537 BGB), die Lasten-

tragung (vergleiche § 546 BGB) und die Haftung für Verschlechterung (vergleiche § 548 BGB).

1. Bareboat-Charter

Schiffsmiete stellt sich in der schiffahrtsrechtlichen Terminologie auch als Bareboat-Charter dar. Es ist daher zunächst die Bareboat-Charter als geeignetes Instrument für einen Schiffsüberlassungsvertrag mit Leasing-Charakter anzusprechen. Die Bareboat-Charter ist bei entsprechender Vertragsgestaltung prinzipiell ein geeignetes Instrument, um ohne anfänglichen eigenen Kapitaleinsatz ein Schiff zu mieten und wie ein Eigentümer zu nutzen.

- a) Bareboat-Charter ist zivilrechtlich gesehen Miete. Deutschrechtlich ist der Bareboat-Charter als Schiffsmieter sogenannter "Ausrüster" (§ 510 HGB).³⁾ Er verwendet als Nichteigentümer das Seeschiff für seine Rechnung und was (häufig übersehen) nach herrschender Meinung⁴⁾ wichtiger ist, in seinem Namen und vertraut die Führung dem von ihm gewählten und allein ihm verpflichteten Kapitän an. Denn Bareboat-Charter bedeutet Miete des "nackten", d.h. unbemannten Schiffes. Aus diesen Umständen folgt rechtlich (§ 510 Abs. 1 HGB), daß der Bareboat-Charter im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen wird.

Eine ähnliche Ausweitung des Reederbegriffs findet sich in fast allen Seerechten. So kennt das angloamerikanische Recht den Begriff des "owner pro tempore" oder "owner pro hac vice"; auch in anderer Sinnbedeutung bezeichnet als "charterer by demise". Das französische Recht kennt den "armateur-affrètement".⁵⁾ Aus der Reedereigenschaft des Bareboat-Charterers gegenüber Dritten

folgt, daß er insoweit wie ein Eigentümer behandelt wird. Er ist demgemäß insbesondere zur Geltendmachung von Berge- und Hilfslohnen, von Ansprüchen auf Schadensersatz aus Schiffszusammenstößen und von Beiträgen aus großer Havarei legitimiert. Er haftet aber auch für die Ansprüche Dritter aus der Schiffsverwendung, die nur gegen ihn geltend gemacht werden können.

Schiffsgläubigerrechte, die während der rechtmäßigen Verwendung des Schiffes seitens des Ausrüsters entstehen, belasten allerdings letztlich auch den Eigentümer, denn sie belasten sein Schiff (§§ 510 Abs. 2, 760 Abs. 2 HGB). Dabei werden nicht nur nach deutschem Recht entstandene Schiffsgläubigerrechte anerkannt, sondern auch solche, die nach einer ausländischen Rechtsordnung entstanden sind.⁶⁾

Schiffsgläubigerrechte, im angloamerikanischen Recht als "maritime liens" bezeichnet, gehen grundsätzlich eingetragenen Hypotheken vor (§ 761 HGB). Hypothekengläubiger und Eigentümer sind also mit einem unerwünschten Risiko belastet. Demgemäß ist es regelmäßig ein Wunsch des Überlassers, den Vertrag so zu gestalten, daß der Nutzer verpflichtet wird, etwa entstehende Schiffsgläubigerrechte alsbald zu beiseitigen. Es ergibt sich in diesem Zusammenhang auch die Frage, ob die Entstehung von Schiffsgläubigerrechten dadurch gehindert werden kann, daß die Bareboat-Vercharterung Dritten gegenüber offenbar gemacht wird. Im liberianischen Recht und im Recht der USA kommt es z.B. dabei in einigen Fällen für die Entstehung eines Schiffsgläubigerrechts darauf an, ob dem Dritten bekannt ist, daß das Schiff auf Zeit oder Bareboat-Basis an den Mieter ver-

chartert ist.⁷⁾ Dementsprechend wird hin und wieder versucht, solche Schiffsgläubigerrechte dadurch nicht entstehen zu lassen, daß die Überlassung des Schiffes Dritten gegenüber möglichst bekanntgegeben wird.

Diesem Gedanken trägt z.B. die Klausel 14 der Standard Bareboat-Charter "BARECON A" Rechnung, indem dort u.a. bestimmt ist:

"The Charterers further agree to fasten to the Vessel in a conspicuous place and to keep so fastened during the Charter period a notice reading as follows:

"This Vessel is the property of (name of Owners). It is under charter to (name of Charterers) and by the terms of the Charter Party neither the Charterers nor the Master have any right, power or authority to create, incur or permit the be imposed on the Vessel any lien whatsoever."

- b) Schiffseigentümer sein bedeutet, abgesehen von den Vorschriften der Versicherer und Klassifikationsanstalten sowie den übrigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften, das Schiff so einsetzen, bemannen und versichern zu können, wie man selbst es möchte und wie es einem wirtschaftlich sinnvoll erscheint. Die Bareboat-Charter, so scheint mir, ermöglicht es im Sinne einer Annäherung an die Eigentümerstellung, eine entsprechende Regelung herbeizuführen.
- (i) Natürlich kann der Vertrag so gestaltet werden, daß der Nutzer das Schiff weltweit und jeweils

dort verwenden und einsetzen kann, wo es ihm genehm erscheint. Der Eigentümer kann aber auch gewisse Grenzen setzen. So kann er z.Z. eine Verwendung für unversicherte Fahrt oder eine Verwendung in Krisengebieten ausschließen; eine Grenze, die auch für den Nutzer akzeptabel ist, denn wäre er der Eigentümer, läge es in seinem Interesse, ebenso zu verfahren.

- (ii) Der Nutzer möchte ferner regelmäßig das Schiff bei den Versicherern versichern, mit denen er zusammenarbeitet, bei denen ihm die Deckung günstig und die Prämie gering erscheint. Er möchte evtl. seine Flottenpolice einsetzen und über Makler arbeiten, zu denen er Vertrauen hat. Auch dieses ist nicht nur erreichbar, sondern regelmäßig Teil der Gestaltung bei Verträgen der hier fraglichen Art. Die Versicherungsnahme ist danach häufig dem Mieter überlassen. Natürlich sind Grenzen gesetzt. So ist es selbstverständlich, daß der Eigentümer, dessen Eigentum ja im Risiko steht, darauf Wert legen muß, daß das Schiff voll versichert ist, evtl. auch gegen Kriegsrisiken, und daß es auch gegen P & I Risiken versichert ist. Es scheint mir keine besondere Bürde für den Nutzer, sich solchen Wünschen zu fügen. Schiffseigner sind es gewohnt, ihren Hypothekengläubigern gegenüber Versicherungspflichten eingehen zu müssen, die den Umfang der Versicherung betreffen. Sie sind es auch gewohnt, z.B. die Hypothekenklausel B versichern zu müssen. Dies alles wird schon vom Hypothekengläubiger in aller Regel verlangt. Es ist daher nicht zu beanstanden, wenn der Nutzer, der das Schiff wie ein Eigentümer nutzt, Bedingungen dieser Art auch dem Schiffsüberlasser gegenüber eingehen muß. Der jeweilig zu versichernde Wert wird demgemäß vertraglich zu

fixieren sein. Die Totalität der abzudeckenden Risiken wird Gegenstand der Vertragsregelung sein.

Der Ausschluß von Einreden gegenüber den Hypothekengläubigern, wie z.B. für nicht fahr- oder seetüchtigen Zustand bei Reiseantritt oder nicht rechtzeitige Prämienzahlung (Hypothekenklausel B) wird dem Überlasser gegenüber zu akzeptieren sein. Auch die Abtretung von Ansprüchen aus der Versicherung, mindestens für den Totalverlustfall, und die Regelung der Behandlung von Teilschäden ist vereinbar.

- (iii) Eng verknüpft mit der Versicherungsproblematik ist die Frage der Gefahrtragung. Vollversicherung bedeutet zwar in der Regel Abdeckung aller Gefahren, aber doch nicht gänzlich. Es bleibt ein Risiko etwa in Form unversicherter oder unversicherbarer Gefahren, Bonität der Versicherer etc. Diese Gefahrtragung vertraglich zu regeln, ist daher sinnvoll und geschieht in der Regel.

Verschiedene Lösungen sind denkbar:

Während die bisher in der Schifffahrt üblichen Bareboat-Charter-Formulare, wie z.B. "BARECON A", den Mietvertrag enden lassen, wenn beispielsweise das Schiff verlorenght oder zu einem konstruktiven Totalverlust wird (Klausel 12 i), sehen mehr von Leasinggedanken geprägte Verträge zunehmend eine volle Gefahrenüberwälzung auf den Mieter vor. Das geschieht entweder in der Form, daß der Vermieter nur die tatsächlich versicherten Gefahren trägt, der Mieter hingegen die unversicherten Gefahren und das Risiko der Zahlungsunfähigkeit der Versicherer, oder in der Form, daß der Mieter alle Gefahren trägt, ihm jedoch auf die Restschuld unter dem Bare-

* boat-Charter-Vertrag die Ersatzleistungen Dritter, seines Versicherers oder Behörden, die eine Beschlagnahme aussprechen, angerechnet werden.

Bedenkt man, daß der Mieter, wäre das Schiff sein eigenes, unversicherte Gefahren auch selbst tragen müßte, so erscheint diese Lösung akzeptabel. Sie wird dies um so mehr, als es von Fall zu Fall möglich ist, Regelungen zu schaffen, die dem Mieter einen Anteil an der Ersatzleistung der Versicherer oder am etwaigen Beschlagnahmeentgelt zubilligen. Dies wird in der Regel so gestaltet, daß dem Mieter die Differenz oder ein Anteil an der Differenz zwischen der Versicherungsleistung, z.B. im Fall des Totalverlustes, oder der sonstigen Entschädigungsleistung, z.B. bei Konfiskation des Schiffes, einerseits und dem noch geschuldeten Restamortisationsbetrag zugewilligt wird.

- (iv) Auch die Bemannung des Schiffes muß der Nutzer frei regeln können. Der Überlasser pflegt sich damit zufrieden zu geben, daß der Nutzer das Schiff für seine Zwecke so bemannt, wie es einem Interesse entspricht und seinen Erfahrungen nach dienlich erscheint und wie es den Vorschriften entspricht.

Es läßt sich also feststellen, daß die Erreichung einer in Bezug auf die Verwendung des schiffseigentumsähnlichen Stellung durch die Bareboat-Charter zweckentsprechend möglich ist.

2. Bareboat-Charter mit Ankaufsoption oder Andienungsrecht

Sehen wir von den noch später zu erörternden Steuer- und Subventionsproblemen ab, so ist auch die Einräumung eines Ankaufsrechts für den Mieter oder umgekehrt eines Andienungsrechts für den Vermieter nicht problematisch. Es bedarf keiner weiteren Erörterung, daß der Nutzer mehr an der erstgenannten Lösung interessiert ist.

- a) Regelmäßig wird ein Ankaufsrecht so gestaltet, daß es dem Nutzer ermöglicht, zu bestimmten Terminen, es können einer oder mehrere sein, zu einem bestimmten Preis das Schiff vom Eigentümer zu erwerben. Dabei kann z.B. im Chartervertrag vereinbart werden, daß seitens des Überlassers dem Nutzer gegenüber ein Verkaufsangebot gemacht wird, das zu bestimmten Terminen aus dem aus dem Angebot ersichtlichen Preis angenommen werden kann.

Problematisch ist es, eine dafür vom Berechtigten etwa gewünschte dingliche Sicherheit zu schaffen. In Betracht kommt die auch im Seeschiffsregister mögliche Eintragung einer Vormerkung (§ 10 Abs. 1 SchRG). Der aus der Vormerkung Berechtigte kann sich darauf berufen, daß vorrangiger Rechtserwerb Dritter ihm gegenüber unwirksam ist (§ 10 Abs. 2 SchRG). Erwirbt das Schiff indessen ein Ausländer und soll es dann in einem ausländischen Register registriert werden, so wird dieser Rechtsschutz zweifelhaft. Ob sich der durch die Vormerkung Berechtigte auch dem ausländischen Erwerber gegenüber auf den Schutz der Vormerkung berufen kann, hängt schließlich nicht nur von der deutschen Rechtsordnung ab. Doch behält auch in solchen Fällen die Vormerkung eine praktische Bedeutung.

Wenn es auch an Vorentscheidungen fehlt, so kann doch damit gerechnet werden, daß das Seeschiffsregister das für Neueintragung erforderliche "certificate of deletion" nicht geben oder es mit einem Hinweis auf die Vormerkung versehen würde. Das wäre, pragmatisch gesehen, ein nicht unbedeutender Schutz.

Natürlich gibt es auch die Möglichkeit, beispielsweise zum Schutz des Bareboat-Charterers, der ein Ankaufsrecht hat, eine Hypothek im Seeschiffsregister einzutragen. Sie mag als Höchstbetrags-schiffshypothek der Sicherung von Schadensersatzansprüchen, wie z.B. aus Verletzung seiner Ankaufsrechte, dienen. Diese Lösung ist sicher nicht immer erreichbar, denn Hypothekarier sind häufig geneigt, die Eintragung weiterer Hypotheken für nicht zulässig zu erklären oder ihre Eintragung an die Bedingung zu knüpfen, daß der rangfolgende Hypothekar nur mit ihrer Genehmigung an ihnen passendem Ort und zu passender Zeit aus der Hypothek vollstrecken darf.

Einen vollwirksamen Schutz für ein Ankaufsrecht wird man nach alledem nicht immer begründen können.

- b) Soll andererseits im Vertrag ein Andienungsrecht des Überlassers geregelt werden, so geschieht das dergestalt, daß der Nutzer sich verpflichtet, das Schiff, wenn es der Überlasser an einem vereinbarten Datum andient, von diesem zum voraus vereinbarten Preis zu erwerben. Sicherheiten dafür zugunsten des Überlassers werden in der Regel nicht vereinbart werden können. Bei solcher Gestaltung wird dem Nutzer häufig zum Ausgleich der beiderseitigen Interessen als Gegengewicht für seine Belastung mit dem Andienungsrecht und

der sich daraus ergebenden bedingten Kaufverpflichtung, ein Vorkaufsrecht eingeräumt. Dieses kann der Nutzer dann ausüben, wenn der Eigentümer ihm das Schiff nicht andient, sondern es statt dessen nach Ablauf der Mietzeit an einen Dritten verkauft. Andienungsrecht und Vorkaufsrecht werden zudem von Fall zu Fall auch mit der Vereinbarung einer Gewinnverteilung zwischen den Vertragspartnern verbunden. Diese wird dergestalt vereinbart, daß dem Nutzer, wird ihm nicht andient, ein bestimmter Prozentsatz, in der Regel bis zu 75 % der Differenz zwischen dem für das Andienungsrecht vereinbarten und dem vom Dritten erzielten Preis zugesprochen wird.

3. Hire Purchase Agreement

Hire Purchase Agreements sind in der Schifffahrt seit langem bekannt. Wie sehr sie internationale Bedeutung haben, mag sich daraus ergeben, daß z.B. das Formular der bekannten STANDARD BAREBOAT-CHARTER "BARECON A" einen Teil III enthält, der das Purchase Agreement regelt. Im Unterschied zu den bisher besprochenen Vertragstypen der Bareboat-Charter handelt es sich hierbei um Verträge, die ähnlich der Regelung des Ratenkaufs oder des Abzahlungskaufs gestaltet sind. Ihre besondere Regelung liegt darin, daß mit Ablauf der Mietzeit und nach Erledigung aller Mietzahlungen während der Mietzeit das Eigentum an dem Schiff ohne weiteres auf den Mieter übergehen soll. Alle Kaufpreiskomponenten sind mit der Miete während der Mietzeit demgemäß geldlich erledigt.

Auch solche Konstruktionen werden in der wirtschaftlichen Praxis durchaus gelegentlich als Leasing-Konstruktion bezeichnet. Zivilrechtlich gesehen handelt es sich trotz der Bezeichnung indessen eher um kauf- als um mieteähnliche Verträge. Ich möchte

hier zwei Entscheidungen des Bundesgerichtshofs vom April 1978 erwähnen, die die zivilrechtlichen Entscheidungsmerkmale für die Frage, ob Miete oder Kauf im Vordergrund stehen für Mietverträge mit Ankaufsoption oder Andienungsrecht, die als Leasing-Verträge bezeichnet wurden, behandeln. Der BGH hat angenommen, daß das Mietelement beim Vertrag mit Ankaufsoption oder Andienungsrecht noch im Vordergrund stehe und daß demgemäß weder ein verdecktes Abzahlungsgeschäft (vergleiche § 6 AbzG)⁸⁾ noch im Konkurs des Leasing-Nehmers § 17 der Konkursordnung, sondern vielmehr § 19 KO anzuwenden ist.⁹⁾ Diese Überlegungen treffen sicherlich für das Hire Purchase Agreement nicht zu. Ebenso wie bei diesem Vertragstyp steuerrechtlich andere Überlegungen, als bei den besprochenen Verträgen gelten (wie noch später zu erörtern sein wird), wird man auch zivilrechtlich davon ausgehen müssen, daß Hire Purchase Agreements eher als Kauf- denn als Mietverträge zu werten sind.

Im übrigen kann die vertragliche Gestaltung der gegenseitigen Rechte und Pflichten einschließlich der Gefahrtragung und der Versicherung durchaus vergleichbar dem schon Erörterten erfolgen. Auch Hire Purchase Agreements sind also Möglichkeiten, leasingähnliche Schiffsüberlassungsverträge abzuschließen und die Interessen beider Partner abzudecken vorbehaltlich all dessen, was an steuerlichen Fragen bedeutsam und noch zu erörtern ist.

4. Die Zeitcharter

- a) Bei Zeitcharterverträgen überläßt der Schiffsbesitzer sein Schiff einem anderen für eine bestimmte Zeit zur Beförderung von Frachtgütern und übernimmt regelmäßig gleichzeitig die Ge-

stellung, Unterhaltung und Beaufsichtigung der Schiffsmannschaft. Es handelt sich demgemäß um ein gemischtes Vertragsverhältnis, das in hohem Maße auch Dienstverschaffungselemente beinhaltet. Dementsprechend hat der Bundesfinanzhof entschieden,¹⁰⁾ daß ein Zeitchartervertrag bei Gesamtwertung nicht als Miet- oder Pachtvertrag, sondern als ein besonderes einheitlich zu wertendes Vertragsverhältnis anzusehen ist. Auf die sich daraus ergebenden steuerrechtlichen Folgen komme ich noch zurück.

- b) Für die praktischen Belange der Schifffahrt ist aber eine langfristige Zeitcharter durchaus ein Instrument, mit dem Interessen abgedeckt werden können, die denen von Leasing-Partnern ähnlich sind. Für die Gestaltung einer Zeitcharter, die den hier vorausgesetzten Zwecken dienen soll, mag folgendes anmerkwürdig sein:

- (i) Zeitcharter-Hire wird in den Zeitcharter-Verträgen aufgrund der üblichen Formulare, z.B. BALTIME oder NEW YORK PRODUCE, meist in einem Betrag als feste monatlich oder halbmonatlich zahlbare Hire vereinbart.

Sind nunmehr (wie bei Verträgen der hier zu besprechenden Art) der Überlassungsvergütung nicht die Kalkulationsgrundsätze des Chartermarktes, wie er sich jeweils darstellt, zugrunde zu legen, sondern soll für die Vergütung kalkulationsmäßig von den Anschaffungskosten ausgegangen werden, so sind die Kostenelemente zu berücksichtigen, die aus den Aufwendungen und Kosten folgen, die der Eigner nach den Vertragsbestimmungen im Verhältnis zum Charterer aufbringen muß. Dazu gehören jedenfalls die Besatzungskosten. Da-

zu gehören aber auch die Reparatur-, Erhaltungs-, Ausrüstungs- und Versicherungskosten, soweit diese Aufgaben und der Kostenanfall dafür nicht im Einzelfall nach dem Vertrage auf den Zeitcharterer abgewälzt werden. Dazu gehört weiter z.B. auch die Gewerbesteuer und der administrative Bereederungsaufwand. Um die Mietrate zu fixieren, muß also zu dem für den Kapitaldienst erforderlichen Betrag ein entsprechender Aufschlag erfolgen. Nun kann dieses Kostenelement entweder auf Schätzungsbasis nach vorhandenen Erkenntnissen fixiert werden oder aber man vereinbart, um die Kostenneutralität auch für die Zukunft zu sichern, eine Gleitklausel. Häufig wird auch versucht, eine Kostenklausel zu vereinbaren, nach der alle Kosten, die dem Eigentümer im Zusammenhang mit dem Besitz und dem Einsatz des Schiffes entstehen, als Hire zusätzlich zu einer für den Kapitaldienst gedachten Fixrate zu zahlen sind.

- (ii) Fast regelmäßig wird ferner der Eigentümer anstreben, Off-Hire-Klauseln ganz oder teilweise auszuschalten, die in den sonst üblichen Formularchartern enthalten sind. Zivilrechtlich ist das eine mögliche und für einen Nutzer, der sich vom Leasinggedanken leiten läßt, eine zumutbare Gestaltung. Denn wäre das gecharterte Schiff sein eigenes, so trüge er auch die Off-Hire-Risiken. Allerdings ergibt sich bei solcher Gestaltung ein kompliziertes Problem: Der Zeitcharterer ist kein Ausrüster.¹¹⁾ Das ist im deutschen Recht ganz einhellige Meinung. Daraus folgt, daß ihm die Rechtsordnung nicht das Recht einräumt, insbesondere im Kollisionsfall, den Zeitverluste als Schadensersatzanspruch dem

schuldigen Kollisionsgegner gegenüber geltend zu machen.¹²⁾ In ausländischen Rechtsordnungen, z.B. in den USA¹³⁾ und England¹⁴⁾ bestehen insoweit weitgehend übereinstimmende Tendenzen. Denn auch in den ausländischen Rechtsordnungen gilt der Zeitcharterer nicht als "Charterer by demise". Da aber bei Streichung der Off-Hire-Klausel-Regelung auch der Eigner keinen Nutzungsverlust geltend machen kann, weil er keinen Schaden hat, besteht die Gefahr, daß Zeitverlustansprüche nicht geltend gemacht werden können und somit ein unnötiges Kostenelement das gemeinsame geschäftliche Unternehmen belastet. Wenn Off-Hire-Klauseln nur beschränkt oder gar nicht aufgenommen werden, ist es ratsam, aber auch möglich, Regelungen zu treffen, die diesen Rechtsverlust vermeiden. Solche Regelungen können beispielsweise beinhalten, daß die Verpflichtung des Zeitcharterers zur Mietweiterzahlung in Off-Hire-Situationen dann nicht besteht, wenn der Eigentümer einem Dritten gegenüber einen Nutzungsverlustanspruch erfolgreich geltend machen kann. Liquiditätshilfe durch den Zeitcharterer, die im Fall des Durchdringens solcher Ansprüche zurückzugewähren ist, ist eine ergänzend mögliche Gestaltung.

- (iii) Daraus, daß der Zeitcharterer kein Ausrüster ist, folgt aber auch, daß im Vergleich zum Fall der Bareboat-Charter für den Eigentümer bei der Verwendung des Schiffes Risiken entstehen können, die sich nicht nur in Schiffsgläubigerrechten ausdrücken. Handlungen des Kapitäns können auch dann zur Haftung des Eigentümers führen, wenn keine Schiffsgläubigerrechte begründet werden. Von diesen Folgen

ist verständlicherweise der Eigentümer durch entsprechende Vertragsgestaltung freizuhalten. Dieser Risikonachteil des Eigentümers, der nicht auf Bareboat-Basis, sondern auf Zeitcharter-Basis sein Schiff fortgibt, wird nach meiner Auffassung voll aufgewogen durch den Vorteil, daß durch den Kapitän, der von ihm angestellt ist und das Schiff leitet, der Zugriff auf das Schiff sehr erleichtert ist.

- c) Daß die Zeitcharter u.a. dem Leasinggedanken förderliche steuerliche Vorteile gegenüber der Bareboat-Charter bietet, wird später noch zu besprechen sein.

5. Leverage

In der plastischen Sprache des angloamerikanischen Rechts ist der Begriff des "Leverage Leasing" entwickelt worden. Natürlich sind solche Rechtsfiguren international nicht vergleichbar, weil nationale Grundlagen des Steuer- oder Subventionsrechts den Gehalt solcher Begriffe beeinflussen. Aber der ihm innewohnende Gedanke ist plastisch und wiederholbar, nämlich der Gedanke, daß Leasing einen Hebel haben muß, um wirtschaftlich für einen Leasingnehmer sinnvoll zu sein. Der Hebel ist die Ausnutzungsmöglichkeit von subventions- und steuerlichen Möglichkeiten und deren Weitergabe an den Nutzer durch entsprechende Mietreduzierung. Ich kann im Rahmen der mir für dieses Referat zur Verfügung stehenden Zeit nicht sehr tief in Einzelheiten vordringen. Es handelt sich aber doch um so wichtige Fragen, daß auch im Rahmen dieses sonst mehr zivilrechtlich angelegten Referats Hinweise auf die Probleme unerlässlich erscheinen. Dieser Gedanke ist nicht nur maßgeblich für deutsch/deutsche Leasing-Verträge, sondern natürlich ebenso für grenzüberschreitende Leasing-Verträge. Er spielt eine besondere Rolle im Neuanschaffungsleasing und keine so große Rolle im Leasing gebrauchter

Schiffe. Dies gilt deswegen, weil Leverage im Schiffleasing insbesondere die jeweiligen nationalen Subventionen sein können, die den bauenden Werften oder bestellenden Reedern gewährt werden. Hier gibt es so viele denkbare Möglichkeiten, je nachdem, wo der Ort des Schiffbaus oder der Sitz der Leasing-Gesellschaft oder Finanzierungsgesellschaft ist, daß wir nur auf den Grundsatz eingehen können. Dieser kann indessen beispielhaft an deutschen Verhältnissen erläutert werden.

Nach derzeitigem Recht werden im Rahmen der Reederhilfe in Deutschland Bundeszuschüsse, z.Z. bis zu 17,5 %, für Neuanschaffungen gewährt. Voraussetzung dafür ist, daß ein Deutscher, der auch schon bisher als Reeder fungierte, sich an der Anschaffung und dem Eigentum des Schiffes zu einem bestimmten Prozentsatz, z.Z. 25 %, an dem Eigengeld, das z.Z. immer noch 30 % ausmachen muß, beteiligt.¹⁵⁾ Für diese deutschen Verhältnisse wird durch diese Regel der Kreis wirtschaftlich attraktiver Leasingkonstruktionen eingeengt. Zum Beispiel könnte eine Leasinggesellschaft nicht als Besteller und späterer Eigentümer für ein bei einer deutschen Werft zu bauendes Schiff auftreten und dafür den Bundeszuschuß erhalten. Sie könnte es selbst dann nicht, wenn durch Überlassungsvertrag, welcher Art auch immer, das Schiff an einen deutschen Reeder, der sonst zuschuberechtigt wäre, langfristig weitergegeben wird. Auch Hersteller-Leasing dergestalt, daß etwa die Werft den für den Reeder gedachten Bundeszuschuß entgegennähme und ihrerseits als Leasinggeber auftritt, ist jedenfalls nach diesen Regeln nicht ohne weiteres möglich. Die hier vielfach gefundene leasing ermöglichende Konstruktion kann nur darin liegen, daß eine Eigentumsgesellschaft die Alt-Reeder-Rechte geltend machen kann und damit zuschuberechtigt wird, als Besteller und Eigentümer des Schiffes erscheint und dieses durch Überlassungsvertrag an den deutschen, gegebenenfalls auch ausländi-

schen, interessierten Reeder weitergibt.

Ich erwähne diesen Fall speziell u.a. auch deswegen, weil mir scheint, daß zu überdenken ist, ob die Zuschußregelungen nicht geändert werden sollten. In einer Zeit, in der die Werften unter Auftragsmangel leiden, erscheint es sachgerecht, dafür zu sorgen, daß die Schiffsbaubestellung, die ein deutscher Reeder mit Zuschußmöglichkeit haben könnte, auch durch Einschaltung einer Leasing-Gesellschaft nicht unmöglich wird. Um so mehr erscheint dies sinnvoll, als im Blick auf die immer schwieriger gewordene Beschaffung von Eigenkapital für zwischengeschaltete Finanzierungsgesellschaften die Möglichkeit, solche zu benutzen, möglicherweise eher rückläufig sein könnte.

IV. Steuerliche Fragen

Steuerlich hängt es im wesentlichen von zwei Fragen ab, ob wirtschaftlich befriedigende Leasing-Konstruktionen gefunden werden können. Von Bedeutung ist einerseits die Frage, ob dem Leasinggeber (Schiffsüberlasser) und dem Leasingnehmer (Schiffsnutzer) das wirtschaftliche Eigentum im steuerrechtlichen Sinne zusteht. Davon sind Abschreibungsmöglichkeiten und, sofern es sich bei den Eigentumsgesellschaften um gesondert gegründete Finanzierungsgesellschaften handelt, demgemäß auch Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten abhängig. Zum anderen ist es bedeutsam, die beim Leasinggeber entstehenden Aufwendungen niedrig zu halten, indem insbesondere die gewerbesteuerliche Belastung niedrig gehalten werden muß. Natürlich spielen im übrigen auch weitere einkommensteuerliche Fragen eine Rolle. Diese will ich hier weitgehend ausklammern, um den Rahmen nicht zu weit zu stecken.

1. Das wirtschaftliche Eigentum

Vereinfacht gesagt kommt es für die Frage des wirtschaftlichen und damit steuerrechtlichen Eigentums bei Verträgen dieser Art darauf an, ob sich das Vertragsverhältnis mehr als Kauf- oder mehr als Miet- oder anderen Überlassungsverhältnis auf Zeit darstellt. Eine Klärung dieser Frage ist insbesondere durch das Urteil des Bundesfinanzhofs vom 26.1.70,¹⁶⁾ und zwei bedeutsame Verwaltungsrichtlinien erfolgt. Der Bundesfinanzhof hat erklärt, daß sogenannte Leasing-Verträge bei wirtschaftlicher Betrachtungsweise im Einzelfall zu beurteilen seien. Dafür hat er einige wesentliche Grundsätze aufgestellt. Die Erlasse bauen auf diesen Grundsätzen auf und stellen gewisse, wenn auch im Einzelfall zu überprüfende Richtlinien auf, aus denen man folgendes schließen kann:

- a) Abzahlungskauf oder Hire Purchase Agreement führt zur Zurechnung des wirtschaftlichen Eigentums beim Leasingnehmer. Die vom Bundesfinanzhof für entscheidend gehaltene Frage der wirtschaftlichen Einwirkungsmöglichkeit auf das Leasingobjekt beantwortet sich deutlich dahin, daß diese dem Leasinggeber auf Dauer entzogen ist.
- b) Schiffsüberlassungsverträge ohne Vereinbarung eines Ankaufs- oder Andienungsrechts führen jedenfalls dann zur Zurechnung beim Leasingnehmer, wenn die Grundmietzeit, während derer das Vertragsverhältnis prinzipiell nicht gekündigt werden kann, 90 % der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer übersteigt.¹⁷⁾
- c) Schiffsüberlassungsverträge mit einer Grundmietzeit zwischen 40 und 90 % der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer, die mit einem Andienungsrecht des

Schiffsüberlassers verbunden sind, das zu einem bestimmten Preis nach Ablauf der Grundmietzeit ausgeübt werden kann, sollen nach dem Erlaß vom 22.12.1975,¹⁸⁾ zur Zurechnung beim Leasinggeber führen, wenn es sich um Teilamortisationsverträge handelt. Dies soll auch dann gelten, wenn der Vertrag zusätzlich regelt, daß der Leasingnehmer bei Verkauf des Schiffes an Dritte nach Ablauf der Grundmietzeit bis zu 75 % des die Restamortisation übersteigenden Teiles des Veräußerungserlöses erhält. Der Grund dafür soll darin liegen, daß der Leasingnehmer zwar das Wertminderungsrisiko trägt, der Leasinggeber aber die Chance der Wertsteigerung hat.

- d) Problematisch sind Verträge mit Ankaufsoptionen. Handelt es sich um Vollamortisationsverträge, so erfolgt Zurechnung beim Leasinggeber, wenn die Vollamortisation während einer Grundmietzeit von 40 bis 90 % der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer erfolgt und der für die Kaufoption zu zahlende Preis mindestens den nach Ablauf der Grundmietzeit noch bestehenden Restwert bei linearer Abschreibung erreicht.
- e) Keine Richtlinien gibt es bezüglich der Ankaufoption in den wohl häufigeren Fällen von Teilamortisationsverträgen. Ich halte jedoch mit der in der Literatur vertretenen Auffassung¹⁹⁾ dafür, daß Zurechnung beim Leasinggeber auch bei Vorhandensein einer Kaufoption in Teilamortisationsverträgen, die sich über 40 bis 90 %ige Zeit der betriebsgewöhnlichen Nutzung erstrecken, erfolgen muß. Runge sagt:

"Bei Verträgen auf max. 90 % der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer mit Kaufoption kommt die Chance der Wertsteigerung dem Leasingnehmer zugute. Das Risiko der Wertminderung verbleibt aber beim

Leasinggeber. Der Leasinggegenstand ist daher dem Leasinggeber zuzurechnen."

Dies scheint mir im Einklang mit den vom BFH entwickelten Grundsätzen zu stehen, denn eine Wahrscheinlichkeit dafür, daß dem Leasinggeber die Einwirkung auf das Schiff auf Dauer entzogen wird, besteht schon deswegen nicht, weil beim Schiff noch mehr als bei übrigen Industriegütern ein Zukunftswert schlechthin nicht vorauszusehen ist. Ebenso wie Marktsteigerungen denkbar sind, ist auch ein Marktverfall möglich. Dies haben wir jetzt deutlich erlebt. Tritt aber ein Marktverfall ein, besteht keinerlei Wahrscheinlichkeit dafür, daß der Leasingnehmer auf jeden Fall die Kaufoption ausnutzen wird.

Mit diesen Richtlinien in der Hand ist eine den jeweiligen Fallerfordernissen Rechnung tragende Gestaltung denkbar. Soll beim Leasinggeber abgeschrieben werden, ist zugleich der Rahmen für die Vertragsgestaltung durch diese Richtlinien gesetzt.

2. Gewerbesteuer

Gewerbeertrags- und Gewerbekapitalsteuer sind nicht zu vernachlässigende Kosten. Lassen Sie uns den Fall betrachten, daß das wirtschaftliche Eigentum des Leasinggegenstands dem Leasinggeber zugerechnet wird. Natürlich macht es für die Miete, die verlangt werden muß, einen Unterschied, ob und in welcher Höhe Gewerbesteuer einzukalkulieren ist. Das Gewerbesteuerproblem entsteht im wesentlichen bekanntlich dadurch, daß prinzipiell die Refinanzierungsmittel im gewerbesteuerlichen Sinn Dauerschulden sind²⁰⁾. Die Dauerschuld wird dem Gewerbekapital wieder zugerechnet (§ 12 Abs. II Nr. 1 GewStG). Zinsen werden dem Gewerbesteuerertrag wieder zugerechnet (§ 8 Nr. 1 GewStG).

Er ergibt sich also die bedeutsame Frage, ob diese Belastungen gemindert oder gar mehr oder weniger gänzlich beseitigt werden können. Eine Minderung der gewerbsteuerlichen Belastung, und zwar etwa auf die Hälfte des Ergebnisses, ist zu erreichen, wenn der Schiffsüberlassungsvertrag Zeitcharter ist. Ich möchte hier vorsorglich betonen, daß natürlich Zeitcharter-Verträge keine Leasing-Verträge im steuerlichen Sinne sind. Zeitcharter ist nicht Miete im steuerlichen Sinne. Das ist durch das schon erwähnte Urteil des BFH aus dem Jahre 1957¹⁰⁾ geklärt. Damit hängt es zusammen, daß ebenso wie im Einkommensteuerrecht eine Begünstigung der Einnahmen aus Zeitcharter nach § 34 e EStG erfolgt, auch im Gewerbsteuerrecht für die Bemessung der Gewerbesteuer nur der halbe Satz in Ansatz gebracht wird (§ 13 Abs. III GewStG). Wird also eine Zeitcharter-Konstruktion gewählt, so läßt sich eine Reduzierung, die auf die Zeitcharter-Hire durchschlägt, erreichen.

Andere Reduzierungsmöglichkeiten für andere Gestaltungsfälle sind sehr problematisch. Einmal ist es theoretisch denkbar, daß als Schiffsüberlasser eine Mitunternehmerschaft auftritt, an der nur natürliche Personen beteiligt sind und die nicht in Form einer GmbH & Co. KG organisiert ist. Ließe sich im Einzelfall feststellen, daß hier private Vermögensverwaltungstätigkeit im steuerlichen Sinne ausgeübt wird, entfällt die Gewerbsteuerpflicht. Diese Möglichkeit der Gestaltung scheint mir nicht sehr attraktiv. In der Regel scheidet sie schon an haftungsrechtlichen Erwägungen.

Im Gespräch sind ferner Überlegungen, die allerdings steuerlich bisher nicht gesichert erscheinen. Z.B. wird erwogen, ob eine Gestaltung möglich ist, bei der der Leasinggeber die unter dem Leasingvertrag geschuldeten Mieten an Zahlungen Statt an die Refinanzierungs-

gläubiger abtritt. Dadurch soll erreicht werden, daß gewerbesteuerliches Vermögen und Ertrag in Höhe der durch die Abtretung erledigten Refinanzierungsschuld beseitigt werden. Ob diese Lösung steuerrechtlich Anerkennung findet, muß einstweilen dahinstehen. Auch generell wird von manchen bestritten (Anm. 20), daß im echten Leasingvertrag Gewerbesteuer auslösende Dauerschulden anzunehmen sind. Bei dem widersprechenden Stand der Meinungen muß damit gerechnet werden, daß auch insoweit das letzte Wort noch nicht gesprochen wurde.

Solange über die gewerbesteuerliche Belastung von echten Leasingverträgen endgültige Klarheit nicht geschaffen ist, läßt sich insoweit in diesem Zusammenhang feststellen, daß die Zeitcharter kostenmäßig gewisse Vorteile bei leasingähnlichen Schiffsüberlassungsverträgen bieten kann.

3. Natürlich spielen Steuerbelastungen, Abschreibungsmöglichkeiten auch im grenzüberschreitenden Leasing eine Rolle. Je weniger die jeweilige nationale Rechtsordnung im Lande des Leasinggebers diesen belastet und um so mehr und flexiblere Abschreibungsmöglichkeiten sie ihm bietet, um so günstiger können die Mietbedingungen sein.

V. Schluß

Ich hoffe, diese Ausführungen, die notwendigerweise unvollständig sein müssen, geben einen kleinen Eindruck über die mit Leasing und leasingähnlichen Schiffsüberlassungen verbundenen rechtlichen Probleme. Mehr als vielleicht bisher mag in der heutigen wirtschaftlichen Situation Leasing auch für die Schifffahrt interessant sein.

Schiffsfinanzierung ist im besonders hohen Maße internationalisiert und erfolgt nach sehr verschiedenen Methoden. Werftbauplatz, Sitz des Nutzers, Sitz des Eigentümers, Sitz der Hypothekengläubiger und der etwa zwischengeschalteten Leasingunternehmen mag in verschiedenen Ländern liegen. Grenzüberschreitende Leasingmöglichkeiten sind gegeben. Ich konnte auf alle diese Möglichkeiten naturgemäß nur hinweisen.

Unterschiedlich wie die verschiedenen denkbaren Vertragstypen sind auch die an den Verträgen Beteiligten. Mal sind Leasinggesellschaften eingeschaltet, in anderen Fällen ad hoc gegründete Eigentumsgesellschaften. Neuanschaffungsleasing steht ebenso zur Debatte wie das Leasing an gebrauchten Schiffen. Besonders beim Neuanschaffungsleasing spielen Leveragemöglichkeiten eine hochbedeutsame Rolle.

Ich will die Palette der beschriebenen Anwendungsmöglichkeiten nicht erweitern, sondern nur noch darauf hinweisen, daß speziell das Gebrauchtshipsleasing, und zwar wiederum vor allem auch in der Form des "sale and lease back", eine seit langem in der Schifffahrt benutzte Vertragsfigur ist.

Meine Überlegungen mögen Ihnen auch gezeigt haben, daß vielfach Konstruktionen dieser Art die Kooperation vieler Beteiligten erfordert, besonders im Neuanschaffungsleasing sind die Interessen der Werft, der Fremdfinanzierer, der Leasinggeber und des Nutzers zu koordinieren. Hier nicht weiter anzusprechende Gestaltungsprobleme, wie z.B. die Regelung der Gewährleistungsansprüche (im Neuanschaffungsleasing häufig durch Abtretung der im Schiffbauvertrag gewährter Garantie- und Gewährleistungsrechte auf den Nutzer), sind im Einzelfall zu lösen. Die Zeit erlaubt es nicht, auf mehr als dieses weiter und näher einzugehen.

Ich las in einer amerikanischen Leasingbroschüre im Werbetext die Worte: "Leasing is wonderful" und hinzugefügt die berühmt stereotype Floskel: "isn' it?". Ich meine, wir dürfen sagen, Leasing ist eine interessante Variante für Schiffbau und Schiffsfinanzierung, die nicht übersehen werden sollte, und der eine Chance gegeben werden sollte. Lassen Sie mich daher leicht abgewandelt mit den Worten schließen, "Leasing is an interesting alternative isn' it?".

A N M E R K U N G E N

- 1) Vergl. Runge / Bremser / Zöllner, Leasing, S. 29
- 2) Spittler in Beilage Nr. 21/78 zu DB Heft 43, S. 3
- 3) Schaps-Abraham § 510 Rz. 5
Prüssmann § 510 Anm. C 4. a)
- 4) Schaps-Abraham § 510 Rz. 3 m.w.N.
- 5) Schaps-Abraham § 510 Einleitung
Prüssmann § 510 Anm. A 2.
- 6) Schaps-Abraham Vor § 754 Rz. 25 ff.
- 7) Schaps-Abraham Vor § 754 Rz. 39
- 8) BGH v. 5.4.1978 NJW 1978, 1432 ff.
- 9) BGH v. 5.4.1978 NJW 1978, 1383 ff.
- 10) BFH v. 23.7.1957 BStBl III, S. 306
= DB 1957, 851 Anm. Grieger
- 11) Vergl. BGHZ 22, 197 (200 f.); 26, 152 (154 f.)
- 12) Schaps-Abraham § 735 Rz. 110
- 13) Robins Dry Dock & Repair Co. v. Flint, 275 U.S. 303,
1928 A.M.C. 61 (1927); Agwilines Inc. v. Eagle Oil
& Shipping Co. ("Agwidal - The San Veronica")
153 F 2 d (1946)
- 14) Chargeurs Réunis Compagnie Francaise de Navigation à
Vapeur -v- English and American Shipping Co.,
1921 9 Lloyd's Law Reports, S. 64
- 15) Nach Fertigstellung dieses Referats sind die Bedingungen
für die Gewährung von Bundeszuschüssen in einigen Punkten
geändert worden
- 16) BFH v. 26.1.1970, BStBl II S. 264 ff.
= NJW 1970, 1148 ff.
- 17) Schreiben des BdF v. 1971, BStBl 1971 I
S. 264 = DB 1971, 795
- 18) Schreiben des BFM, DB 1976, 172 f.
- 19) Runge / Bremser / Zöllner, Leasing, S. 303;
Leasing im Steuerrecht, Beilage Nr. 21/78
zu DB, Heft 43, S. 11
- 20) Zum Stand der verschiedenen, z.T. abweichenden Meinungen,
siehe Gurkat, zur gewerbsteuerlichen Behandlung der
Refinanzierung beim Mobilien-Leasing, wenn die Miet-
gegenstände steuerlich dem Leasinggeber zuzurechnen sind,
in BB 1979, S. 34 ff.

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

- Heft 24 *Wriede, Paul*
Ausgewählte Fragen zum Schadensersatzrecht bei Schiffsunfällen, 1976
- Heft 25 *Selvig, Erling Chr.*
Revision of the Uniform Scandinavian Maritime Codes, 1976
- Heft 26 *Münch, Ingo von*
Schiffahrtsfreiheit und Gewerkschaften, 1976
- Heft 27 *Wilson, J. F.*
The Risk of Time lost waiting for a Berth under a Charterparty, 1977
- Heft 28 *Albrecht, Hans-Christian*
Aufhebung von Schiffbauverträgen, 1977
- Heft 29 *Looks, Volker*
Neuere Rechtsfragen bei der Wrackbeseitigung
- Heft 30 *Erdmenger, Jürgen*
Seeschiffahrtspolitische Maßnahmen der EG, 1978
- Heft 31 *Seiffert, Wolfgang*
Das Seehandelschiffahrtsgesetz der DDR, 1978
- Heft 32 *Helm, Johann Georg*
Aktuelle Fragen des deutschen Speditionsrechts, 1978
- Heft 33 *Leckzas, Manfred W.*
Die Lehre des Forum non conveniens im amerikanischen Recht, 1978
- Heft 34 *Bauer, Karl-Heinz*
Ausgewählte Probleme aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes
im Seehandelsrecht, 1978
- Heft 35 *Wedel, Henning von*
Der Passage-Vertrag und Passage-Bedingungen, 1979
- Heft 36 *Schmidt, Karsten*
Verantwortlichkeit für Ladungsschäden — Wege der neueren Rechtsprechung —,
1979
- Heft 37 *Albrecht, Hans-Christian*
Schiffsleasing und Schiffsüberlassungsverträge, 1979

REIHE B: DOKUMENTE UND MATERIALIEN

- Heft 11 Internationales Übereinkommen über die Errichtung eines Internationalen Fonds
zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden, mit einem Beitrag von Rein-
hard Ganten, 1973
- Heft 12 Konvention der Vereinten Nationen über die Güterbeförderung zur See, 1978,
mit einem Beitrag von Rolf Herber, 1978
- Heft 13 Die Konvention über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, 1976,
mit einem Beitrag von Walther Richter, 1978