

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

HEFT 46

DR. HANS-CHRISTIAN ALBRECHT

**Die Zwangsversteigerung von Seeschiffen
im internationalen Rechtsverkehr**

— ausgewählte Rechtsfragen —

DIE ZWANGSVERSTEIGERUNG VON SEESCHIFFEN
IM INTERNATIONALEN RECHTSVERKEHR
- ausgewählte Rechtsfragen -

Vortrag
von

Dr. Hans-Christian Albrecht
unter Mitwirkung von Wolfgang Deuchler LL.M.

gehalten vor der Mitgliederversammlung des
Deutschen Vereins für Internationales Seerecht
am 25. April 1983

Die Zwangsversteigerung von Seeschiffen
im internationalen Rechtsverkehr
- ausgewählte Rechtsfragen -

Angesichts der weltweiten Baisse auf dem Frachtenmarkt im Zusammenhang mit Schrumpfungerscheinungen des Welt-handels schien mir ein Vortrag über die Zwangsversteigerung von Seeschiffen den Zeitumständen zu entsprechen. Zu meiner Überraschung ergaben Nachfragen bei den Seeschiffsregistern jedoch, daß Zwangsversteigerungen von Seeschiffen in unserem Lande ein seltener Vorgang sind: Seit Anfang 1981 bis heute haben, soweit ich feststellen konnte, in deutschen Häfen nur drei Seeschiffsversteigerungen stattgefunden, und zwar je einmal in Bremen, Kiel und Lübeck. Hamburg, das Tor zur Welt, ist offenbar für Zwangsversteigerungen von Seeschiffen geschlossen. Dennoch scheint mir dieses Thema nicht ohne Aktualität zu sein. Die geringe Zahl von Versteigerungen in deutschen Häfen dürfte nämlich, zumindest soweit es sich um ausländische Seeschiffe handelt, vornehmlich auf die vom deutschen Verfahrensrecht bedingten, langen Zustellungszeiten und die dadurch verursachten Zeitverluste und Kosten zurückzuführen sein. Das gilt insbesondere im Vergleich mit Holland. Allein in Rotterdam fanden seit Anfang 1981 43 Zwangsversteigerungen statt; davon entfallen auf dieses Jahr bisher bereits 12 Versteigerungen von Seeschiffen. Im ersten Teil meines Vortrags will ich mich daher mit dem Zeitaufwand beschäftigen, der nach dem deutschen Verfahrensrecht mit einer Zwangsversteigerung

verbunden ist. Damit stellt sich zugleich die Frage, ob Änderungen der einschlägigen Vorschriften wünschenswert sind.

Im zweiten Teil werde ich einige Fragen des Internationalen Privatrechts erörtern, die mit der Zwangsversteigerung von Seeschiffen im internationalen Rechtsverkehr verbunden sind. Der Kreis dinglicher Rechte an Seeschiffen ist in den verschiedenen Rechtsordnungen unterschiedlich. Auch die rechtliche Konstruktion und das Rangverhältnis von Hypotheken und Schiffsgläubigerrechten können unterschiedlich gestaltet sein. Das wirkt sich bei jeder Zwangsversteigerung mit internationaler Rechtsberührung aus. Je nach dem, welche der im Ausland oder Inland entstandenen Rechte - in welcher Reihenfolge - anerkannt werden, kann der eine oder andere Gläubiger bei nicht ausreichendem Erlöse nicht mehr auf Befriedigung hoffen. Die deutsche Rechtsprechung und Lehre ist, wie sich zeigen wird, liberal und versucht, Inländern wie Ausländern, Hypothekengläubigern und Schiffsgläubigern gerecht zu werden. Daher ist es im Grunde zu bedauern, daß sie so wenig Gelegenheit hatte, sich im Einzelfall zu bewähren.

I

1. Die praktische Erfahrung kann Lehrmeister sein. Ein Anwalt in einem südamerikanischen Land, der überprüfen sollte, warum die Zustellung eines im Februar 1980 in Deutschland ergangenen Arrestes in ein ausländisches Schiff dem deutschen Gericht nicht nachgewiesen worden war, berichtete im Oktober 1981:

"Besagte Zustellungsunterlagen waren aus Deutschland kommend am 11. September 1980 vom Justizminister an das Gericht weitergeleitet worden ...

(Da) obige Unterlagen im Gericht nicht mehr auffindbar waren, blieb nichts anderes übrig, als einen Antrag an das Gericht zu stellen und dieses zu bitten, sich aufgrund der Dringlichkeit des Falles mit dem Amtsgericht Bremen in Verbindung zu setzen, um dort beglaubigte Kopien der verlorengegangenen Unterlagen anzufordern Nach all' diesen Untersuchungen war ich sehr überrascht, als der Gerichtssekretär mir plötzlich eröffnete, daß er wüßte, wo die bis zum heutigen Tage verschwundenen Unterlagen aufzufinden seien, für deren Wiederbeschaffung ich all' die oben erwähnte Arbeit und Kosten an diesem Tag aufgewandt hatte. Noch seltsamer erschien es mir, als die angeblich abhanden gekommenen Unterlagen plötzlich auf dem Schreibtisch des Sekretärs auftauchten."

Es hat bis zum April 1982 gedauert, insgesamt also 26 Monate seit dem Arrest, bis dessen Zustellungsnachweis an die deutschen Gerichte zurückgelangte. Die deutsche Botschaft in dem fraglichen Lande bemerkte dazu:

"Generell ist festzustellen, daß die Bearbeitung von Zustellungsersuchen durch die Behörden dieses Landes oft Jahre in Anspruch nimmt, oder daß eine Erledigung überhaupt nicht erfolgt."

Hätte es sich in diesem Fall nicht um eine Arrest-, sondern um eine Klagzustellung gehandelt, so hätte es also gleichermaßen über zwei Jahre dauern können, bis über-

haupt ein erster Verhandlungstermin zum Beginn des Prozesses zur Erreichung des für die Zwangsversteigerung erforderlichen Duldungstitels zustande gekommen wäre.

2. Solche zeitlichen Schwierigkeiten treten bei der Versteigerung inländischer Schiffe nicht auf, weil die Zustellungsdauer hier kein Problem ist. Wenn immer aber ein ausländisches Schiff versteigert werden soll, können erhebliche Verzögerungen auftreten, wenn entsprechend den Vorschriften der ZPO (§§ 199 ff ZPO) zuvor zur Erwirkung eines Titels die Klage diplomatisch zugestellt werden muß, und der Nachweis der erfolgten Zustellung zu erbringen ist (§ 202 Abs. 2 ZPO). Soweit nicht besondere Abkommen oder bilaterale Verträge Erleichterung schaffen, bedingt die diplomatische Zustellung, daß das mit der Klage befaßte Gericht über die diplomatische Vertretung oder auf konsularischem Wege im Zustellungsland die dort zuständigen Behörden nach dortigem Recht einschalten muß, und der Zustellungsnachweis auf gleichem Wege zurückgelangen muß. Dadurch können - wie geschildert - sehr lange Verzögerungen der beabsichtigten Zwangsversteigerung eintreten.

Kürzere Zustellungszeiten ins Ausland ergeben sich, wenn z. B. das Haager Übereinkommen über den Zivilprozeß von 1954 ¹⁾ oder das neue Haager Übereinkommen von 1965 über die Zustellung gerichtlicher und außergerichtlicher Schrift-

1) Haager Übereinkommen über den Zivilprozeß vom 1. 3. 1954 (BGBl. 1958 II, 577), in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft seit dem 1. 1. 1960 (BGBl. 1959 II, 1388).

stücke in Zivil- oder Handelssachen im Ausland ²⁾ anwendbar sind. Der Umweg über diplomatische Vertretungen kann unter diesem Abkommen teilweise eingespart werden, weil in einigen Vertragsländern eine zentrale Landesbehörde unmittelbar angesprochen werden kann ³⁾. Teilweise wird es auch durch Zusatzabkommen, die z. B. mit Belgien, Dänemark, Frankreich, Holland, Schweiz, Norwegen und Schweden bestehen ⁴⁾, ermöglicht, daß Zustellungen unmittelbar von Gericht zu Gericht erfolgen können. Solchenfalls kann sich der Zeitbedarf von Zustellungsbeginn bis zum ersten Verhandlungstage je nach den Umständen des Einzelfalls auf drei bis fünf Monate verkürzen. Gerade wichtige Schiffahrtsländer, wie Liberia, Panama und alle südamerikanischen Staaten sind aber nicht Vertragsstaaten solcher Abkommen.

Ein weiterer Faktor, der den Zeitablauf von der Arrestbeschlagnahme bis zum Versteigerungstag bestimmt, ergibt sich aus den Vorschriften des ZVG über die Anberaumung des Versteigerungstermins (§§ 36 Abs. 2, 43 Abs. 1, 171 ZVG), wonach die Frist bis zum Versteigerungstermin mindestens 6 Wochen betragen muß, 6 Monate aber nicht überschreiten soll. In der Praxis werden Fristen von

2) Haager Übereinkommen über die Zustellung gerichtlicher und außergerichtlicher Schriftstücke im Ausland in Zivil- oder Handelssachen vom 15. 11. 1965 (BGBl. 1977 II, 1452), in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft seit dem 26. 6. 1979 (BGBl. 1979 II, 779).

3) Vgl. im einzelnen Nagel, Internationales Zivilprozeßrecht 1980, S. 218 f; Baumbach-Lauterbach, ZPO, 40. Aufl. 1981, Einl. IV Anm. 3a, Anh. § 202 Anm. 2.

zwei bis drei Monaten kaum unterschritten. Selbst wenn ein Titel im Versäumnisverfahren erwirkt wird und günstige Zustellungsmöglichkeiten vorliegen, ergeben sich danach insgesamt Zeitabläufe, die fünf bis sechs Monate, durchaus aber auch mehr als zwei Jahre betragen können.

3. Deswegen stellt sich die Frage, ob unser Rechtssystem Möglichkeiten bietet, die bei der Zwangsversteigerung ausländischer Seeschiffe aus den Verfahrensvorschriften herrührenden Verzögerungen zu vermeiden. Zu denken ist zunächst an die Möglichkeit der öffentlichen Zustellung gemäß § 203 Abs. 2 ZPO. Nach dieser Vorschrift kommt die öffentliche Zustellung in Betracht, "wenn bei einer im Ausland zu bewirkenden Zustellung die Befolgung der für diese bestehenden Vorschriften unausführbar ist oder keinen Erfolg verspricht". Die Gerichte und Kommentare haben indessen bloße zeitliche Verzögerungen nicht darunter eingeordnet ⁵⁾. Vielmehr wird verlangt, daß das Gericht einen Zustellungsversuch unternimmt, sofern es nicht bereits Kenntnis davon hat, daß die Zustellung verweigert oder nur unzureichend möglich sein wird ⁶⁾. Das Oberlandesgericht Hamburg hat zwar die Vorschrift einmal für anwendbar erachtet, als für die Führung eines Wechselprozesses mit einer Zustellungsfrist von 18 Monaten zu rechnen war ⁷⁾. Es ist aber zumindest sehr unsicher, ob im Einzelfall die Möglichkeit einer Verkürzung der Zustellungsfristen durch eine öffentliche Zustellung in Betracht kommt.

5) Wieczorek, ZPO Bd. 1, 2. Aufl. 1976, § 203 Anm. B II b; Zöller, ZPO, 13. Aufl. 1981, § 203 Anm. II 2.

6) Baumbach-Lauterbach, § 203 Anm. 2.

Auch die in diesem Zusammenhang sonst kaum angesprochene Vorschrift des § 760 Abs. 2 HGB kann nur ausnahmsweise Hilfe leisten. Danach kann die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung aus einem Schiffsgläubigerrecht gegen den Kapitän erhoben und auf diese Weise ein Titel erwirkt werden, der auch gegenüber dem Eigner wirksam ist. Aus § 171 i. V. m. § 166 ZVG ist zu entnehmen, daß diese Vorschrift auch auf Kapitäne ausländischer Schiffe anwendbar ist. Diese Möglichkeit bezieht sich jedoch nur auf die Versteigerung aus Schiffsgläubigerrechten. Dagegen steht dem Hypothekengläubiger oder dem ungesicherten Gläubiger dieser Weg nicht offen. Diese Gläubiger könnten sich dieser Vorschrift allenfalls dadurch bedienen, daß Schiffsgläubigerrechte, z. B. Heuerforderungen, durch Forderungskauf und Abtretung erworben werden.

Es hat ebenfalls fast nur theoretische Bedeutung, auf die Möglichkeiten hinzuweisen, die sich aus Zwangsvollstreckungsunterwerfungsurkunden ergeben. Grundsätzlich sind ausländische Urkunden im Inland nicht vollstreckbar ⁸⁾. Nur selten wird es sich um Schiffe aus EWG-Staaten handeln, deren Urkunden - falls in dem fraglichen Lande solche Urkunden überhaupt erstellt werden - nach Art. 50 des EWG-Abkommens über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Ent-

8) Zur Vollstreckbarkeit ausländischer Urkunden vgl. Wolfsteiner, Die vollstreckbare Urkunde, 1978, S. 122 ff.

scheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 27. 9. 1968 ⁹⁾ bei uns anerkannt werden. Auch bei diesen Ländern wird die Unterwerfungsklausel aber dem Schuldner vor der Einleitung der Versteigerung wieder zuzustellen sein. Dadurch entsteht ein ähnlicher Zeitbedarf wie im Klagverfahren.

Schließlich ist noch festzustellen, daß auch die Vorschriften des Arrestverfahrens dem Gläubiger im Regelfall nicht die Möglichkeit einer zügigen Zwangsversteigerung einräumen. Nach § 930 Abs. 3 ZPO kann im Fall der Arrestvollziehung die Versteigerung in eine bewegliche Sache mit der Folge angeordnet werden, daß die Versteigerungserlöse danach zu hinterlegen sind. Die Vorschrift erlaubt die Versteigerung jedoch nur, wenn die gepfändete Sache "der Gefahr einer beträchtlichen Wertverringerung ausgesetzt ist, oder wenn ihre Aufbewahrung unverhältnismäßige Kosten verursachen würde". In einer nicht veröffentlichten Entscheidung des Amtsgerichts Bremen aus dem Jahre 1980 heißt es dazu, daß eine bis zum Urteil in der I. Instanz zu erwartende Wertverringerung, die auf 15 % geschätzt wurde, keine "beträchtliche", zur Versteigerung Anlaß gebende Wertminderung im Sinne dieser Vorschrift sei. Das Gericht hat weiter ausgeführt, daß damals erwartete Bewachungskosten von rund DM 2,5 Mio., verglichen mit dem Verkehrswert des Schiffes, den das Gericht mit seinerzeit rund DM 35 Mio. annahm, nicht unverhältnismäßig seien. Die

9) Übereinkommen der Europäischen Gemeinschaft über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 27. 9. 1968 (BGBl. 1972 II 773) mit Ausführungsgesetz (BGBl. 1972 II 1328) am 1. 2. 1973 in Kraft getreten (BGBl. 1973 II 60): das Abkommen gilt bisher nur für

Entscheidung mag aus vielen Gründen Kritik verdienen. Man wird aber sicher immer wieder damit rechnen müssen, daß die Gerichte bei einer Anordnung der Zwangsversteigerung aus einem Arrest ganz außerordentlich vorsichtig sein werden. Die Gefahren falscher Entscheidungen im Hinblick auf die für den Richter nicht übersehbare Frage, ob der Anspruch dem Grunde nach letztlich berechtigt ist, zwingen zur Vorsicht. Daraus folgt, daß die Vorschrift des § 930 Abs. 3 ZPO im Regelfall für die Praxis der Zwangsversteigerung keine Erleichterung bietet.

4. Die Verzögerungen, welche die bei uns geltenden Verfahrensvorschriften bei Zwangsversteigerungen bedingen, können für die Gläubiger erhebliche Nachteile bringen. Die Dauer des Verfahrens ist für den Erfolg einer Zwangsversteigerung von entscheidender Bedeutung. Von der Verfahrensdauer hängt es ab, welche Kosten und welche Zinsverluste entstehen. Bei der Versteigerung eines südamerikanischen Schiffes in Bremen haben wir festgestellt, daß sich Bewachungs- und Verwahrungskosten innerhalb von 18 Monaten vom Arrest bis zum Versteigerungstage auf rund DM 2 Mio. belaufen haben. Dazu kommen die weiterlaufenden Zinsverluste, die Millionenbeträge ausmachen können.

In Anbetracht dieses Kostenrisikos ist es nicht überraschend, daß Zwangsversteigerungen von Seeschiffen in großer Zahl in Rotterdam erfolgen. Denn hier ist der Zeitbedarf wesentlich geringer. Die Gründe dafür liegen vor allem in den großzügigeren Zustellungsvorschriften, aber auch in der kürzeren Bemessung der Zeit zwischen Anordnung der Zwangsversteigerung und Zwangsversteigerungstermin. Die Zustellung der Klage oder der in Hol-

land auch bezüglich deutscher Schiffe anerkannten Unterwerfungsurkunde nimmt wesentlich weniger Zeit in Anspruch. Die Zustellung ist in Holland so geregelt, daß ähnlich dem französischen System der "remise au parquet" ¹⁰⁾ eine Abschrift der zuzustellenden Schriftstücke dem zuständigen Gericht ausgehändigt werden kann ¹¹⁾. Dadurch wird die Zustellung fingiert. Daneben ist eine Benachrichtigung des ausländischen Schuldners nicht Wirksamkeitsvoraussetzung. Daraus folgt, daß man bei Versteigerungen, denen eine Unterwerfungsurkunde zugrunde liegt, im Regelfall mit insgesamt 35 Tagen vom Arresttage bis zum Versteigerungstage auskommen wird. Diese Zeit verlängert sich, wenn ein Versäumnisurteil erwirkt werden kann, um etwa das Doppelte. Aus der Sicht des Gläubigers sind diese kurzen Fristen von großer Bedeutung, denn er spart erhebliche Verwahrungs- und Bewachungskosten sowie Zinsverluste.

Selbst für deutsche Schiffe wird daher von deutschen Gläubigern wegen der Beschleunigung des Verfahrens eine Zwangsversteigerung in Rotterdam häufig vorgezogen. Da in der Regel eine Zwangsvollstreckungsunterwerfungsurkunde vorliegt, erreicht der deutsche Hypothekengläubiger, daß schon nach etwa 35 Tagen versteigert werden kann. Das kann er in Deutschland schon wegen der erforderlichen Frist von 6 Wochen zwischen Anordnung der

10) Bei der "remise au parquet" handelt es sich um eine gerichtliche Bekanntmachung, welche bewirkt, daß die Zustellung an eine Person mit ausländischem Aufenthaltsort als im Inland erfolgt gilt; vgl. Nagel, S. 185 f.

11) Dem System der "remise au parquet" folgen die Nieder-

Zwangsversteigerung und Versteigerungstermin nicht erreichen; auch vergehen vom Antrag bis zur Anordnung der Zwangsversteigerung immer noch einige weitere Tage. Schließlich hat aber auch die Häufigkeit der Versteigerungen in Holland den dortigen Gerichten und Anwälten Erfahrungen gebracht, die eine Gewähr für verhältnismäßig reibungslos und routiniert geführte Verfahren bieten.

Der zeitliche Ablauf einer Zwangsversteigerung in anderen Ländern ist schwer darzustellen, da nur unzureichend belegte Angaben vorliegen. Jedenfalls ist aber festzustellen, daß im romanischen Rechtskreis die vorerwähnte öffentliche Zustellung durch die "remise au parquet" regelmäßig genügt und damit die Vorlaufzeiten abgekürzt werden. Auch sind die zeitlichen Abstände zwischen Anordnung der Zwangsversteigerung, Anberaumung des Termins und dem Versteigerungstermin in zahlreichen Ländern kürzer als bei uns. Zumeist handelt es sich um 15-tägige oder 30-tägige Fristen ¹²⁾.

5. Mir scheint es somit geboten, Überlegungen über eine Änderung in unserer Rechtsordnung anzustellen. Bei den ohnehin nicht gerade spärlichen Reformversuchen auf dem Gebiete des Seerechts erscheint es angebracht, die Zustellung von Klagen, welche auf Duldung der Zwangsvollstreckung in ausländische Schiffe gerichtet sind, gesondert zu regeln.

12) Für einen Überblick über die verschiedenen ausländischen Verfahrensvorschriften bei der Zwangsversteigerung von Seeschiffen wird verwiesen auf das Handbuch der International Bar Association, Maritime Law Vol. II, Enforced Sales of Vessels, Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer / The Netherlands 1977; vgl. auch Handbook on

Man könnte einerseits an den in § 760 Abs. 2 HGB anklingenden Gedanken der Zuständigkeit des Kapitäns anknüpfen. Da diese Vorschrift sich allein auf Schiffsgläubigerrechte bezieht, wäre es wohl vorzuziehen, anstatt den Kapitän für die Hypothekenklage passiv zu legitimieren, folgende Vorschrift in die Zustellungsregelungen der ZPO aufzunehmen:

"Bezieht sich eine Zustellung auf die Klage eines Hypothekengläubigers auf Duldung der Zwangsvollstreckung in ein ausländisches Schiff, so kann die Zustellung an dessen Kapitän im Inland bewirkt werden."

Eine andere Möglichkeit wäre es, im Rahmen der Regelung der öffentlichen Zustellung die Vorschrift des § 203 Abs. 2 ZPO dahingehend zu erweitern, daß die öffentliche Zustellung bei Klagen auf Duldung der Zwangsvollstreckung in ein ausländisches Schiff stets zulässig ist.

Mit solchen Rechtsänderungen befänden wir uns im guten Einklang mit den erwähnten, dem romanischen Rechtskreis entstammenden Zustellungsmöglichkeiten. Auch die Abwägung zwischen Gläubigerschutz und Schuldnerschutz spricht für eine derartige Neuregelung. Unser Zustellungssystem bei Auslandszustellungen ist extrem auf Schuldnerschutz bedacht. Unter den heutigen Umständen geht dieser Schutz aber bei der Zwangsversteigerung ausländischer Schiffe weit über das Notwendige hinaus. Denn es ist angesichts der heutigen Kommunikationsmittel kaum noch vorstellbar, daß ein Schiffseigner nicht vom Arrest seines Schiffes erfährt.

II

Rechtstheoretisch interessanter und praktisch von ebenso großer Bedeutung sind die Fragen, die sich im Versteigerungsfall aus der Konkurrenz dinglicher Rechte ergeben. Welche dinglichen Rechte werden bei uns und in anderen Ländern anerkannt? Welche Ränge werden ihnen zugebilligt? Von der Beantwortung dieser Fragen hängt es ab, ob der eine oder der andere Gläubiger bei nicht ausreichendem Erlös noch befriedigt wird.

1. Es liegt auf der Hand, daß Versuche unternommen wurden, die Rechtsordnungen zwischen den seefahrenden Nationen hinsichtlich dieser Fragen zu vereinheitlichen. Die Versuche erstreckten sich auf eine Vereinheitlichung der Sachnormen. Das Internationale Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypothekenrechte von 1967 ¹³⁾, welches ein älteres, von der Bundesrepublik Deutschland nicht ratifiziertes Abkommen von 1926 ¹⁴⁾ ablösen sollte, ist noch nicht in Kraft getreten. Dies hängt damit zusammen, daß gerade über den Katalog der den Hypotheken vorgehenden Schiffsgläubigerrechte eine Einigung schwer zu erzielen ist ¹⁵⁾. Hätte das Abkommen von 1967 allgemein

13) Internationales Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken, geschlossen in Brüssel am 27. Mai 1967; vgl. dazu Prüßmann-Rabe, Seehandelsrecht, 2. Aufl. 1983, Vor § 754 Anm. III B.

14) Internationales Übereinkommen über Vorzugsrechte und Schiffshypotheken, geschlossen in Brüssel am 10. 4. 1926; vgl. dazu Schaps-Abraham, Seehandelsrecht, 4. Aufl. 1978, Vor § 754 Rdn. 36.

15) Im deutschen Recht sind die materiellen Regeln des internationalen Übereinkommens von 1967 weitgehend durch das Seerechtsänderungsgesetz vom 21. 6. 1972 übernommen wor-

Gültigkeit, so wären die im folgenden zu schildernden Probleme weitgehend gelöst. Denn dieses Übereinkommen legt fest, unter welchen Voraussetzungen Schiffshypotheken gegenseitig anzuerkennen sind. Außerdem ist geregelt, welche Schiffsgläubigerrechte oder maritime liens gegenseitig akzeptiert werden, und was mit solchen Pfandrechten einzelner Rechtsordnungen zu geschehen hat, die in diesen Katalog vorrangiger Rechte nicht hineinpassen. Die gegenseitige Anerkennung als Schiffshypothek setzt gemäß Artikel 1 b des Abkommens voraus, daß Registereintragungen in jedermann zugängigen Registern erfolgen. Ein Vorrang von Schiffsgläubigerrechten gilt nach Artikel 5 nur für die im Übereinkommen zugelassenen gesetzlichen Pfandrechte. Andere Pfandrechtsbestellungen gehen gemäß Artikel 6 auch den Schiffshypotheken nach.

2. Mangels einer internationalen Vereinheitlichung der Sachnormen bleibt man bei uns zur Konfliktentscheidung über Anerkennung und Rang ausländischer oder im Ausland entstandener Rechte auf die Rechtsprechung angewiesen, die sich von jeher mit derartigen Fragen befaßt hat. Da Seeschiffe durch ihren Einsatz notwendigerweise mit den verschiedensten Rechtsordnungen in Berührung kommen, ist die Zahl der Konfliktsfälle hinsichtlich der Geltung der Normen der einen oder anderen Rechtsordnung groß. Auch in den Schriften zum Internationalen Privatrecht und zum Seerecht ist dieser Problembereich ausgiebig erörtert worden.

Das deutsche Recht behandelt Seeschiffe an sich als bewegliche Sachen, nur ist das System nicht konsequent durchgehalten worden. Während für bewegliche Sachen bei

einer Vertragsverpfändung das Faustpfandprinzip gilt, sind deutsche Seeschiffe ähnlich wie Grundstücke mit Hypotheken belastbar, die im Register eingetragen werden. Schiffsgläubigerrechte als gesetzlich entstandene besitzlose Pfandrechte sind ebenfalls eine Ausnahme von den Regeln des Mobiliarsachenrechts. Auch die Zwangsversteigerung von Seeschiffen ist ähnlich wie bei Grundstücken geregelt. Diese Ordnung hat bei uns ebenso wie in anderen Ländern eine lange Tradition und ist durch die Kraft der Verhältnisse geformt ¹⁶⁾. Einzelheiten haben sich im Laufe der Zeit geändert. So stand besonders der Schutz des Kredits, also die Hypothek, in anderen Zeiten gegenüber dem Schutz der mit einem Schiff in Berührung kommenden Verkehrskreise im Vordergrund. Zusammenfassend ist festzustellen: Wir haben ein pragmatisch gewachsenes System, in dem die Rechtsprechung teilweise Schwierigkeiten hat, die einzelnen sich ergebenden Fälle dogmatisch einzuordnen.

3. Die Entwicklung der Rechtsprechung zur Schiffshypothek kann hier nur kurz umrissen werden. Die erste bedeutsame Entscheidung des Reichsgerichts dürfte die Entscheidung vom 9. Februar 1900 sein ¹⁷⁾. Es handelte sich um ein Schleppdampfschiff, eingetragen in das öffentliche Hypothekenregister in Dordrecht/Holland, gegen das ein deutscher Gläubiger die Zwangsversteigerung aus einer Forderung aus einer Kollision betrieb. Demgegenüber wurde

16) Zu den sachenrechtlichen Besonderheiten bei Schiffen vgl. Prußmann-Rabe, Vor § 476 Anm. I A 2, II; Abraham, Das Seerecht, 4. Aufl. 1974, S. 57 ff.

17) RG 9. 2. 1900, RGZ 45, 276.

die Anerkennbarkeit der Hypothek geleugnet. Außerdem wurde ein Vorrang für ein aus dem Schiffszusammenstoß hergeleitetes Schiffsgläubigerrecht verlangt. Das Reichsgericht hat hierzu folgende Grundsätze aufgestellt:

1. Die Schiffshypothek wurde anerkannt, weil für die Entstehung der Hypothek allein das holländische Recht als Heimatstatut maßgeblich sei und weil sich für See- und Flußschiffe eine unerträgliche Lage ergebe, wenn ein an ihnen wirksam entstandenes Recht durch vorübergehendes Verlassen des Heimatlandes an Realisierbarkeit verlieren würde.
2. Die Schiffshypothek erhielt den Vorrang vor dem geltend gemachten Schiffsgläubigerrecht, weil über die Rangfolge nach der lex fori zu entscheiden sei. Nach dem damaligen Recht der lex fori ging jedoch ein späteres Schiffsgläubigerrecht aus einer Kollision der Schiffshypothek nach.

Damit wurde im Jahre 1900 eine Entscheidung getroffen, die bis heute wegweisend geblieben ist.

Der vom Reichsgericht am 2. Oktober 1912 entschiedene Fall ¹⁸⁾ zeigt die verbliebenen und bis heute nicht ganz gelösten Probleme deutlich auf. Es handelt sich hier um den berühmten Fall eines russischen Seeschiffes mit russischer Schiffshypothek, in das ein dänischer Gläubiger in Deutschland die Zwangsversteigerung

18) RG 2. 10. 1912, RGZ 80, 129.

nach vorausgegangener Erwirkung eines Arrestpfandrechts betrieb. Im Mittelpunkt der Überlegungen zur Frage nach dem Vorrang der russischen Hypothek stand, daß die fragliche Hypothek nicht in einem öffentlich zugängigen, den damaligen deutschen Vorstellungen entsprechenden Schiffsregister, sondern nur im Beilbrief und im Flaggenzertifikat eingetragen war. Das Reichsgericht hat damals die Hypothek nicht anerkannt. Zwar wird zunächst dem Gedanken gefolgt, daß es auf die ordnungsgemäße Entstehung im Heimatland ankomme. Das Reichsgericht hat dann aber nach Artikel 30 EGBGB für das deutsche Verfahren dieser Hypothek die Anerkennung versagt, weil es "mit den Zwecken unvereinbar (wäre), die unsere Gesetzgebung bei der Regelung des Pfandrechts an beweglichen Sachen im Auge hatte, jeder auswärts an einem Seeschiffe bestellten Hypothek im Inland ohne weiteres Wirksamkeit beizulegen"¹⁹⁾. Die eigentlich für ein vertragliches Pfandrecht notwendige Besitzübertragung könne nur durch eine solche Förmlichkeit ersetzt werden, die unserer Registrierung im Seeschiffsregister und der damit gewährleisteten Publizität mindestens annähernd gleichwertig sei.

Sehr zweifelhaft scheint mir, ob heute ähnlich geurteilt werden würde. Die Kritik an der Entscheidung lehnt weitgehend übereinstimmend den Verstoß gegen Artikel 30 EGBGB ab, weil nur solche Verstöße in Betracht kommen könnten, die so erheblich sind, daß die Anwendung ausländischen Rechts - wie in einer Entscheidung des Reichsgerichts vom 21. März 1905 gesagt wird - "direkt die Grundlagen

18) RG a.a.O., S. 132.

des deutschen Staates oder des wirtschaftlichen Lebens angreifen würde" ²⁰⁾. Eine solche Verletzung deutscher Interessen sei aber bei einer Anerkennung nicht registrierter ausländischer Hypotheken umso weniger gegeben, als Schiffsgläubigerrechte ohnehin ihren Vorrang hätten, und nur der Vorrang der Hypothek vor einem Arrestpfandrecht zur Debatte stehe. Es sei nicht einzusehen, warum dies dem Zwecke unserer Gesetzgebung widerspreche. Vielmehr müsse Toleranz auch gegenüber solchen Sachenrechten vorherrschen, deren Bestellung nach dem Belegenheitsrecht nicht möglich gewesen wäre ²¹⁾.

Die Rechtsprechung des BGH scheint mir diese Kritik letztlich zu bestätigen. Interessant ist eine Entscheidung des BGH aus dem Jahre 1963 ²²⁾, derzufolge ein nach französischem Recht wirksam entstandenes Registerpfandrecht an einem Kraftfahrzeug in einer deutschen Versteigerung anzuerkennen war. Der BGH sagt in dieser Entscheidung ausdrücklich, daß es vorrangig auf die wirksame Entstehung des Pfandrechts im ausländischen Rechtskreis des Heimatlandes ankomme. Die Verbringung des Kraftfahrzeugs in unsere Rechtsordnung, in der das Prinzip des Faustpfandrechts gilt, ändere daran prinzipiell nichts. Denn

20) RG 21. 3. 1905, RGZ 60, 296, S. 300.

21) Staudinger-Stoll, EGBGB 11. Aufl. 1976, Nach Art. 12 (I) Rdn. 493; vgl. außerdem Raape, Internationales Privatrecht, 5. Aufl. 1961, S. 623; Abraham, Die Schiffshypothek im deutschen und ausländischen Recht, 1950, S. 313 f; Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht, Bd. I, 3. Aufl. 1959, § 1 SchiffsRG Anm. 6, S. 362.

22) BGH 20. 3. 1973, BGHZ 39, 173.

das Faustpfandprinzip sei in unserer Rechtsordnung stark durchlöchert, insbesondere durch die Rechtsform der Sicherungsübereignung und durch verschiedene Gesetze²³⁾. Auch Artikel 30 EGBGB komme hier nicht zum Zuge; denn es sei vom Standpunkt der Pfandrechtsregelung des BGB nicht untragbar, wenn ein früher entstandenes vertragliches Pfandrecht dem Pfändungspfandrecht vorgehe.

Der BGH steht damit meines Erachtens in vollem Einklang mit den vorerwähnten Kritiken an der Entscheidung des Reichsgerichts zur russischen Hypothek und mit der sich festigenden Lehrmeinung über Pfandrechte an "rebus in transitu". Nach dieser gilt der Grundsatz, daß Schiffe ihre Belastung mit sich führen. Ausländische Rechte am Schiff sind anzuerkennen, soweit nicht zwingend Sonderstatute oder der ordre public des Artikel 30 EGBGB entgegenstehen. Artikel 30 EGBGB greift jedoch erst dann ein, wenn das Ergebnis nach unserer Rechtsordnung untragbar wäre. Damit scheinen sich die Tendenzen in unserer Rechtsprechung abzuzeichnen, auch wenn das letzte Wort zu diesen Fragen wohl noch nicht gesprochen worden ist.

4. Die Frage der Anerkennung und Rangordnung von Schiffsgläubigerrechten ist in anderen Entscheidungen und in der Literatur vielfach erörtert worden. In zwei Ent-

23) Der BGH verweist auf Sonderregelungen in folgenden Gesetzen: Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffbauwerken vom 15. November 1940; Gesetz über Rechte an Luftfahrzeugen vom 25. Februar 1959; Kabelpfandgesetz vom 31. März 1925; Pachtkreditgesetz vom

scheidungen des Reichsgerichts aus dem Jahre 1913 ²⁴⁾ wurde angenommen, daß ausländische Schiffsgläubigerrechte an deutschen Schiffen anzuerkennen sind, wenn diese Schiffsgläubigerrechte im Ausland nach der *lex rei sitae* in Übereinstimmung mit der *lex contractus* wirksam entstanden sind. In dem einen Fall handelte es sich um eine in Kopenhagen bewirkte Kohlelieferung, für die es damals in Deutschland und ebenso in Dänemark Schiffsgläubigerrechte gab. Auch in dem anderen Fall handelte es sich um Lieferungen für ein deutsches Schiff im Ausland. In beiden Fällen kam es zu Zwangsversteigerungen in Deutschland, bei welchen Hypothekengläubigerrechte und die behaupteten Schiffsgläubigerrechte der ausländischen Lieferanten konkurrierten. Zwei Grundsätze hat das Reichsgericht aufgestellt:

1. Die Entstehung des Schiffsgläubigerrechts sei jedenfalls dann nach dem Recht der *lex contractus* zu beurteilen, wenn diese gleichzeitig *lex rei sitae* des Schiffes sei.
2. Die Rangordnung bei der Zwangsversteigerung in Deutschland richte sich nach der *lex fori*. Ein den Schiffsgläubigerrechten zukommender Rang vor den Schiffshypotheken könne dem ausländischen Recht somit dann eingeräumt werden, wenn das behauptete ausländische Recht nach Entstehungsgrund und Charakter einem deutschen Schiffsgläubigerrecht entspreche.

Wenn auch der Streit über die Präferenz zwischen der *lex*

24) RG 5. 2. 1913, RGZ 81, 283;
RG 10. 2. 1913, LZ 1913, 687.

rei sitae und der lex causae, welche die lex contractus und die lex loci delicti einschließt, bis heute nicht gänzlich abgeschlossen ist und insbesondere für Schiffszusammenstöße auf hoher See das Problem des Anknüpfungspunktes bleibt ²⁵⁾, so ist doch das Ergebnis unbestritten: Im Ausland wirksam entstandene Schiffsgläubigerrechte sind hier anzuerkennen. Sie erhalten jedoch den Rang unserer Schiffsgläubigerrechte nur, wenn sie einem Schiffsgläubigerrecht unserer Rechtsordnung nach Entstehungsgrund und Charakter entsprechen.

5. Unsicherheit bleibt aber bezüglich der Frage, welchen Rang im Ausland entstandene Schiffsgläubigerrechte, denen nicht der Rang eines deutschen Schiffsgläubigerrechts zugebilligt werden kann, in der Zwangsversteigerung einnehmen dürfen. Das OLG Oldenburg hat im Jahre 1974 entschieden, daß bei Konkurrenz eines niederländischen Schiffsgläubigerrechts mit einer deutschen Hypothek die Schiffshypothek Vorrang haben sollte ²⁶⁾. Es handelte sich um ein Schiffsgläubigerrecht aus einem Vorfall, für den nach deutschem Recht Schiffsgläubigerrechte nicht zugebilligt worden wären. In der Begründung des Gerichts wird auf § 776 HGB a.F., den heutigen § 761 HGB abgestellt. Die darin vorgesehene generelle Vorrang-

25) Vgl. dazu Prüßmann-Rabe, Vor § 754 Anm. II B 1 - 4; Schaps-Abraham, Seehandelsrecht, Vor § 754 Rdn. 27 - 31; Staudinger-Stoll, EGBGB, Nach Art. 12 (I) Rdn. 499 - 504; Trappe, Das Recht der Schiffsgläubiger im nationalen und internationalen Recht, Hansa 1960, 942; Zweigert-Drobnig, Das Statut der Schiffsgläubigerrechte, VersR 1971, 581; jeweils mit weiteren Nachweisen.

26) OLG Oldenburg 7. 6. 1974, VersR 1975, 271.

stellung von Schiffsgläubigerrechten gelte nur für die im deutschen Katalog vorgesehenen Schiffsgläubigerrechte und für solche ausländischen Schiffsgläubigerrechte, welche diesen entsprechen. Mir scheint, dieses Ergebnis der Entscheidung des OLG Oldenburg zutreffend zu sein. Wenn das Ergebnis nicht schon nach § 761 HGB gerechtfertigt ist, so muß doch in einem solchen Fall Artikel 30 EGBGB Anwendung finden ²⁷⁾. Denn es wäre meines Erachtens eine untragbare Systemänderung im Sinne der erwähnten Rechtsprechung, wenn der Katalog der Schiffsgläubigerrechte zu Lasten anderer dinglicher Rechte, die einen festen Platz in unserer Rangordnung erhalten haben, ausgedehnt würde. Wenn Schiffsgläubigerrechte, die im Ausland entstanden sind, unseren deutschen Vorschriften nicht entsprechen, sollten sie nicht den deutschen Schiffshypotheken, sondern allenfalls den Pfändungspfandrechten vorgehen.

Zusammenfassend kann man zu diesen Fragen sagen, daß es einige feste Landmarken für die Berücksichtigung ausländischer Rechte in der deutschen Zwangsversteigerung gibt. Manches ist aber noch in der Entwicklung begriffen, so daß nicht jede Entscheidung sicher vorhersehbar ist.

27) Schaps-Abraham (Seehandelsrecht, Vor § 754 Rdn. 34, § 761 Rdn. 2) lehnen eine entsprechende Anwendung des § 761 HGB auf nicht in das deutsche System einzuordnende ausländische Schiffsgläubigerrechte ab. Auch Prüßmann-Rabe verneinen unter Hinweis auf Art. 30 EGBGB einen Vorrang derartiger Rechte vor sonstigen Pfandrechten (Prüßmann-Rabe, Vor § 754 Anm. II B 4 bb; mißverständlich dagegen § 761 Anm. D).

6. In anderen Ländern ist die Rechtslage ähnlich. Die Fragen nach der Anerkennung fremder Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken sowie das Problem der Einordnung fremder Rechte in heimische Rangordnung haben ausländische Gerichte gleichermaßen beschäftigt.

Hinsichtlich der Schiffshypotheken besteht im Ausland weitgehend Anerkennungsbereitschaft. Meistens wird auf das Heimatstatut abgestellt. Dabei wird gelegentlich - z. B. in Frankreich, Belgien, England und den USA - die Einschränkung gemacht, daß in einem gewissen Grad mit den Merkmalen der heimischen Hypothek Übereinstimmung bestehen muß ²⁸⁾.

Die Anerkennung ausländischer Schiffsgläubigerrechte wird in anderen Rechtsordnungen unterschiedlich gehandhabt ²⁹⁾. Ausgesprochen anerkennungsfeindlich scheint das englische Recht zu sein. Seit der Entscheidung "The Milford" ³⁰⁾ im Jahre 1858 hat sich die Auffassung gehalten, daß es sich bei der Frage nach der Anerkennung eines ausländischen Schiffsgläubigerrechts eigentlich um ein verfahrensrechtliches Problem handle,

28) Vgl. Abraham, Die Schiffshypothek, S. 314 ff mit weiteren Nachweisen; vgl. auch oben Fußnote 12.

29) Einen Überblick über die Behandlung von Schiffsgläubigerrechten im Ausland geben: Prüßmann-Rabe, Vor § 754 IV; Schaps-Abraham, Seehandelsrecht, Vor § 754 Rdn. 38 - 55; Trappe, Hansa 1960, 942, S. 943; vgl. auch oben Fußnote 12.

30) "The Milford" (1858) Swab, 362; vgl. dazu Thomas, Maritime Liens, British Shipping Laws Vol. 14, London 1980, Rdn. 580 ff.

auf das bereits aus diesem Grund allein die *lex fori* anwendbar sei. Die englische Rechtsprechung hat diesen Grundsatz beibehalten bis hin zur Entscheidung "The Acrux"³¹⁾, in welcher ein Schiffsgläubigerrecht eines italienischen Gläubigers für Forderungen eines Sozialversicherungsträgers mit der Begründung nicht anerkannt wurde, daß das englische Recht kein derartiges maritime *lien* kenne. Dagegen sind die skandinavischen Rechte und das holländische Recht eher anerkennungsfreundlich. Offenbar wird die *lex causae* dem Prinzip der *lex rei sitae* vorgezogen³²⁾. Dogmatisch bleibt jedoch auch in diesen Ländern vieles im unklaren.

Die Rangordnung scheint in anderen Ländern fast ausnahmslos wie bei uns nach der *lex fori* vorgenommen zu werden³³⁾. Für die Praxis der Schiffsversteigerung ist dies meines Erachtens besonders bemerkenswert. Denn die Rechte, die nach der *lex fori* keinen Vorrang erhalten, setzen sich im Ergebnis nicht durch. Die Wahl des internationalen Gerichtsstandes - *forum shopping* - bleibt daher auch für Zwangsversteigerungen solange von großer Bedeutung, als die Sachnormen über die dingliche

31) "The Acrux" (1965) P. 391; vgl. Thomas, Rdn. 589; weitere rechtsvergleichende Hinweise zum englischen Recht bei Trappe, Hansa 1960, 942, 943 Fn. 22.

32) Prüßmann-Rabe, Vor § 754 Anm. IV E, F; Schaps-Abraham, Seehandelsrecht, Vor § 754 Rdn. 45.

33) Trappe, Hansa 1960, 942, 944 Fn. 43 mit weiteren Nachweisen; vgl. auch Schaps-Abraham, Seehandelsrecht, § 761 Rdn. 3, sowie das Handbuch der International Bar Association, Maritime Law Vol. III A + B, Registration of Vessels / Mortgages on Vessels (vgl. oben Fußnote 12).

Rechtsentstehung international nicht vereinheitlicht sind.

III

Abschließend möchte ich noch kurz auf Folgen der gegenseitigen internationalen Anerkennung bei einer Zwangsversteigerung von Seeschiffen im Ausland zu sprechen kommen. Ein Grundsatz des deutschen Rechts besagt eindeutig, daß das Erlöschen der am Schiff bestehenden Rechte sich nach der *lex fori* richtet ³⁴⁾. Einen Fall nicht durchgehaltener Konsequenz dieses Grundsatzes verdeutlicht das Urteil des BGH vom 6. Juli 1961 ³⁵⁾. Ein deutsches Schiff war in Schweden zwangsversteigert worden. Zwei deutsche Hypothekengläubiger wurden teilweise befriedigt. Ein deutscher Schiffsgläubiger wurde dagegen nicht berücksichtigt, weil er mangels Benachrichtigung am Verfahren nicht teilgenommen hatte. In Deutschland verklagte er anschließend die deutschen Hypothekengläubiger aus Bereicherung und gewann. Zwar sagte der BGH deutlich, daß die deutschen dinglichen Rechte durch die Zwangsversteigerung im Ausland erlöschen, soweit die *lex fori* des Versteigerungsortes dieses vorsieht. Dennoch wurde der Bereicherungsanspruch zugebilligt, weil der Rechtsverlust darauf beruhte, daß eine dem § 37 Nr. 4 ZVG entsprechende Benachrichtigung nicht erfolgt war. Mir scheint dies ein Einzelfall, fast ein "Sündenfall" zu sein, der hinsichtlich des Bereicherungsanspruchs Kritik verdient.

34) Staudinger-Stoll, EGBGB, Nach Art. 12 (I) Rdn. 494 mit weiteren Nachweisen.

35) BGH 6. 7. 1961, BGHZ 35, 267; vgl. auch Schaps-Abraham, Seehandelsrecht, § 759 Rdn. 7.

Denn wenn die nach dem maßgeblichen ausländischen Recht erfolgte Zwangsversteigerung vom deutschen Recht anerkannt wird und diese das Erlöschen von Rechten am Schiff zur Folge hat, so ist auch diese Rechtsfolge im Inland zu beachten ³⁶⁾.

Unvollkommen gelöst ist die Frage, wie die Löschung der Rechte im Schiffsregister nach einer Versteigerung im Ausland bewirkt wird. Das ist für jeden Erwerber insbesondere dann ein Problem, wenn das Schiff in einem anderen Land registriert werden soll. Zur Registrierung und zur Eintragung von Schiffshypotheken benötigt der Erwerber regelmäßig den Nachweis der Löschung des Schiffs und der Hypotheken im früheren Register. Nach Artikel 11 des bisher nicht in Kraft getretenen Abkommens von 1967 ³⁷⁾ sollen vom Versteigerungsgericht Bescheinigungen über das Erlöschen der Schiffshypotheken ausgestellt werden. Außerdem ist vorgesehen, daß das Register des Heimatstaates bei Vorlage einer derartigen Bescheinigung zur Löschung verpflichtet ist. Solange diese Regeln aber nicht verbindlich sind, ist die Praxis auf den guten Willen der Versteigerungsgerichte und der Seeschiffsregister im Heimatland angewiesen, deren Hilfe zur Erbringung des Löschungsnachweises erforderlich ist, wenn die Hypothekengläubiger nicht mitwirken. In Deutschland hilft man

36) Dagegen vertritt Stoll die Ansicht, daß die Anerkennung des ausländischen Hoheitsaktes einen schuldrechtlichen Ausgleich der dadurch herbeigeführten Wertverschiebung nicht ausschließe (Staudinger-Stoll, EGBGB, Nach Art. 12 (I) Rdn. 132).

37) Vgl. oben Fußnote 13.

sich zum Nachweis der Unrichtigkeit des Schiffsregisters nach § 37 Abs. 1 Schiffsregisterordnung durch Vorlage des Zuschlagsbescheides und, wenn dieser nicht eindeutig ist, ergänzend durch Rechtsgutachten einer anerkannten Autorität des betreffenden Landes bzw. des Max-Planck-Instituts ³⁸⁾. Auch insofern ist es daher zu bedauern, daß die Möglichkeiten, welche das internationale Abkommen von 1967 bietet, nicht genutzt werden können.

38) Vgl. dazu Albrecht/Reinicke, Zwangsversteigerung im Ausland - Berichtigung im Seeschiffsregister, Hansa 1979, 504.

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

- Heft 30 Erdmenger, Jürgen
Seeschiffahrtspolitische Maßnahmen der EG, 1978
- Heft 31 Seiffert, Wolfgang
Das Seehandelsschiffahrtsgesetz 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
Verantwortlich für Ladungsschäden — Wege der neueren Rechtsprechung —, 1979
- Heft 37 Albrecht, Hans-Christian
Schiffsleasing und Schiffsüberlassungsverträge, 1979
- Heft 38 Hoog, Günter
Deutsche Flaggenhoheit
- Heft 39 Schön, Dr., Nikolaus
Praktische Aspekte des seerechtlichen Verteilungsverfahrens
- Heft 40 Remé, Dr., Thomas M.
Ein neues Gesetz für die Seeversicherung?, 1979
- Heft 41 Ganten, Dr., Reinhard H.
Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden aus Tankerunfällen, 1980
- Heft 42 Roth, Prof. Dr., Günter H.
Währungsprobleme im internationalen Seerecht
- Heft 43 Jenisch, Dr., Uwe
Die wirtschaftlichen und territorialen Auswirkungen der 3. UN-Seerechtskonferenz
auf die Bundesrepublik Deutschland
- Heft 44 Helm, Prof. Dr., Johann Georg
Der UNIDROIT-Entwurf für ein Übereinkommen über den
internationalen Lagervertrag
- Heft 45 Okuda, Prof., Yasuhiro, LL.M. (Kobe)
Zur Anwendungsnorm der Haager, Visby und Hamburg Regeln

