

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

HEFT 48

MANFRED W. LECKSZAS

**Die amerikanische Rechtsprechung
zum Schiffspfandrechtsgesetz von 1910
und seinen Novellen**

DIE AMERIKANISCHE RECHTSPRECHUNG ZUM SCHIFFSPFANDRECHTSGESETZ
VON 1910 UND SEINEN NOVELLEN

Vortrag
von
Manfred W. Leckszas
gehalten vor dem
Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 26. Mai 1983

I. Einführende Bemerkungen

Die Anregung zu meinem Vortrag ergab sich vor einigen Jahren, als ich von einem Mandanten, einer Stauereifirma in St. Thomas, U.S. Virgin Islands, beauftragt wurde, gegen eine Firma in New Jersey vorzugehen, die mit 2 gecharterten deutschen Schiffen einen Liniendienst zwischen der Karibik und der Ostküste der USA betrieben und ihre Rechnungen nicht bezahlt hatte. Bevor rechtliche Schritte unternommen werden konnten, ging der Schuldner in Konkurs, die Schiffe verschwanden aus der Karibik, und der Mandant wollte wissen, wo er sein Geld herbekommt. Wir fanden schnell heraus, daß beide Schiffe häufig in den deutschen Nordseehäfen verkehrten und beauftragten eine Hamburger Anwaltsfirma, gegen die Reeder, wenn notwendig durch Arrest der Schiffe, vorzugehen. Die Rechtsgrundlage für unseren Anspruch war das amerikanische Schiffspfandrechts-gesetz von 1971, das einem Stauer unter gewissen Bedin-gungen, auf die später noch einzugehen sein wird, ein gesetzliches Pfandrecht am Schiff, auf dem die Arbeit geleistet wurde, zugesteht, und zwar dies, obwohl der Arbeitsvertrag nicht mit dem Reeder, sondern mit dem Charterer abgeschlossen worden war. In unserem Sachvor-trag gaben wir zu, daß der Mandant vom Bestehen der Char-terverträge gewußt habe, er diese aber nie zu Gesicht be-kommen und auf den Schiffen selbst nichts darauf hinge-wiesen habe, daß dem Charterer die Eingehung von Ver-pflichtungen, die ein Schiffspfandrecht begründen könn-ten, untersagt sei. Wie zu erwarten, brachte die Gegen-seite vor, daß man nicht ohne weiteres von der Anwendung amerikanischen Rechtes ausgehen könnte, daß die Anwen-dung amerikanischen Rechtes gegen den deutschen "ordre publique" verstoßen würde, und daß unter deutschem Recht

unsere Mandanten nicht die Stellung eines Schiffsgläubigers beanspruchen könnten. Wie so oft in der Praxis, kam es zu keiner gerichtlichen Entscheidung: beide Seiten waren nicht hundertprozentig von der Richtigkeit ihrer Standpunkte überzeugt, und man einigte sich gütlich. Unser Mandant war froh, überhaupt etwas herausgeschlagen zu haben, und die Hamburger Reeder brauchten nicht zu befürchten, daß bei Stattgebung der Klage eine wahre Invasion deutscher Gerichte durch ausländische Schiffslieferanten, von denen niemand je etwas gehört hatte, stattfinden würde.

Schiffspfandrechte nehmen in der amerikanischen Seerechtsliteratur und Rechtsprechung einen breiten Raum ein. Mein Vortrag beschränkt sich auf vertraglich begründete Schiffspfandrechte am Schiff selbst zugunsten von Lieferanten notwendiger Ausrüstung und Erbringern notwendiger Leistungen (im anglo-amerikanischen Recht "necessaries" genannt). Solche Pfandrechte sind dem Seerecht schon seit Jahrhunderten bekannt und in Amerika seit 1910 auch bundesrechtlich geregelt. Mein Vortrag befaßt sich also insbesondere nicht mit Pfandrechten an Ladung oder Fracht, mit Pfandrechten, die aus unerlaubter Handlung entstehen, und auch nicht mit Schiffshypotheken. Andererseits kann ich nicht umhin, eingangs etwas über das Wesen und die Durchsetzung des vertraglichen Schiffspfandrechtes zu sagen.

II. Das Wesen des Schiffspfandrechtes

Das Entstehen eines Schiffspfandrechtes hängt in jedem Fall von dem Bestehen einer Rechtsbeziehung innerhalb der Zuständigkeit des Seegerichtes (Admiralty Court) ab. Die Grundlage dieser Rechtsbeziehung kann ganz unterschiedlich sein: Vertrag (Konnossement), Delikt (Schiffszusammenstoß), Quasi-Vertrag (Bergung) etc. Hier muß

aber gleich darauf hingewiesen werden, daß nicht jede Rechtsbeziehung mit Salzwassergeschmack automatisch ein Schiffspfandrecht begründet. So haben die amerikanischen Gerichte zum Beispiel in ständiger Rechtsprechung entschieden, daß Verträge zum An- oder Verkauf eines Schiffes oder zum Bau eines Schiffes dem Gläubiger nicht die Stellung eines Pfandrechtsgläubigers gewähren. Der Grund dafür ist, daß im Mittelpunkt der Rechtsbeziehung irgendwie das Betreiben eines Schiffes stehen muß. Ein Kaufvertrag liegt zeitlich vor der Betreibung des Schiffes, und ein Schiff im Bau ist noch kein fertiges Schiff.

Die amerikanischen Seegerichte sind die Nachfolger der in der Kolonialzeit in den größeren Seehäfen bestehenden Vice-Admiralty Courts und sind in dem sich mit der Gerichtsbarkeit befassenden Artikel III der Verfassung speziell erwähnt. Wie Sie aber sicher wissen, handelt es sich bei den Seegerichten nicht etwa um eine besondere Gerichtsbarkeit; vielmehr sind die Seegerichte mit den Bundesgerichten allgemeiner Zuständigkeit identisch. Der amerikanische Bundesrichter, der, mit ganz wenigen Ausnahmen, in erster Instanz immer als Einzelrichter auftritt, mag heute einen Strafrechtsfall verhandeln, morgen einen zivilrechtlichen (mit oder ohne Geschworenen) und übermorgen eben einen Seerechtsfall. Wenn er Sinn für Tradition hat, holt er vielleicht die Nachbildung des silbernen Ruders, das Symbol der Zuständigkeit der mittelalterlichen englischen Seegerichte, aus dem Safe und stellt es während der Verhandlung vor sich auf die Richterbank. Ansonsten haben sich die historischen Unterschiede zwischen Zivil- und Seerechtsprozeß größtenteils verwischt, was durch das Vereinheitlichungsgesetz aus dem Jahre 1966 auch vom Gesetzgeber anerkannt worden ist. Die Klage heißt nicht mehr "libel", sondern "complaint", und der sie einreicht, heißt "plaintiff" und nicht "libellant". Die für die Parteien auftretenden Rechtsanwälte heißen jetzt schlicht "attorneys", und nicht mehr "proc-

tors". Trotzdem sind einige Eigenheiten geblieben: Der traditionelle Seerechtsprozeß wickelt sich weiterhin ohne Geschworene ab (Ausnahme: die großen Seen, für die ein Sondergesetz besteht), und nur das Seegericht kann die sogenannten "traditional remedies" des Seerechtsprozesses anwenden, insbesondere den "process in rem", das gerichtliche Vorgehen gegen die Sache (Schiff, Ladung, Fracht etc.) selbst, durch den das amerikanische Schiffspfandrecht typischerweise durchgesetzt wird. (Auf die Durchsetzung durch das sogenannte maritime attachment komme ich gleich noch zurück.)

A. Process in Rem

Der seerechtliche Anspruch und die Zuständigkeit des Gerichtes sind auf eigentümliche Weise miteinander verknüpft. Man könnte sagen, die Zuständigkeit ist eigens geschaffen, um Schiffspfandrechte durchzusetzen, und ohne die bestehende Zuständigkeit wäre das Schiffspfandrecht in seiner Form nicht denkbar. Daher erhebt sich, wenn ein Schiff mit Arrest belegt worden ist, auch immer die Frage: Steht dem Kläger ein Schiffspfandrecht zu?

Die Personifizierung des Schiffes oder, vielleicht klarer formuliert, die Behandlung des Schiffes als juristische Person, war zur Zeit der amerikanischen Revolution im englischen Recht bereits fest verankert. Über die Grundlagen streiten sich indes die Gelehrten. Das Römische Recht, die Gesetzgebungen der Seehandel betreibenden Mittelmeerstaaten sowie die Naturrechtslehren des 18. und 19. Jahrhunderts sind alle als Rechtsquellen bemüht worden. Die ersten amerikanischen Entscheidungen befassten sich interessanterweise mit Fällen, in denen Schiffe, die zum Schmuggel verwendet worden waren, beschlagnahmt und dem Fiskus einverleibt wurden.

Die Personifizierung des Schiffes machte Theorie und Praxis zu schaffen. Obwohl sie noch immer durch amerikanische Entscheidungen geistert, wird sie von der modernen Rechtslehre als nützliche Fiktion abgetan, und so sucht man nach plausibleren Erklärungen. Beschränkte Haftung, Haftung ohne Schuld, Gefährdungshaftung usw. werden von Fall zu Fall dazu herangezogen. So läßt sich das Schiffspfandrecht für "necessaries", mit dem wir uns hier befassen, sicher damit erklären, daß ein Reeder, der sein Schiff einem anderen anvertraut, ruhig für dessen Verbindlichkeiten mit dem Schiff haften soll, denn er kann sich besser schützen als der, der das Schiff beliefert. Letzterer wird wegen der in vielen Fällen sehr kurzen Liegezeit häufig nicht in der Lage sein, die bei Kreditgeschäften üblichen Referenzen einzuholen. Das Bestehen des Schiffspfandrechtes ist in diesem Fall eben in der Interessenabwägung, also rechtspolitisch, zu sehen.

Was läßt sich nun über den process in rem allgemein sagen?

1. Wie schon erwähnt, handelt es sich um die Durchsetzung eines Anspruchs gegen das Schiff selbst, und nicht gegen den Reeder. Die Zuständigkeit des Gerichtes wird einzig und allein durch die Gegenwart des Schiffes im Gerichtszuständigkeitsbereich begründet. Sobald die Klage dem Schiff durch den U.S. Marshal zugestellt worden ist, ist das Gericht ermächtigt, den klagebegründenden Anspruch zu entscheiden.
2. Das Urteil des Gerichtes kann ergehen, ohne daß der Reeder für den der Klage zugrunde liegenden Anspruch verantwortlich befunden worden ist.
3. Das Urteil kann nicht den Wert des Schiffes übersteigen, der durch Zwangsversteigerung durch den U.S. Marshal

und Beschluß des Gerichts festgelegt wird.

Was unter 2 und 3 gesagt wurde, unterscheidet das amerikanische Recht vom englischen Recht und wohl auch von der Arrest Convention von 1952. Dem englischen Recht ist der "Arrest" zwar bekannt, aber sein Zweck ist, entweder den persönlichen Schuldner zur Einlassung zu zwingen oder dem Gläubiger Sicherheit für seinen Anspruch zu verschaffen. Das Urteil des Gerichtes ist ein Zahlungsurteil abhängig von der Forderung, und nicht dem Wert des Schiffes. Artikel 7 der Arrest Convention macht klar, daß die Zuständigkeit des den Arrest bewirkenden Gerichtes sich nur bedingt auch auf den der Klage zugrunde liegenden Anspruch erstreckt.

4. Die Zuständigkeit des Gerichts beschränkt sich allein auf das Schiff, an dem das Pfandrecht besteht. Nehmen wir an, daß Reeder X zwei Schiffe, die Anna und die Clara, gehören. Die Anna wird in Baltimore von Y mit Treiböl beliefert. X zahlt nicht. Später kommt die Clara in den Hafen. X kann gegen die Clara nicht in rem vorgehen, ist aber trotzdem nicht schutzlos.

B. Maritime Attachment

Neben dem process in rem gibt es nämlich noch den sog. "process in personam with clause of maritime attachment". Voraussetzung für diesen ist ein seerechtlicher Anspruch, der aber nicht pfandrechtbegründend zu sein braucht, und weiterhin, daß der Beklagte im Zuständigkeitsbereich des Gerichtes nicht anzutreffen ist. Das bedeutet in etwa, daß der Beklagte keine Geschäftstätigkeit ausübt und daß ihm die Klage nicht zugestellt werden kann.

Die Wirkung des "attachment" unterscheidet sich außer-

ordentlich vom "arrest" und kommt in vieler Hinsicht dem englischen Arrest sehr nahe:

1. Sein Zweck ist, den Schuldner zum Erscheinen zu zwingen und dem Gläubiger gleichzeitig Sicherheit für seine Forderung zu gewähren.
2. Das Urteil entscheidet über den Anspruch und ist vom Wert des beschlagnahmten Gegenstandes unabhängig.
3. Wenn der beschlagnahmte Gegenstand, also z.B. das Schiff, zur Befriedigung des Urteils nicht ausreicht, kann der Gläubiger gegen andere Vermögenswerte des Urteilsschuldners vorgehen.
4. Auch bei einer Vollstreckung in das Schiff genießt der Gläubiger nicht das Vorrecht eines Schiffsgläubigers.

Das Schiffspfandrecht unterscheidet sich von seinen landgebundenen Artgenossen in vieler Hinsicht, obwohl dabei zu beachten ist, daß es beim Schiffspfandrecht selbst auch darauf ankommt, ob es am Schiff selbst oder an der Ladung oder der Fracht ausgeübt wird:

- a. Das Entstehen des Schiffspfandrechts hängt nicht von der Zustimmung des Schuldners ab.
- b. Das Pfandrecht am Schiff ist nicht vom Besitz des Gläubigers abhängig. Das Schiff verbleibt fast immer im Besitz des Schuldners oder eines Dritten.
- c. Das Pfandrecht ist "geheim". Außer bei Schiffen, auf denen eine eingetragene Schiffshypothek lastet, ist eine Eintragung ins Schiffsregister im Heimathafen des Schiffes gar nicht möglich, und selbst im Falle einer Schiffshypothek nicht zwingend vorgesehen.

d. Ein gutgläubiger Erwerb des Schiffes hat auf das Weiterbestehen des Pfandrechtes keine Einwirkung: Der Käufer erwirbt das Schiff mit allen seinen Belastungen. Einzige Ausnahmen: die Verwirkung ("laches") und die Ausübung des Pfandrechtes ("execution") durch den Verkauf des Schiffes durch den U.S.Marshal im Wege der Zwangsversteigerung. Der vom Seegericht durch Urteil ("decree") bestätigte Zuspruch "kratzt das Schiff von Pfandrechten frei", so etwa wie der Schiffskörper auf der Werft von Muscheln und Algen befreit wird. Dabei kommt es gar nicht darauf an, daß diejenigen, die ihres Pfandrechtes verlustig gehen, selber Klage erhoben oder von der Versteigerung des Schiffes überhaupt etwas gewußt haben. Traditionell werden diese sog. "decrees in rem" international anerkannt, obwohl die jüngste Entwicklung Zweifel daran aufkommen läßt. So wurde erst vor kurzer Zeit ein französisches Schiff in Baltimore versteigert. Unser Mandant erhielt den Zuschlag, zahlte den Kaufpreis bei der Gerichtskasse ein, bekam sein Urteil und beantragte daraufhin Löschung der Eintragung im Schiffsregister im Heimathafen. Die Schiffsregisterbehörde weigerte sich, dem Antrag stattzugeben, nachdem die französische Regierung sich eingeschaltet und darauf hingewiesen hatte, daß der frühere Reeder gewissen gesetzlichen Verbindlichkeiten nicht nachgekommen sei.

III. Schiffspfandrechte für sog. notwendige Lieferungen und Leistungen ("Necessaries")

1. Vorbemerkung

Das Schiffspfandrechtsgesetz von 1910, seine Vorgeschichte, seine Novellen von 1920 und 1971 und deren auslegende Rechtsprechung spiegeln einen Interessenkonflikt wider, der selbst heute noch nicht völlig beigelegt ist. Die

Lieferer von Ausrüstung und Erbringer von Dienstleistungen (von jetzt an kurz "Lieferanten" genannt) verlangten immer schon für jeden dem Schiff dargebrachten Vorteil die gesicherte Stellung des Pfandgläubigers, während die Reeder nur den wenigsten seerechtlichen Forderungen Pfandrechtsstatus zugestehen wollten.

2. Geschichte

Unsere Betrachtung beginnt im Jahre 1819. Die General Smith war in Baltimore repariert worden. Der Eigentümer, ein gewisser Stevenson, "ein Kaufmann aus Baltimore und Bürger der Vereinigten Staaten", bezahlte seine Reparaturrechnung nicht. Die Werft behauptete, ein Schiffspfandrecht zu haben, und legte das Schiff an die Kette. Das Distriktsgericht gab der Werft Recht, und das Schiff wurde versteigert. Das Berufungsgericht verwarf die Berufung. Der Oberste Bundesgerichtshof jedoch gab der Revision statt: Lieferungen oder Dienstleistungen an ein Schiff in seinem Heimathafen begründen kein Pfandrecht, es sei denn, daß das Recht des Staates, in dem der Heimathafen belegen ist, ein solches anerkennt. The General Smith, 17 U.S. (4 Wheat.) 438 (1819).

Der berühmte Richter Story, der das Urteil verfaßte, begründete seine Entscheidung nicht weiter. Diese Begründung wurde jedoch 5 Jahre später von Richter Johnson in The St. Jago de Cuba, 22 U.S. (9 Wheat) 409 (1824), nachgeliefert: Wenn jemand ein Schiff in seinem Heimathafen beliefert, so ist unwiderlegbar zu vermuten, daß nicht dem Schiff, sondern dem Eigentümer Kredit gewährt wurde. Die dieser Vermutung zugrunde liegende Rechtsidee, daß der Kredit an das Schiff ein Pfandrecht begründe, ein Kredit an den Eigner aber nicht, geisterte jahrzehntelang durch die Rechtsprechung, und wir werden ihr später noch begegnen.

Der zweite Teil des Urteils der General Smith, wonach Landesrecht selbst im Heimathafen ein Pfandrecht gewähren kann, führte seinerseits ebenfalls zu Schwierigkeiten. Während die Reeder die General Smith-Entscheidung als einen Teilsieg feierten, liefen die Lieferanten zu ihren einzelstaatlichen Parlamenten. Die wie Pilze aus dem Boden schießenden Schutzgesetze wiederum wurden den Bundesgerichten schnell ein Dorn im Auge, und in zwei Grundsatzentscheidungen im Jahre 1866 befand der Oberste Bundesgerichtshof, daß unter der Bundesverfassung nur die (Bundes)Seegerichte den process in rem ausüben dürfen. Wie schon eingangs ausgeführt: ohne "process in rem" kein Schiffspfandrecht. The Moses Taylor, 71 U.S. (4 Wall.) 411 (1866); The Hine v. Trevor, 71 U.S. (4 Wall.) 555 (1866). Die Rechtsstellung der Lieferanten war damit weiter erschüttert. Ein Versuch im Jahre 1874, die General Smith-Entscheidung außer Kraft zu setzen, scheiterte: In The Lottawanna, 87 U.S. (20 Wall.) 201 (1873), sagte Richter Bradley, daß die Einzelstaaten unter gewissen Voraussetzungen Schiffspfandrechte gewähren dürfen und daß diese durch die Bundesgerichte durchgesetzt werden müssen, soweit sie nicht dem Bundesrecht widersprechen. Weiter sagte er, daß er das Durcheinander von Bundesrecht und Landesrecht im Bereiche der Schiffspfandrechte zwar nicht gerne sähe, daß es aber dem Kongreß obliege, diesen Mißstand abzustellen und nicht dem Obersten Bundesgericht.

3. Das Schiffspfandrechtsgesetz von 1910

Das Schiffspfandrechtsgesetz regelt nicht, wie man von seinem Namen ausgehend erwarten könnte, alle Pfandrechte, sondern nur ganz bestimmte vertragliche Pfandrechte. Es besteht aus 5 Paragraphen, die heute in das Schiffshypothekengesetz von 1920 einbezogen und als §§ 971 - 975 im Band 46 des Bundesgesetzbuches (U.S. Code) zu finden sind.

Der Aufbau des Gesetzes und die wichtigsten Änderungen lassen sich am besten darstellen, wenn man von dem Wortlaut ausgeht, der zwischen 1920 und 1971 Gültigkeit hatte:

§ 971: sagt, daß jeder, der auf Bestellung des Reeders oder einer vom Reeder bevollmächtigten Person ein Schiff, sei es fremd oder heimisch, mit Reparaturen, Ausrüstungsgegenständen, Schlepperdiensten, Benutzung eines Trockendocks oder eines Slips oder anderen notwendigen Lieferungen oder Dienstleistungen versieht, ein Pfandrecht am Schiff hat, das durch process in rem durchgesetzt werden darf, und daß es nicht notwendig ist, zu behaupten oder zu beweisen, daß dem Schiff Kredit gewährt worden ist.

§ 972: spricht die Vermutung aus, daß zu den vom Reeder bevollmächtigten Personen der Korrespondentreeder ("managing owner"), Agent ("husbanding agent"), Schiffer ("master") und jeder andere gehört, dem das Management des Schiffes im Versorgungshafen anvertraut ist.

§ 973: verweist darauf, daß die im § 972 genannten Offiziere und Agenten des Schiffes selbst dann bevollmächtigt sind, wenn sie von einem "charterer", einem "owner pro hac vice" oder einem Käufer, der sich bereits im Besitz des Schiffes befindet, ernannt worden sind.

Darauf folgt eine Vorschrift, die bis zu ihrer Außerkraftsetzung 1971 die Gerichte viel beschäftigte:

"... aber nichts in diesem Abschnitt soll dahin ausgelegt werden, daß jemand, der ein Schiff versorgt, ein Pfandrecht hat, wenn er wußte oder bei Ausübung allgemeiner Sorgfalt hätte wissen können, daß aufgrund der Bedingungen eines Chartervertrages, eines Kaufvertrages oder aus irgendeinem anderen Grunde,

die Person, die die Reparaturen oder Lieferung von Ausrüstungsgegenständen veranlaßt hat, nicht bevollmächtigt war, das Schiff rechtlich zu binden."

§ 974: regelt das Verhältnis zu anderen Rechtsnormen und besagt ferner, daß auf Schiffspfandrechte durch Vereinbarung oder auch anderweitig ("by agreement or otherwise") verzichtet werden kann.

§ 975: bestimmt schließlich, daß dieser Abschnitt alle Landesgesetze außer Kraft setzt, die Pfandrechte an Schiffen begründen, jedenfalls insoweit sie darauf abzielen, Ansprüche zu begründen, die durch "process in rem" an Schiffen für Reparaturen, Ausrüstungsgegenstände, Schlepperdienste, Benutzung eines Trockendocks oder eines Slips oder andere Notwendigkeiten durchsetzbar sind.

Auf den ersten Blick läßt sich unschwer sagen, daß das Pfandrechtsgesetz auf einen Interessenausgleich abzielt: Die Lieferanten werden vom Heimathafendogma der General Smith -Entscheidung, der "Lehre vom Kredit an das Schiff" der "St.Jago de Cuba"-Entscheidung und der durch das Überschneiden von bundesseerechtlich und landesrechtlich geschaffenen Pfandrechten entstandenen unsicheren Rechtslage weitgehend befreit. Die Reeder, auf der anderen Seite, werden in die Lage versetzt, sich durch vertragliche Vereinbarungen, gekoppelt mit einer vom Gesetz geschaffenen Erkundigungspflicht, vor unerwünschten Pfandrechten zu schützen.

Die heute sehr breite Auslegung des § 971 war zunächst aber nicht vorzusehen, und man war geneigt, den nichtgesetzlichen Vertragspfandrechten sowie den einzelstaatlich geschaffenen Pfandrechten weiterhin starke Bedeutung beizumessen. § 971 hatte nämlich in der ursprünglichen Fassung von 1910 einen etwas anderen Wortlaut: "Schlep-

perdienste" waren in der Aufzählung der dem Schiff dar-
gebrachten Leistungen nicht aufgeführt, und die anderen
traten in anderer Reihenfolge auf: Reparaturen, Aus-
rüstung oder andere Bedürfnisse, einschließlich der Be-
nutzung eines Trockendocks etc. Dieselbe Folge wieder-
holte sich in § 975. Sehr bald erhob sich die Frage, was
denn nun eigentlich diese "anderen Bedürfnisse", für die
dem Gläubiger ein Pfandrecht zustehen sollte, seien. In
The J. Doherty, 207 F.997 (S.D.N.Y.1913), ging es darum,
ob für Schlepperdienste ein Schiffspfandrecht bestehe.
Da Schlepperdienste im ursprünglichen Gesetzestext (noch)
nicht ausdrücklich erwähnt waren, konnte diese Frage nur
dann bejaht werden, wenn sie unter "andere Bedürfnisse"
fielen. Das Gericht sah den Zweck des neuen Gesetzes le-
diglich darin, Pfandrechte in den Fällen zu schaffen,
in denen sie die General Smith -Entscheidung ausdrück-
lich ausgeschlossen hatte. Ein Pfandrecht für Schlepper-
dienste habe aber immer bestanden, selbst im Heimathafen
des Schiffes, ganz unabhängig von der General Smith -
Entscheidung. Deshalb seien Schlepperdienste nicht als
"andere Bedürfnisse" aufzufassen, und das Pfandrecht
bestehe nicht kraft Gesetzes, sondern beruhe auf dem
allgemeinen Seerecht. Später generalisierte der berühmte
Richter Learned Hand in The Muskegon, 275 F.117 (S.D.N.Y.
1921), daß Leistungen zur "Ausrüstung" des Schiffes dem
Gesetz und Leistungen im Zusammenhang mit dem "Fahren"
des Schiffes dem allgemeinen Seerecht unterliegen. Der
Unterschied war nicht bedeutungslos: Die Lehre vom "cre-
dit to the vessel", vom Gesetz abgeschafft, verblieb
Bestandteil des auf das allgemeine Seerecht gestützten
Vertragspfandrechtes. Überdies bestand Zweifel, ob die
dem Gesetz eigene Erkundigungspflicht im Zusammenhang
mit Charter- und Kaufverträgen auch Bestandteil des all-
gemeinen Seerechts sei.

Die Ejusdem Generis Regel, die zunächst zu einer engen
Auslegung des Gesetzes geführt hatte, bewirkte nach der

Neufassung des § 971 im Jahre 1920 nun umgekehrt, aber folgerichtig, eine sehr breite Auslegung: "andere Bedürfnisse" wurde schlechthin zum Sammelbecken für alles, was dem Schiff irgendwie nützlich sein könnte ("convenient, useful and at times necessary"). Hafengebühren, Lotsengelder, Liegegelder, Stauereigebühren, Miete für Schiffs-ausrüstung, Gebühren eines Reisebüros, das zwecks Heimführung einer Besatzung Flugkarten besorgt hatte, oder eines Taxiunternehmens, das ein Ersatzteil ans Schiff brachte, Kisten Schnaps für ein Passagierschiff (wohl aber nicht für einen Hafenschlepper) - all das sind Beispiele in der Rechtsprechung für "andere Bedürfnisse". Allerdings muß die Nützlichkeit irgendwie direkt mit dem Schiff verbunden sein. Deshalb ist es nicht verwunderlich, daß z.B. Versicherungsprämien und Maklerprovisionen nicht dazugerechnet werden. Dem Anwaltshonorar dürfte wahrscheinlich das gleiche Schicksal beschieden sein.

Kehren wir jetzt zum § 971 zurück: "Jeder der ... ein Schiff ... versieht". Dieser Teil des Paragraphen hat den Gerichten häufig Kopfzerbrechen verursacht. Jeder Satzteil, Subjekt, Prädikat und Objekt, ist wichtig:

1. Die Leistung muß vom Kläger kommen;
2. die Leistung muß an ein Schiff gerichtet sein;
3. die Leistung muß vom Schiff empfangen werden;
4. wie oben bereits ausgeführt, muß die Leistung dem Schiff direkt von Nutzen sein.

Das scheinen jedenfalls die Lehren zu sein, die aus Piedmont & George's Creek Coal Co. v. Seaboard Fisheries Co., 254 U.S. 1, 41 S.Ct.1 (1920), der ersten wichtigen Entscheidung des Obersten Bundesgerichtshofes unter dem Gesetz, zu ziehen sind. In diesem Fall hatte ein Fischöl-

produzent, dem sowohl eine Fangflotte als auch eine Fischölfabrik gehörten, bei dem klagenden Kohlenhändler seinen gesamten Saisonbedarf gedeckt. Dem Kläger war klar, daß die Kohle sowohl für die Schiffe als auch für die Fabrik gebraucht wurde, wobei der größere Teil den Schiffen zugute kommen sollte. Die Kohle wurde an der Pier angeliefert und die Rechnung an den Fischölkonzern ausgestellt. Letzterer lagerte die Kohle und benutzte sie je nach Bedarf.

Richter Brandeis entschied: Der Kläger hat kein Pfandrecht, denn (1) die Kohle sei nicht direkt an ein bestimmtes Schiff geliefert worden; (2) die Kohle wurde der Fischölgesellschaft, und nicht einem bestimmten Schiff, berechnet; (3) es bestand nie Einverständnis, daß die Kohle einem bestimmten Schiff zugute kommen würde; (4) die Kohle wurde f.o.b. Pier geliefert, so daß das Eigentum mit dem Abladen in die Vorratsbunker der Gesellschaft auf letztere überging; (5) die Kohle lagerte manchmal monatelang in den Bunkern, bevor sie auf ein Schiff verbracht wurde; und (6) ein Teil der Kohle kam überhaupt nie auf ein Schiff.

Es ist also Vorsicht geboten, wenn eine Reederei, und nicht ein einzelnes Schiff, beliefert wird. Die Piedmont-Entscheidung wird auch heute noch häufig von beiden Seiten bemüht, wenn es darum geht, ein Schiffspfandrecht zu begründen oder abzulehnen.

Der letzte Teil des § 971 ("Es ist nicht notwendig zu behaupten oder zu beweisen, daß der Kredit dem Schiff gewährt wurde") bereitete den Gerichten ebenfalls Verdruss. In The President Arthur, 279 U.S. 564, 49 S.Ct. 420 (1929), machte der Oberste Bundesgerichtshof klar, daß der Zweck dieser Vorschrift allein der sei, die unwiderlegbare Vermutung der General Smith-Entscheidung zu entschärfen, daß aber ansonsten das spätestens seit

der St. Jago de Cuba bestehende Recht ((1) kein Pfandrecht ohne Kredit an das Schiff, und (2) außerhalb des von der General Smith entschiedenen Sachverhaltes, Vermutung des Kredites an das Schiff zugunsten des Lieferanten) vom Gesetz unberührt geblieben sei. Um es anders auszudrücken: Gemäß dem Gesetz braucht der Lieferant seine Absicht, dem Schiff, und nicht dem Reeder, Kredit zu gewähren, zwar nicht zu beweisen, aber sein Pfandrecht kann dennoch erfolgreich bestritten werden, wenn sich aus den Absprachen oder dem Geschäftsgebaren der Parteien ergibt, daß der Kredit tatsächlich dem Reeder gewährt wurde.

In der President Arthur -Entscheidung ging es darum, daß der Lieferant, der der Kreditwürdigkeit des Reeders nicht traute, von letzterem Wechsel unterzeichnen ließ. Als einer dieser Wechsel platzte, berief er sich auf sein Pfandrecht und legte das Schiff an die Kette. Das Gericht befand, daß wenn jemand sich vom Schuldner zusätzlich Sicherheit einräumen läßt, er sein Pfandrecht verliert, es sei denn, daß er ausdrücklich darauf hinweist, daß er weiterhin auf seinem Pfandrecht besteht.

Kein Wunder, daß sich die Lieferanten im Kielwasser der President Arthur - Entscheidung größter Vorsicht befleißigten. Rechnungen lauteten generell auf das Schiff oder auf das Schiff und den Reeder oder enthielten Formulierungen wie z.B. "Kein Verzicht auf Pfandrecht weder durch Zustimmung des Gläubigers noch sonstwie".

Es zeichnet sich allerdings in den letzten 15 Jahren ein Trend ab, der die Lieferanten mehr zu begünstigen scheint. Besonders in dem Bereich des Fifth Circuit, wo die Lieferindustrie durch die Ölbohrungen im Golf von Mexiko besonders (laut-)stark vertreten ist, zeigen die Entscheidungen, daß wohl nur ein ausdrücklicher Verzicht

IV. Die Bevollmächtigung, ein gechartertes Schiff einem Schiffspfandrecht zu unterwerfen

Jetzt komme ich schließlich zum wichtigsten Teil meines Vortrages: Der Bevollmächtigung, ein gechartertes Schiff einem Schiffspfandrecht zu unterwerfen.

1. Allgemeines Seerecht

In The Kate, 164 U.S.1 458, 17 S.CT.135 (1896) und in The Valencia, 165 U.S. 254, 17 S.CT.323 (1897), legte der Oberste Bundesgerichtshof die folgenden Richtlinien nieder: (1) Wenn der Lieferant weiß oder hätte wissen müssen, daß das Schiff unter Charter fährt (so der Beweis in The Kate), oder wenn er den Tatsachen gegenüber einfach die Augen zumacht (wie in The Valencia), dann hat er die Pflicht, sich danach zu erkundigen, was der Chartervertrag besagt; (2) Wenn der Chartervertrag regelt, daß es dem Charterer obliegt, das Schiff zu versorgen und dafür zu bezahlen, dann steht demjenigen Lieferanten kein Pfandrecht zu, dem eine Erkundigungspflicht oblag.

2. Schiffspfandrechtsgesetz bis 1971

Dem Lieferanten unter gewissen Umständen Schutz zu gewähren, selbst wenn die Bestellung nicht vom Reeder selber ausgeht, war unzweideutig eines der rechtspolitischen Ziele des Kongresses bei der Verabschiedung des Gesetzes. Diesen Zielen Ausdruck zu verleihen und die §§ 971-973 einheitlich zu interpretieren, erwies sich als schwierig, nicht zuletzt wegen der Unklarheiten im Gesetzestext.

Gehen wir schnell noch einmal zum Gesetzaufbau zurück: § 971 spricht vom Reeder oder einer vom Reeder bevollmächtigten Person; § 972 zählt etliche Personen auf, bei

denen die Vollmacht vermutet wird; § 973 sagt schließlich, daß die im § 972 aufgeführten Offiziere und Agenten ("officers and agents") des Schiffes selbst dann Vollmacht haben, wenn sie von einem Charterer, owner pro hac vice oder einem sich im Besitz des Schiffes befindenden Käufers ernannt wurden, es sei denn, daß der Lieferant wußte oder hätte wissen müssen, daß die die Bestellung veranlassende Person nicht bevollmächtigt war.

Wenn man den § 972 und den ersten Halbsatz des § 973 einerseits und den zweiten Halbsatz des § 973 andererseits nebeneinander stellt, so kann man sich des Eindruckes nicht erwehren, daß hier der Gesetzgeber, sicher unbewußt, auf gut ostpreussisch "Geberchen-Nehmerchen" gespielt hat. Erst wird nämlich dem Lieferanten zugesichert, daß er sich auf die Vollmacht gewisser Auftraggeber verlassen kann. Im nächsten Atemzug wird ihm dann kurzerhand der Teppich unter den Füßen weggezogen, indem der Gesetzgeber dem Lieferanten sagt, daß er sich auf diese Vollmacht eben nicht verlassen könne. Gilmore & Black, The Law of Admiralty, P.673, sprechen denn auch von einer "even-handed contradiction".

Wie immer, wenn der Gesetzgeber seine Schuldigkeit nicht getan hat, fällt es den Gerichten anheim zu versuchen, aus Chaos Ordnung zu schaffen. Der Oberste Bundesgerichtshof stand auf dem Sprung. In drei Entscheidungen, The South Coast, 251 U.S. 519, 40 S.Ct.233 (1920), United States v. Carver, 260 U.S. 482, 43 S.Ct.181 (1923), und schließlich Dampskiebsselskabet Dannebrog v. Signal Oil & Gas Company, 310 U.S. 268, 60 S.Ct.937 (1940), schlug sich das Gericht, mit Richter Oliver Wendell Holmes als Fürsprecher, klar auf die Seite der "Nehmerchen": Nicht nur, daß sich der Lieferant nicht auf die Vollmachtsvermutung verlassen konnte, sondern der zweite Halbsatz des § 973 wurde dahin gehend ausgelegt, daß dem Lieferanten eine positive Erkundigungspflicht oblag, ob denn der

Besteller auch tatsächlich Vollmacht hat, das Schiff rechtlich zu verpflichten. War das Schiff nicht gechartert, oder war der Chartervertrag vom Bare-Boat-Typ, war die Sache problemlos. Etwaige Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den in §§ 972 und 973 genannten Personenkreisen wurden durch weite Auslegung des Begriffs der Person, der das Management des Schiffes im Versorgungshafen anvertraut ist, umgangen, so z.B. in Atlantic & Gulf Stevedores, Inc. v. The Grand Loyalty, 608 F. 2 D 197 (5th Cir. 1979). Da gab der erste Offizier in Abwesenheit des Kapitäns Anweisung an die Stauerei, die Luken zu öffnen und zu schließen. Obwohl der erste Offizier nicht ausdrücklich im Gesetz genannt ist, wurde der Stauerei ein Schiffspfandrecht zugesprochen, denn alles was mit dem Laden und Löschen des Schiffes zu tun hat, liegt nun einmal im besonderen Verantwortungsbereich des ersten Offiziers, dem in diesem Sinne das Management des Schiffes anvertraut ist. Desgleichen entschied das Gericht in Mercereau v. M/V Woodbine, 551 F. Supp. 811, 1983 A.M.C. 554 (N.D. Ohio 1982), daß ein Schiffszimmermann, der mit Wissen des Eigners für einen zukünftigen Käufer beim Umbau des zu erwerbenden Schiffes tätig ist, ein Pfandrecht hat, wenn der Verkäufer vom Vertrag zurücktritt und ihm seinen Arbeitslohn schuldet.

Andererseits konnten Materiallieferanten an eine Werft, die einen Leichter umbaute, kein Pfandrecht geltend machen, wenn die Werft vom Eigner keine Vollmacht hatte. Es läßt sich eben nicht vermuten, daß einer Reparaturwerft das Management des Schiffes anvertraut sei. Farwest Steel Corporation v. Robert A. Barnes, Inc., ___ F. Supp. ___, ___ A.M.C. ___ (D. Ore. 1982); A.A.B. v. Control Masters, ___ F. Supp. ___, 1980 A.M.C. 1795 (E.D. LA. 1980).

Problematisch wird es, wenn das Schiff verchartert ist. Der Begriff "Charterer" wird im Gesetz nicht definiert. In der Signal Oil-Entscheidung spielte Gerichtspräsident

Hughes jedoch darauf an, daß es sich im Gesetz nicht um solche Charterverträge handele, die einzig und allein einen Frachtvertrag beinhalten. Diese Anspielung schien auf Reisecharter- und Raumcharterverträge abzu zielen. Das behaupteten wir jedenfalls vor kurzem im Bundesdistriktsgericht in Maryland im Falle Jan C. Uiterwyk Co. v. The Mare Arabico, 459 F. Supp.1325, ___ A.M.C. ___ (D.Md.1978). Unser Mandant hatte die Mare Arabico ein Kühlschiff, an United Brands auf Zeit verchartert. United Brands, das für das Schiff im gegebenen Zeitpunkt selbst keine Beschäftigung hatte, ging Raumcharterverträge mit mehreren Fleischexporteuren aus Texas für mehrere Reisen nach Mittel- und Südamerika ein. Die Raumcharterverträge bestimmten, daß die Exporteure für das Laden und Löschen des Schiffes und die damit verbundenen Kosten verantwortlich seien. Die Exporteure ernannten Uiterwyk Co. als Agenten, die wiederum mit einer Stauerei einen Vertrag schloß. Die Exporteure gingen Pleite und bezahlten die Stauerei nicht. Uiterwyk übernahm die finanziellen Verpflichtungen und klagte aufgrund des eingetretenen Forderungüberganges. Unser Argument, auf die Signal Oil-Entscheidung gestützt, war, daß die Exporteure mit dem Management der Mare Arabico nichts zu tun gehabt hätten, mit dem Ergebnis, daß eine Vollmacht weder bestanden habe, noch hätte vermutet werden können. Daher stände Uiterwyk auch kein Pfandrecht zu. Das Gericht umging diese Frage. Richter Harvey fand, daß der Kapitän des Schiffes die Tätigkeit des Stauers auf seinem Schiff gebilligt und sie dadurch ratifiziert habe. Daher sei es nicht unbillig, dem Kläger unter diesen Umständen ein Pfandrecht zu gewähren. Da selten etwas auf einem Schiff ohne Wissen und Billigung des Kapitäns geschieht, sahen wir in dieser Entscheidung eine klare Umgehung von Signal Oil. Der Mandant entschloß sich aber gegen eine Berufung.

Von der Uiterwyk-Entscheidung einmal abgesehen, läßt sich

folgendes als Ergebnis der eben besprochenen drei Entscheidungen des Obersten Bundesgerichtshofes, die die Rechtslage vor 1971 widerspiegeln, sagen:

1. Auslegungsprobleme ergeben sich vorwiegend bei Zeitcharterverträgen.

2. In The Kate und in The Valencia reichte eine Klausel im Chartervertrag, wonach der Charterer das Schiff zu versorgen und dafür finanziell aufzukommen habe, aus, das Pfandrecht nicht zur Entstehung kommen zu lassen, wenn der Lieferant wußte, daß das Schiff unter (Zeit-) Charter fuhr. Diese Klausel allein schützt das Schiff jedoch nicht vor Pfandrechten zugunsten von Lieferanten unter dem Schiffspfandrechtsgesetz: Hier bedarf es zusätzlich einer "Pfandrechtsverbotsklausel" (im Englischen: "Will not suffer or permit to be continued any lien or encumbrance incurred by them or their agents"), wie sie z.B. in der New York Produce Exchange Zeitcharter, Klausel 18, verankert ist. Das Vorhandensein einer solchen Klausel ließ vor 1971 allerdings kein Pfandrecht entstehen.

3. In jedem Fall, wenn ein Schiff beliefert wird, hat der Lieferant die Pflicht, sich zu erkundigen, ob das Schiff unter (Zeit-) Charter fährt. Wenn das der Fall ist, hat er die weitere Verpflichtung, den Chartervertrag einzusehen und sich darüber zu vergewissern, daß er keine Pfandrechtsverbotsklausel ("Prohibition of Lien Clause") enthält.

4. Selbst in diesen Chartersituationen ist in einigen Fällen ein Pfandrecht bejaht worden, nämlich dann, wenn:

- (A) Der Auftrag vom Kapitän des Schiffes selber ausging;

- (B) dem Lieferanten der Nachweis gelang, daß er seiner Erkundigungspflicht mit Sorgfalt nachgekommen sei;

- (C) eine Erkundigung zwar nicht erfolgte, aber der Beweis vorliegt, daß sie nichts eingebracht hätte (der Auftraggeber hatte tatsächlich Vollmacht oder der Chartervertrag enthielt keine Verbotsklausel).

Gilmore & Black bescheinigen Mr. Justice Holmes im Zusammenhang mit seinen beiden Entscheidungen (The South Coast und United States v. Carver) einen schlechten Tag. Präsident Hughes kommt nicht viel besser weg. Gilmore & Black legen dar, daß eine harmonische Auslegung der §§ 972 und 973 (erster Halbsatz) und des § 973 (zweiter Halbsatz) durchaus möglich ist und die Entmachtung der Vollmachtsvermutung hätte verhindert werden können. § 973 ("officers and agents of the vessel") macht durch seine Rückverweisung auf § 972 klar, daß die im letzteren genannten Personen ("managing owner, ship's husband, master or any person to whom the management of the vessel at the port of supply is entrusted") alle dem Geschäftsbereich des Reeders zugehören. Jemand, der vom Reeder unabhängig ist (wie z.B. ein Charterer), gehört nicht mit dazu. "Entrusted" in § 972 und "agents" in § 973 müssen gleichfalls zusammengelesen werden. "Entrusted" bedeutet "entrusted by the owner or his agents". In Frage kommen also der Hafenant des Reeders und ihm gleichgestellte Personen, nicht dagegen aber Charterer, owners pro hac vice und Käufer. Daraus folgt, daß, wenn er es mit ersterem zu tun hat, der Lieferant auf deren anscheinende Vollmacht vertrauen darf und keine Erkundigungspflicht hat. Wenn er dagegen mit der letzteren Gruppe Geschäfte abschließt, muß er sich ihrer Vertretungsmacht durch Erkundigung vergewissern.

Leider ging das Gericht einen anderen Weg: "management" ist gleichbedeutend mit "direction and control", und diese kann sowohl vom Reeder als auch vom Charterer - häufig zur gleichen Zeit, wenn auch auf verschiedenen Gebieten - ausgeübt werden. Dadurch wurde die Trennungslinie zwischen beiden Gruppen verwischt mit dem Ergebnis, daß die Vollmachtsvermutung verschwand, sobald die Vollmacht tatsächlich, z.B. durch eine Prohibition of Lien Clause, beschränkt war. Praktisch wurde damit dem Lieferanten eine Erkundigungspflicht in allen Fällen auferlegt, in denen das belieferte Schiff verchartert war.

3. Die Gesetzesnovelle von 1971

Man kann sich leicht vorstellen, daß die Rechtslage im Kielwasser der Signal Oil-Entscheidung die Lieferanten nicht befriedigte. Sie unternahmen einen erneuten Vorstoß in Washington, um insbesondere Pfandrechtsverbote in Charterverträgen auszubooten. Der Kongreß hätte einfach ein gesetzgeberisches Verbot erlassen können (das gleiche war schon vorher im Zusammenhang mit Schiffshypotheken geschehen). Er ging indes diesen Weg nicht, sondern strich einfach den 2. Halbsatz des § 973. Es war natürlich von Anfang an klar, daß die Erkundigungspflicht des Lieferanten der Vergangenheit angehörte. Es war gleichfalls klar, daß wenn der Lieferant wußte, daß der Besteller keine Vollmacht hat, kein Pfandrecht entsteht. Was passiert aber, wenn er es zwar nicht wußte, aber auch ohne positive Erkundigungspflicht hätte wissen können? Beispiel: Der Lieferant weiß, daß das Schiff unter Zeitcharter läuft, hat aber keine Kenntnis davon, daß letztere eine Verbotsklausel enthält. Gilmore & Black, deren 2. Auflage 1974 erschien, sagten voraus, daß die Rechtsprechung einfach zur The Kate und zur The Valencia zurückkehren

werde: Ein Lieferant, der nicht weiß und hätte auch nicht wissen können, daß er es mit einem gecharterten Schiff zu tun hat, kann sich auf die Vermutung des § 972 berufen; wenn er dagegen weiß, daß das Schiff verchartert ist, und er unternimmt nichts weiter, sich zu informieren, bekommt er es mit der Verbotsklausel zu tun. Der Trend scheint indes anders zu verlaufen: Nur wenn der Lieferant tatsächlich weiß, daß das Schiff verchartert ist und daß der Chartervertrag eine Verbotsklausel enthält, hat er kein Pfandrecht.

Freighters v. The Jalavihar, ___ F.Supp. ___, 1982 A.M.C. 2182 (E.D.La.1981)

Ryan-Walsh Stevedoring Co., Inc. v.M/V Khalij Star, 507 F.Supp. 36, 1981 A.M.C.1478 (W.D.Wash.1980)

Ramsay Scarlett & Co. v.S.S. Koh Eun, 462 F. Supp. 277, 1979 A.M.C. 970 (E.D.VA.197)

Gulf Trading v.Tento, ___ F.Supp.___, 1979 A.M.C.753 (N.D.Cal.1979)

Pierside Terminal Operators v.M/V Floridian, 423 F.Supp. 962, 1974 A.M.C.1954 (E.D. VA.1974)

Bigane Vessel Fueling Co.v.Bolt Steam Shipping Co., Ltd., ___ F.Supp.___, ___ A.M.C. ___ (N.D.Ill.1981)

Northern Shipping Company v.S/S Glory, ___ F.Supp.___, A.M.C. ___ (E.D.La.1982)

Allerdings muß hier bemerkt werden, daß bis zum jetzigen Zeitpunkt erst ein Court of Appeals zu diesem Thema Stellung genommen hat, TTT Stevedores of Texas, Inc.v.M/V Jaga Vijeta, 696 F.2d.1135, ___ A.M.C. ___ (5th Cir.1983), innerhalb der letzten 3 Monate entschieden. In erster

Instanz stellte das Distriktsgericht fest, daß die Stauerei wußte, daß das Schiff unter Reisecharter lief, anscheinend aber nicht, daß im Chartervertrag eine Verbotsklausel stand. Der Reeder verklagte die Stauerei auf widerrechtlichen Arrest und obsiegte. In der Berufung entschied der Fifth Circuit, daß die Klage hätte abgewiesen werden müssen, da der Stauer von der Verbotsklausel keine positive Kenntnis hatte.

Es mag 60 Jahre gedauert haben, 60 Jahre, in denen das Schlachtenglück mal die eine, mal die andere Seite begünstigte: Im Augenblick sieht es jedenfalls so aus, als ob die Lieferanten nicht nur eine Schlacht, sondern den Krieg gewonnen haben. Natürlich kann man sich nie auf seinen Lorbeeren ausruhen. Deshalb beschäftigt sich im Augenblick der Ausschuß für Handelsschiffahrt und Fischerei des U.S. Repräsentantenhauses mit Gesetzesvorlage H.R.1307, dem sogenannten Marine Services Financial Responsibility Act of 1983. Dieses Gesetz sieht unter anderem vor, daß die Reeder aller Schiffe, die im Zuge des Handels mit anderen Staaten amerikanische Häfen anlaufen, ihre Zahlungsfähigkeit bezüglich der von ihren Schiffen zu empfangenden Leistungen ("maritime services") nachweisen müssen. Rein zahlenmäßig handelt es sich um den kleineren Betrag von entweder \$ 100 pro Bruttoregistertonne oder die Pauschalsumme von \$ 1 Million. Das Gesetz macht Vorschläge, wie der Nachweis der Zahlungsfähigkeit erbracht werden kann, stellt es aber dem Handelsministerium anheim, durch einschlägige Vorschriften Einzelheiten zu bestimmen. Wie allgemein bekannt, verlangt die Federal Maritime Commission schon seit Jahren Sicherheitsleistung gegen etwaigen durch den Betrieb eines Schiffes entstandenen Umweltschaden. H.R.1307 hat in Industrie und Handel erwartungsgemäß heftige Diskussionen ausgelöst. Interessanterweise wird von den Befürwortern darauf hingewiesen, daß das neue Gesetz schon wegen der weit-

gehenden Arrestierungsfreiheit von Staatsschiffen gemäß dem Foreign Sovereign Immunities Act of 1976 eine Notwendigkeit sei. Im Augenblick läßt sich nur schwer voraussagen, ob sich im Ausschuß selber eine Mehrheit für die Gesetzesvorlage findet.

V. Kollisionsrechtliche Erwägungen

Wenn ein Lieferant sein Pfandrecht durch process in rem in einem amerikanischen Hafen ausüben will, kann er dann in jedem Falle darauf vertrauen, daß das Gericht amerikanisches Recht anwendet? Ähnlich wie die englischen Gerichte, waren auch die amerikanischen bis in die jüngste Zeit geneigt, auf jeden Rechtsstreit, der in ihre Zuständigkeit fällt, heimisches Recht anzuwenden. Das hat sich in den letzten Jahrzehnten schlagartig geändert: Auch rechtlich ist man aus der "Isolation" herausgetreten, man denkt internationaler. Ausdruck dieser Entwicklung ist Lauritzen v. Larsen, 345 U.S. 571 (1953), ein Fall, in dem es nicht um Schiffspfandrechte, sondern darum ging, ob ein auf einem ausländischen Schiff verletzter ausländischer Seemann sich auf den amerikanischen Jones Act berufen könne. Der Oberste Bundesgerichtshof nannte sieben Anhaltspunkte (place of the wrongful act, flag of the vessel, allegiance of domicile of the injured seaman, allegiance of the shipowner, place of the signing of the employment contract, accessibility of a foreign court, and the law of the forum), die vom Gericht in seiner Entscheidung zu würdigen seien. In Carl Enterprises v. Hudson Handler, 475 F. Supp. 42, 1980 A.M.C. 1759 (S.D. Ala. 1979), sprach das Gericht von einem "center of gravity test" (Schwerpunkttest). In Rainbow Line v. M/V Tequila, 480 F. 2 D.1024, 1973 A.M.C. 1431 (2nd Cir. 1973), wurde klar gemacht, daß der Lieferungsort keinesfalls automatisch auch darüber bestimme, welches materielle

Recht anzuwenden sei. Diese Entscheidung des Second Circuit wurde erst vor ein paar Wochen vom Neunten Circuit bestätigt, Gulf Trading & Transportation Co. v. M/V Tonto, 694 F.2D 1191, ___ A.M.C. ___ (1982). In diesem Fall hatte der norwegische Reeder sein Schiff an eine amerikanische Gesellschaft auf Zeit verchartert. Im Chartervertrag unterwarfen sich beide Parteien dem amerikanischen Recht. Der Zeitcharterer hatte einen Vertrag mit Gulf, mit Hauptgeschäftssitz im U.S. Staat Delaware, zur Belieferung seiner Schiffe mit Treiböl. Die Tento bunkerte in Italien. Das Öl wurde von einer italienischen Firma im Auftrage von Gulf geliefert. Gulf bezahlte die Italiener und legte die Tento an die Kette, als niemand Gulfs Rechnung bezahlte. Das Gericht befand, daß abgesehen vom Lieferort, alles andere starke Beziehung zu den U.S.A. habe, und daß das amerikanische Recht deshalb am besten geeignet sei, den Rechtsstreit zu entscheiden.

VI. Abschließende Bemerkungen

Die Rechtsprechung zum Schiffspfandrechtsgesetz und seinen Novellen ist ein gutes Beispiel dafür, wie die amerikanischen Gerichte, ihrer Common Law Tradition folgend, dazu neigen, bei der Auslegung von Gesetzen nicht nur zu versuchen, den Vorstellungen des Gesetzgebers gerecht zu werden, sondern ein gesellschaftliches Problem, das im Widerstreit der Parteien seinen Niederschlag gefunden hat, rechtspolitisch zu lösen. Diese Neigung gerät häufig in Konflikt mit dem Rechtsprinzip des Stare Decisis, also der Unangreifbarkeit gesprochenen Rechtes. Das führt häufig dazu, daß sich vor allem ausländische Mandanten über die Ungewißheit des Ausgangs eines anhängigen Rechtsstreites beklagen; andererseits aber auch, daß jede Gerichtsentscheidung die

Schaffung neuen Rechtes durch die kritische Würdigung bestehenden Rechtes bedeuten kann. Neue Probleme finden dadurch neue Lösungen. Vielleicht liegt aber gerade darin ein wichtiges Element der Gerechtigkeit in einer vielschichtigen, heterogenen Industriegesellschaft.



SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

- Heft 32 H e l m , Johann Georg
Aktuelle Fragen des deutschen Speditionsrechts, 1978
- Heft 33 L e c k s z a s , Manfred W.
Die Lehre des Forum non conveniens im amerikanischen Recht, 1978
- Heft 34 B a u e r , Karl-Heinz
Ausgewählte Probleme aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes
im Seehandelsrecht, 1978
- Heft 35 W e d e l , Henning von
Der Passage-Vertrag und Passage-Bedingungen, 1979
- Heft 36 S c h m i d t , Karsten
Verantwortlich für Ladungsschäden — Wege der neueren Rechtsprechung —, 1979
- Heft 37 A l b r e c h t , Hans-Christian
Schiffsleasing und Schiffsüberlassungsverträge, 1979
- Heft 38 H o o g , Günter
Deutsche Flaggenhoheit
- Heft 39 S c h ö n , Dr., Nikolaus
Praktische Aspekte des seerechtlichen Verteilungsverfahrens
- Heft 40 R e m e , Dr., Thomas M.
Ein neues Gesetz für die Seeversicherung?, 1979
- Heft 41 G a n t e n , Dr., Reinhard H.
Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden aus Tankerunfällen, 1980
- Heft 42 R o t h , Prof. Dr., Günter H.
Währungsprobleme im internationalen Seerecht
- Heft 43 J e n i s c h , Dr., Uwe
Die wirtschaftlichen und territorialen Auswirkungen der 3. UN-Seerechtskonferenz
auf die Bundesrepublik Deutschland
- Heft 44 H e l m , Prof. Dr., Johann Georg
Der UNIDROIT-Entwurf für ein Übereinkommen über den
internationalen Lagervertrag
- Heft 45 O k u d a , Prof., Yasuhiro, LL.M. (Kobe)
Zur Anwendungsnorm der Haager, Visby und Hamburg Regeln
- Heft 46 A l b r e c h t , Dr., Hans-Christian
Die Zwangsversteigerung von Seeschiffen im internationalen Rechtsverkehr
- Heft 47 R i e h m e r , Erhard
Die Liegezeit bei einem Seeschiff

REIHE B: DOKUMENTE UND MATERIALIEN

