

## Schiffahrtsrecht und neues türkisches HGB

Von Prof. Dr. Christian Rumpf, Rechtsanwalt

### I. Vorbemerkung

Am 1.7.2012 ist das neue türkische Handelsgesetzbuch in Kraft getreten. Zu diesem Zeitpunkt war ein großes Verfahren anhängig, in welchem türkische Reeder eine deutsche Großbank, welche sich unter anderem auf Schiffsfinanzierung spezialisiert hat, wegen angeblich unzulässiger Verwertung von Hypotheken auf unter türkischer Flagge fahrenden Schiffen im Ausland auf Schadensersatz verklagt und zur Überraschung von Juristen nicht nur in der Türkei vom türkischen Kassationshof Recht bekommen hatten. Das Verfahren ist derzeit noch nicht vollständig abgeschlossen.

Indessen hat der Gesetzgeber im Rahmen der HGB-Reform, möglicherweise inspiriert durch das genannte Verfahren, das geradezu zur Unmöglichkeit der Finanzierung türkischer Schiffe geführt hat, versucht, insoweit im Sinne der schiffsfinanzierenden Banken Klarheit zu schaffen.

Der Gesetzgeber hat mit dem neuen HGB einen wichtigen Punkt klargestellt, in dem der türkische Kassationshof in eine für die Schiffsfinanzierung gefährliche Tendenz geraten war, indem er die Verwertung von mit Hypotheken belasteten türkischen Schiffen nur durch türkische Gerichte erlauben und die anderweitige Verwertung als „unerlaubte Handlung“ sanktionieren wollte.

### II. Der „Fall“

Im Hinblick auf die Beschreibung der Reform ist zu dem oben genannten Fall nur so viel zu sagen, wobei der Sachverhalt etwas vereinfacht dargestellt wird:

Zwischen dem Darlehensnehmer und der Bank war ein Darlehensvertrag zur Finanzierung von Schiffskäufen geschlossen worden. Darin wurde der Bank ausdrücklich das Recht eingeräumt, das Darlehen mit Hypotheken zu sichern und im Falle des Zahlungsverzuges die Hypotheken, wo auch immer, zu verwerten. Auf den Vertrag sollte deutsches Recht anwendbar sein, als Gerichtsstand wurde eine deutsche Hansestadt vereinbart.

Nachdem der Darlehensnehmer mit der Zahlung der vereinbarten Kreditraten in Verzug geraten war, kam es zunächst zu umfangreichen Versuchen, den auftretenden Konflikt durch

Ersatzregelungen beizulegen. Aber auch an die getroffenen Ersatzregelungen hielt sich der Darlehensnehmer nicht und blieb die Rückzahlung schuldig. Die Bank ergriff hierauf Sicherungs- und Vollstreckungsmaßnahmen. Da die besicherten Schiffe in der ganzen Welt unterwegs waren, wurden die Maßnahmen entsprechend in verschiedenen Hafenstädten außerhalb der Türkei anhängig gemacht. Der Darlehensnehmer erhielt durch die örtlichen Gerichte jeweils umfangreiche Gelegenheit, sich zu verteidigen. Am Ende wurden die besicherten Schiffe veräußert und der Erlös der Bank zugeführt. Der Erlös war nicht geeignet, die Forderungen der Bank zu decken.

Hierauf verklagte der Reeder die Bank auf Zahlung von Schadensersatz in erheblicher Höhe. Dem Grunde nach wurde dem Reeder ein Schadensersatz zugesprochen. Die vom Kassationshof bestätigte Begründung verfolgt eine geradezu entwaffnende Logik. Nach türkischem Recht seien Schiffshypotheken wie Grundstücke zu behandeln. Hieraus ergebe sich zwangsläufig die ausschließliche Zuständigkeit türkischer Gerichte, wenn es um die Verwertung der Schiffshypotheken gehe. Diese Vorschriften gehörten zum türkischen *ordre public*, insoweit sei also der Darlehensvertrag unwirksam. Aus diesem Grund gelte weder die Wahl deutschen Rechts noch die Wahl eines deutschen Gerichtsstandes. Überrascht hat die dann weiter gehende Schlussfolgerung, nämlich dass die Bank, indem sie die Verwertung im Ausland betrieben habe, gegen zwingendes türkisches Recht verstoßen und damit eine unerlaubte Handlung begangen habe. Es komme daher auch nicht darauf an, was die ausländischen Gerichte entschieden hätten. In buchstäblich letzter Minute konnten die türkischen Gerichte noch dazu bewegt werden, zumindest – wenn schon das Recht der unerlaubten Handlung Anwendung findet – ein Mitverschulden des Darlehensnehmers anzunehmen, allerdings in einer erneut nicht nachvollziehbaren Höhe.

Nach der Reform des HGB dürfte sich – so die Erwartung der schiffsfinanzierenden Banken und des Autors – ein Fall wie der beschriebene nicht mehr wiederholen.

### **III. Das Recht nach der HGB-Reform**

Zunächst einmal gilt jetzt gemäß Art. 1353 HGB ausdrücklich, dass der Inhaber einer Schiffshypothek eine Arrestpfändung erwirken kann. Dazu die amtliche Begründung im Wortlaut:

„Der erste Absatz der Bestimmung entspricht jetzt den Erfordernissen des Art. 1 Abs. 2 und des Art. 2 Abs. 1 des Vertrages von 1999. Sinn und Zweck des Vertrages ist es, das beliebige Zugreifen aufgrund beliebiger Forderungen auf Schiffe zu vermeiden. Als vorläufiges Rechtsmittel wegen Schiffsfahrtsforderungen wird im Vertrag der „Arrest“ bestimmt. Dieser englische Rechtsbegriff entspricht dem Arrest im türkischen Recht. Im achten Abschnitt wurde der Arrest als Mittel zur Durchsetzung von

Schiffsfahrtsforderungen eingeführt. Das bedeutet im Gegenzug, dass andere vorläufige Rechtsschutzmöglichkeiten ausgeschlossen sind. Mit dieser Bestimmung soll vor allem die Bestellung von (vorläufigen) Pfandrechten vermieden werden (Entwurf Art. 1377, 1380 und 1381).

Mit dem zweiten Absatz wurde Art. 1242 Abs. 2 Zif. 1 des Gesetzes Nr. 6762 (HGB a.F.) aufgegriffen. Diese Bestimmung hatte mit dem gesetzlichen Pfandrecht des Schiffsgläubigers zu tun und dazu geführt, dass die Auffassung aufkam, die Schiffshypothekengläubiger müssten unter das Verbot des Art. 257 Abs. 1 des Gesetzes Nr. 2004 (Zwangsvollstreckungs- und Konkursgesetz) gefallen und damit von der Möglichkeit ausgeschlossen worden seien, einen Arrest zu erwirken. Allerdings hatten Theorie und Praxis diese Regelung gerügt. Dem ist entsprochen worden, indem in Absatz 2 der neuen Bestimmung die Arrestpfändung, auch aufgrund vertraglicher Pfandrechte, ermöglicht wurde. Prinzipiell wird das gleiche Ergebnis ohnehin bereits mit Art. 1352 des Entwurfs erzielt, da zu den Schiffsfahrtsforderungen sowohl die vertraglichen wie auch die gesetzlichen Pfandrechte zählen (Art. 1352 Abs. 1 lit a, b, c, i, k, n, o und v), doch sollte dies noch einmal ausdrücklich festgehalten werden. Damit wird der durch Art. 257 Abs. 1 des Gesetzes Nr. 2004 für Pfandrechtsgläubiger verschlossene Weg des Arrestes für Schiffshypothekengläubiger und sonstige Schiffspfandrechtsgläubiger oder Zurückbehaltungsberechtigte wieder eröffnet.“

Interessant ist im Hinblick auf den oben genannten Fall, wo die Arrestanträge im Ausland durch den Kassationshof gar als „unerlaubte Handlungen“ qualifiziert, jedenfalls aber als Verstoß gegen – angeblich – zwingendes türkisches Recht angesehen wurden, dass der Gesetzgeber selbst davon ausgeht, dass schon vor der Reform gegolten habe, dass Schiffshypothekengläubiger eigentlich nicht unter Art. 257 des Zwangsvollstreckungsgesetzes zu subsumieren seien.

Hinzuweisen ist auch auf Art. 1378 des neuen HGB, wonach nun klargestellt ist, dass nicht allein die Rechtsverfolgung im Wege der Pfandrechtsverwertung möglich ist.

Art. 1378 Abs. 1 HGB n.F. lautet:

“2. Verfolgung im Wege der Insolvenz

Der Gläubiger kann Insolvenzantrag auch dann stellen, wenn er am Schiff ein vertragliches oder gesetzliches Pfandrecht hat.”

In der amtlichen Begründung heißt es dazu:

“Diese Bestimmung wurde von Art. 1242 des Gesetzes Nr. 6762 übernommen und war seinerzeit durch den Rechtsausschuss dem Entwurf zu Gesetz Nr. 6762 hinzugefügt

worden ... Damit wurde zugunsten der Schiffsgläubiger, Schiffshypothekengläubiger und sonstigen Schiffspfandgläubiger von Art. 45 Abs. 1 des Gesetzes Nr. 2004 abgewichen.”

Außerdem gilt gemäß Art. 1381 HGB jetzt:

“Vertragliche oder gesetzliche Schiffshypothekenfamilie können ihre Rechte durch die Verwertung der Hypothek sicherstellen. Die Bestimmung ist auf alle Schiffe unter türkischer oder ausländischer Flagge anwendbar.“

Es ergibt sich hier in aller Deutlichkeit, dass die Schiffshypothekengläubiger ihre Rechte verfolgen „können“, aber keineswegs auf diesen Weg beschränkt sind. Liest man Art. 1378 und die Begründung hierzu, so hat der Gesetzgeber ganz klar festgehalten, dass mit Art. 1381 HGB die Bestimmung des Art. 45 Zwangsvollstreckungsgesetzes ausgehebelt wird; der Gesetzgeber selbst tritt damit ausdrücklich der Auffassung entgegen, dass Art. 45 Zwangsvollstreckungsgesetz hier gar zwingend sei. Mit anderen Worten: die Auffassung des Kassationshofs im oben genannten Fall steht hierzu in eklatantem Widerspruch; völlig verfehlt erscheint dann noch die Qualifizierung dieses angeblichen Rechtsverstoßes als „unerlaubte Handlung“.

Weiterhin ist der ausdrückliche Verweis des Gesetzgebers auf das Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken aus dem Jahre 1993, dessen Sinn und Zweck er sich zu eigen macht. Tatsächlich regelt Art. 12 dieses Vertrages, dass im Falle der Zwangsversteigerung eines Schiffes mit Zustimmung des Begünstigten alle Hypotheken und sonstigen Sicherungsrechte verfallen.

Und schließlich – dies hätte den oben genannten „Fall“ endgültig in eine völlig andere Richtung laufen lassen – der neue Art. 1350 HGB:

„Die vorläufige Arrestpfändung oder die Pfändung in der Zwangsvollstreckung sowie die Zwangsversteigerung und der Eigentumsübergang unterliegen mitsamt den Wirkungen der Zwangsversteigerung und allen sonstigen Verfügungen im Zusammenhang mit der Zwangsversteigerung dem Recht desjenigen Staates, in dem sich das Schiff im Zeitpunkt der Maßnahmen befindet. Wird ein im Ausland befindliches Schiff unter türkischer Flagge dort zwangsversteigert, ist die Zwangsversteigerung durch die durchführende Behörde oder die Beteiligten mindestens dreißig Tage zuvor

- a) dem türkischen Register, in dem das Schiff eingetragen ist,
- b) dem im Register eingetragenen Eigentümer
- c) den im Register eingetragenen sonstigen Rechtsinhabern und Gläubigern

anzuzeigen sowie auf eigene Kosten in einer Tageszeitung, die türkeiweit in einer Auflage von mindestens 50.000 erscheint, bekanntzugeben. Wird das Schiff ohne eine solche Anzeige und Bekanntmachung versteigert, wird der Registereintrag nicht gelöscht und bleiben die im Schiffsregister eingetragenen Rechte und Forderungen bestehen.“

Fasst man die vorstehend beschriebenen Bestimmungen zusammen, so ergibt sich, dass die Artikel 45 und 257 Zwangsvollstreckungsgesetz hier nicht anwendbar, geschweige denn „zwingend“ anwendbar sind.

#### **IV. Schluss**

Somit sind die Kernaussagen der Reform:

1. Die Einschätzung der vom Kassationshof behaupteten Regelung, nur türkische Gerichte dürften über Arreste und Verwertungsmaßnahmen bei Schiffen entscheiden, sei Bestandteil des *ordre public*, wird auch für das alte Recht durch die amtliche Begründung für das neue HGB als unzutreffend entlarvt.
2. Der Gesetzgeber hat auf die umfangreiche Kritik aus dem In- und Ausland an den Ergebnissen des o.g. „Falls“ reagiert und nun ausdrücklich dem Umstand Rechnung getragen, dass sich Schiffe international bewegen.

Nach den neuen Regelungen dürfte sich also ein Fall wie der oben geschilderte in Bezug auf die Finanzierung türkischer Schiffe nicht mehr ereignen.