



Insolvenzen von Containerschiffreedereien Rechtsfragen in den Häfen

Hartmuth Sager, Ahlers & Vogel

Dr. Jan-Erik Pötschke, Ahlers & Vogel

Einleitung

Inzwischen sind etwas mehr als zwei Monate verstrichen seit dem Zeitpunkt, als die Welt der Containerschiffahrt von einem mittleren „Tsunami“ erschüttert wurde. Als am 31. August 2016 bekannt wurde, dass die siebtgrößte Containerreederei der Welt, Hanjin Shipping Co. Ltd., einen Insolvenzantrag im Central District Court in Seoul gestellt hat und dieses am darauffolgenden Tag das sogenannte „Rehabilitation“-Verfahren über das Vermögen von Hanjin eröffnete, war der Schock bzw. Aufruhr unter den Reedern, die ihre Schiffe an Hanjin verchartert haben, mindestens genauso groß wie der der Ladungseigentümer, Spediteure und Hafengebiete. Vermutlich hat bei jedem zweiten Schiffahrtsanwalt der Welt das Telefon geklingelt und haben die Mandanten sich nach Möglichkeiten erkundigt, ihre Rechte zu sichern, was nichts anderes bedeutet als den Forderungsausfall zu minimieren und ihre an Bord der Schiffe befindliche Ware zu sichern.

Ich möchte Ihnen in den nächsten 20-25 Minuten einen kleinen Einblick zu insolvenzrechtlichen Fragen bei einer Containerschiffsreederei wie Hanjin geben, wobei ich als deutscher Rechtsanwalt natürlich die deutsche Rechtslage betrachte und mich nur sehr eingeschränkt zu Fragen des koreanischen Insolvenzrechts äußern werde.

1. Hanjin Insolvenz in Korea

- 1. September 2016 Eröffnung Rehabilitation Proceedings
Es handelt sich um ein Verfahren, welches dem aus den USA unter dem Namen „Chapter 11“ bekannten Verfahren ähnelt und in Deutschland der Schutzschirminsolvenz nahesteht.



- Einem Verwalter (Receiver) wird die Möglichkeit gegeben, sich während einer bestimmten Frist einen Überblick über Verbindlichkeiten und Vermögenswerte des Insolvenzschuldners zu beschaffen. Vermögen kann in dieser Zeit nicht abfließen.
- Receiver bei Hanjin ist Herr Tae-Soo Seok, der vormalige CEO von Hanjin.
- Gläubiger erhalten die Möglichkeit, binnen vorgegebener Frist ihre Forderungen beim Gericht zu registrieren, woraufhin dann versucht werden soll, einen sogenannten „Restructuring Plan“ zu erarbeiten, den das Insolvenzgericht absegnen muss. Davon hängt ab, ob die Gesellschaft weiter geschützt oder liquidiert wird. Dieser Rettungsplan ist dem Gericht bis 25.11.2016 vorzulegen.
- Davon unabhängig hatte das Insolvenzgericht bereits Mitte September entschieden, dass Hanjin alle eingecharterten Schiffe an die Reeder zurückzugeben hat und darüber hinaus einen Großteil seiner Flotte verkaufen muss.

2. Rechtsfolgen für deutsche Reedereien

- Bekanntlich ist ein Großteil der Flotte Hanjins eingechartert worden (die Rede ist von 52 Schiffen) und hiervon sind insbesondere eine Vielzahl deutscher Reedereien betroffen. Aus der Presse wissen Sie, dass die Reederei Döhle, die Conti Reederei, aber auch andere sogenannte „KG-Schiffe“ an Hanjin verchartert haben, die nun ihre Beschäftigung im Rahmen einer Zeitcharter mit Hanjin verloren haben.
- Die erste Sorge der deutschen Reedereien war, dass ihre Schiffe Zielscheibe der Gläubiger von Hanjin für Forderungen werden, die Hanjin nicht mehr bezahlen kann.
- Davon zu unterscheiden die Sorge Hanjins, dass Vermögenswerte durch Zwangsmaßnahmen wie Pfändungen oder Arreste blockiert und gegebenenfalls verwertet werden können.
- Deutsches Insolvenzrecht § 343 Absatz 1 InsO sieht vor, dass das ausländische Insolvenzverfahren, hier also die koreanischen Verfahren, in Deutschland grundsätzlich anzuerkennen sind. Ausnahme: Verstoß gegen den ordre public. Sofern



also das koreanische Gericht Schutzmaßnahmen über das Vermögen von Hanjin verhängt hat, was der Fall ist, sind diese in Deutschland anzuerkennen. Dies hat das Amtsgericht Hamburg am 14. September 2016 (Az 67 AIE 1/16) auch bestätigt und angeordnet, dass Zwangsvollstreckungsmaßnahmen gegen das Vermögen von Hanjin nicht weiter zulässig sind und aufgehoben werden. Diese Entscheidung basierte auf einem Beschluss aus dem koreanischen Rehabilitation-Verfahren. Der koreanische Verwalter hat somit dafür Sorge getragen, dass Vermögen von Hanjin auf deutschem Territorium demselben Schutz unterliegt wie das Vermögen einer deutschen insolventen Gesellschaft (§ 21 InsO). (Gleiches gilt inzwischen auch in US-Häfen, Japan, UK).

3. Sind deutsche Häfen damit sicher?

- Grundsätzlich ja, sofern es sich um Hanjin-eigene Schiffe handelt. Schwierig wird es, wenn es sich um von Hanjin gecharterte Schiffe handelt.
- Grundsätzlich gibt es keine rechtliche Grundlage dafür, dass ein deutscher Schiffseigentümer für die Forderungen seines Zeitcharterers, hier Hanjin, haften muss. Dies gilt insbesondere für Bunkerforderungen, da der Charterer regelmäßig der Besteller ist. Hiervon gibt es jedoch Ausnahmen:

Schiffsgläubigerrechte/Maritime Liens

- In Deutschland gibt es für Bunkerforderungen kein Schiffsgläubigerrecht. Nach einer kürzlich veröffentlichten Entscheidung des Southern District Courts in New York soll dies auch in den USA so sein.
- Hanjin-fremde Schiffe deutscher Reeder können dennoch arretiert werden, wenn eine Forderung entweder von Gesetzes wegen gegenüber dem Reeder besteht (man denke etwa an die Haftung für eine Ölverschmutzung oder eine Kollision) oder aber aufgrund bestehender Schiffsgläubigerrechte.

Was sind Schiffsgläubigerrechte?

- In den §§ 596 ff HGB sind diese Schiffsgläubigerrechte geregelt.



- Gläubiger bestimmter Forderungen haben die Rechte eines Schiffsgläubigers. Welche Forderungen erfasst sind, steht in § 596 Absatz 1 HGB. Die Liste ist abschließend und kann deshalb nicht durch eine Vereinbarung zwischen den Parteien erweitert werden.
- Es handelt sich um ein sogenanntes „Besitzloses Pfandrecht am Schiff und seinem Zubehör“. Es kann nur an solchen Schiffen entstehen, die dem Erwerb durch Seeschifffahrt dienen und es geht den registrierten Schiffshypotheken vor.
- Wichtig:
Bei Entstehung des Schiffsgläubigerrechts müssen Schuldner und Reeder identisch sein. Erst nach Entstehung des Schiffsgläubigerrechts können Schuld und Haftung auseinanderfallen. Dies bedeutet, dass die Haftung (Pfandrecht) am Schiff bleibt, egal wem dies später gehört.
- Die Entstehung und der Inhalt des Schiffsgläubigerrechts beurteilt sich nach der sogenannten „*lex causae*“ (Artikel 45 Absatz 2 EGBGB). Sinngemäß heißt es dort: „Die Entstehung gesetzlicher Sicherungsrechte an einem Schiff unterliegt dem Recht, welches auf die zu sichernde Forderung anwendbar ist.“
- Zu den gesicherten Forderungen gehören Heuerforderungen, öffentliche Schiffs-, Schifffahrts- und Hafengebühren sowie Lotsgelder, bestimmte Schadensersatzforderungen, Forderungen aus Bergelohn sowie Forderungen der Träger der Sozialversicherungen. Für Einzelheiten wird auf § 596 Absatz 1 HGB verwiesen. Die Liste orientiert sich inhaltlich an der International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Maritime Liens and Mortgages vom 27.05.1967, auch wenn die Bundesrepublik dieses Übereinkommen nicht ratifiziert hat.
- Aufgrund der besonderen Durchschlagskraft der Schiffsgläubigerrechte, Stichwort: „besitzloses Pfandrecht“; ist es rechtlich nicht möglich, diesen Katalog durch Parteivereinbarung zu erweitern. Allerdings gibt es Jurisdiktionen auf der Welt, die einen größeren Forderungskatalog Schiffsgläubigerrechte einräumen. So gibt es beispielsweise in den USA das sogenannte „Ship-Repairer Lien“, das der Stellung eines Schiffsgläubigerrechts entspricht. Fer-



ner gewährt US amerikanisches Recht dem Lieferanten von „necessities to a vessel“ ein Schiffsgläubigerpfandrecht.

4. Profitieren Hafengebiete von Schiffsgläubigerrechten?

a. Hafengebiete, Liegegelder etc.

- Hier kommt es entscheidend auf § 596 Absatz 1 Nummer 2 HGB an, wonach für öffentliche Schiffs-, Schifffahrts- und Hafengebiete sowie Lotsgelder ein Schiffsgläubigerrecht gewährt wird. Der Gesetzestext knüpft an die Art der Forderung an und nicht an die Organisation des Gläubigers.
- Im Hamburger Hafen erhebt die HPA als rechtsfähige Anstalt öffentlichen Rechts mittels Verwaltungsakt Hafengebühren (§ 1, 12 Absatz 1 HPAG i.V.m. § 1 Absatz 2 Anlage 2 Hafengebührenordnung).
- In Bremen und Bremerhaven erhebt bremenports GmbH & Co. KG Hafengebühren (§§ 1 Absatz 1, 4 Absatz 1 i.V.m. 6 ff. Hafengebührenordnung Bremen). bremenports GmbH & Co. KG ist eine Firma, die eine privatrechtliche Rechtsform gewählt hat, an der sich die Öffentliche Hand (das Land Bremen) beteiligt hat.
- § 17 Bremisches Hafengebietgesetz sieht die Möglichkeit vor, Dritte mit der Bescheidung und der Einziehung von Hafengebühren zu beleihen. So gesehen darf bremenports GmbH & Co. KG als beliehenes Unternehmen Verwaltungsakte erlassen.
- Entscheidend für ein Schiffsgläubigerrecht ist, dass die Abgaben von öffentlicher Seite bezogen auf das Schiff, die Schifffahrt als solche bzw. einen Hafen und dessen Benutzung erhoben werden. Hierbei kommt es auf die Gesamtstruktur des Hafens an. Diese muss öffentlich ausgestaltet sein (vgl. *Schaps-Abraham* § 754 RdNr. 10 m.V.a. HansOLG Hans Gz. 1900 Nr. 37). Bei einem Privathafen wäre das also anders zu sehen. Nicht zwingend erforderlich ist, dass die Art der Einziehung der Abgaben dem öffentlichen Recht unterliegt.
- Da die Gesamtstruktur der Häfen in Hamburg und Bremen öffentlich ausgestaltet und hinsichtlich der Hafengebührenerhebung jeweils durch Rechtsverordnung geregelt ist, kommt es für die Beurteilung, ob ein Schiffsgläubigerrecht vorliegt, nicht



darauf an, ob die eine Gesellschaft privatrechtlich mit der Ausführung hoheitlicher Befugnisse betraut ist.

- Es handelt sich um Abgaben öffentlich-rechtlicher Natur, wobei aber nach herrschender Meinung auch indirekte Aufwendungen von einem Staat oder einer Hafenbehörde oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Körperschaften durch ein Schiffsgläubigerrecht geschützt sein sollen.

Ergebnis:

Es macht keinen Unterschied, welcher Handlungsform sich die Öffentliche Hand bedient. Das Schiffsgläubigerrecht wird hierdurch jedenfalls nicht berührt, da Hafengebühren unabhängig von der gewählten Handlungsform immer unter den Begriff der Hafengebühren im Sinne von § 596 HGB zu fassen sind.

b. Terminalbetreiber

- In Deutschland haben Terminalbetreiber kein Schiffsgläubigerrecht. Terminalbetreiber müssen sich also anders gegen Forderungsausfall schützen. Sie tun dies auf vertraglicher Ebene durch Vereinbarung von Pfandrechten bzw. Ausübung von Zurückbehaltungsrechten, wenn sie ihre Forderungen durchsetzen wollen. Zusätzlich können sie sich eventuell auf ein kaufmännisches Zurückbehaltungsrecht nach § 369 HGB und das Pfandrecht des Lagerhalters nach §§ 467, 475b HGB stützen.
- Der Terminalvertrag wird üblicherweise zwischen Charterer und dem Terminal abgeschlossen und regelt äußerst umfangreich die Einzelheiten der Abfertigung des Schiffes. Dabei enthält er typischerweise Elemente des Güterumschlags auf der einen Seite und Lagerung auf der anderen Seite. Dies sind zwei völlig getrennt zu betrachtende Sachverhalte. Während der Güterumschlag sich mit der tatsächlichen Ausführung des Ladens und Löschens und damit zusammenhängenden Tätigkeiten befasst, mithin primär Leistungen bezogen auf das Schiff sind, handelt es sich bei der Lagerung um Dienstleistung im Zusammenhang mit der „Behandlung der Ladung/Container“.
- Für die Forderungen aus dem Terminalvertrag lässt sich der Terminal regelmäßig ein Pfand- und Zurückbehaltungsrecht einräumen. Bei EUROGATE erstreckt sich dieses nach den Allgemeinen Geschäftsbedingungen auf alle EUROGATE über-



gebenen Sachen des Auftraggebers oder eines Dritten, der der Übergabe an EUROGATE zugestimmt hat. Bei Sachen des Auftraggebers erstreckt es sich auf unbestrittene Forderungen auch aus anderen mit dem Auftraggeber geschlossenen Verträgen (inkonnexe Forderungen).

- Bei der HHLA ähnlich ausgestaltet, nur fehlt hier der ausdrückliche Hinweis auf das Zustimmungserfordernis. Wegen §§ 475b i.V.m. 366 Abs. 3 HGB liegt hierin aber kein substantieller Unterschied.
 - Die Terminalbetreiber können sich also gegenüber ihren Vertragspartnern auf vertraglicher Ebene auf den Standpunkt stellen, ihre Leistungen von der Zahlung der offenen Vergütung, beispielsweise für Containerhandling im Zusammenhang mit dem Laden und Löschen des Schiffes, abhängig zu machen.
 - Auch gegenüber der Ladung kann ein Terminal ein Pfand- und Zurückbehaltungsrecht geltend machen, wobei Voraussetzung ist, dass Besitz an Container und Ladung besteht. Ob das Pfandrecht sich nur auf Forderungen im Zusammenhang mit Auslieferung und Lagergeld der Container erstrecken darf oder auch solche des Schiffsumschlags mit erfasst, wird strittig diskutiert. Sowohl die AGB von EUROGATE als auch die der HHLA umfassen alle Forderungen des Terminals und belegen diese mit einem Pfandrecht und einem Zurückbehaltungsrecht. Voraussetzung ist lediglich, dass die Gegenstände sich in der Verfügungsgewalt bzw. im Besitz des Terminals befinden. Das Pfandrecht erstreckt sich im Übrigen auch auf die Begleitpapiere.
 - Das kaufmännische Zurückbehaltungsrecht nach § 369 Absatz 1 HGB erstreckt sich nur auf solche Sachen, die im Eigentum (auch Miteigentum nach Bruchteilen) des Schuldners stehen. Eine Ausnahme macht hier § 369 Absatz 2 HGB, wonach einem Dritten gegenüber das Zurückbehaltungsrecht insoweit auch besteht, als dass diesem Dritten gegenüber die Einwendungen gegen den Anspruch des Schuldners auf Herausgabe des Gegenstands entgegengesetzt werden können.
- c. Lagerung durch Terminalbetreiber**
- Überschreitet der Zeitraum, den die Container sich auf dem Terminalgelände befinden, eine gewisse Dauer – bei EUROGATE sind es zwei Tage, bei der HHLA sind es 96 Stunden – wird von eingelagertem Gut gesprochen.



- Wir sind dann im Bereich der Lagerhaltung, die im deutschen Recht in den §§ 467-475 HHGB geregelt ist.
- Juristisch sprechen wir dann von einem Lagervertrag im Sinne von § 467 Absatz 1 HGB, bei dem der Lagerhalter verpflichtet wird, das Gut zu lagern und aufzubewahren und der Einlagerer verpflichtet wird, die vereinbarte Vergütung zu bezahlen.
- In § 475 b HGB ist das Pfandrecht des Lagerhalters geregelt. Danach hat der Lagerhalter für alle Forderungen aus dem Lagervertrag ein Pfandrecht an dem ihm zur Lagerung übergebenen Gut des Einlagerers oder eines Dritten, der der Lagerung zugestimmt hat. An dem Gut des Einlagerers hat der Lagerhalter auch ein Pfandrecht für alle unbestrittenen Forderungen aus anderen, mit dem Einlagerer abgeschlossenen Lagerfracht-, Seefracht- und Speditionsverträgen. Es erstreckt sich auch auf die Forderung aus einer Versicherung sowie auf die Begleitpapiere.

Ergebnis:

Die Terminalbetreiber können sich zwar auf kein Schiffsgläubigerrecht am Schiff berufen, haben jedoch aufgrund der Pfand- und Zurückbehaltungsrechte an den sich in ihrem Besitz befindlichen Containern/Ladung die Möglichkeit, ihre Forderungen gegen diejenigen Ladungsbeteiligten durchzusetzen, die ihre Ladung ausgeliefert bzw. weiterbefördert haben wollen. Hier wird also der Terminalbetreiber versuchen, seine „Außenstände“ über sein Pfand- und Zurückbehaltungsrecht bei der Ladung einzutreiben und nicht gegenüber dem Schiff.