



Verband deutscher Schiffsbanken

Verband deutscher Schiffsbanken
Domshof 17 • 28195 Bremen
Postfach 10 62 69 • 28062 Bremen
Telefon (0421) 36 09-0
Telefax (0421) 36 09-329

20. Januar 2005

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Pfandbriefrechts

Wir danken dem Finanzausschuß des Deutschen Bundestags, daß wir zu dem Gesetzentwurf Stellung nehmen können. Dabei möchten wir uns auf Vorschläge zu den Vorschriften des Entwurfs beschränken, die die Deckungswerte für Schiffspfandbriefe betreffen (§§ 20 bis 23 des Entwurfs).

Wir begrüßen, daß das Pfandbriefgesetz die Tradition des Schiffsbankgesetzes fortsetzt, in dem es auch künftig die Emission von Schiffspfandbriefen gegen Deckung durch Schiffshypothekendarlehen gestattet. Auch wenn Gesetzentwurf einige Anpassungen an die Fortentwicklung der Schiffsfinanzierung während der letzten Jahre enthält, so bleiben doch einzelne Regelungen im Ergebnis nicht angemessen. Insbesondere sollte ein künftiges Pfandbriefgesetz die Deckungsvorschriften für Schiffspfandbriefe nicht ohne sachlichen Grund enger fassen als die bisherigen Vorschriften des Schiffsbankgesetzes; darüber hinaus kann die Neuordnung des Pfandbriefrechts dazu genutzt werden, die Deckungsvorschriften an weitere Entwicklungen in der Schiffsfinanzierung während der letzten Jahre anzupassen und notwendige Klarstellungen zu treffen.

Wir bitten den Finanzausschuß daher, die Vorschläge des Bundesrats aus dessen Stellungnahme vom 26. November 2004, Bundestags-Drucksache 15/4321 Anlage 2 unter Punkt 10. bis 13.¹, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu übernehmen.

Im einzelnen schlagen wir in folgenden vier Punkten Änderungen vor:

¹ Drucksache 15/4321, Seiten P 104 bis P 107.

I. Zu § 21 Pfandbriefgesetz (= Stellungnahme des Bundesrats, Nr. 10.)

Teilweise Verwendung von Darlehen zur Deckung

Vorschlag: § 21 erhält folgende Fassung (Ergänzung/Änderung **fett** hervorgehoben):

„Als Deckung für Schiffspfandbriefe dürfen nur durch Schiffshypotheken gesicherte Darlehensforderungen genutzt werden, **soweit sie** den Erfordernissen der §§ 22 bis 24 entsprechen.“

Begründung:

Mit der Eintragung des gesamten Darlehens in das Deckungsregister werden „synthetische Strukturen“ nicht geschaffen. Das Darlehen wird lediglich teilweise zur Deckung verwendet, also in der Deckungsrechnung mit einem geringeren als dem Nominalbetrag als Gegenwert für die Emission von Schiffspfandbriefen verwendet, und zwar in dem Umfang („soweit“), wie die Beleihungsvorschriften erfüllt sind. Dieses Verfahren ist bisher auch üblich, wenn ein Darlehen die Beleihungsgrenze von 60 % aus § 22 Abs. 2 Satz 1 PfandBG überschreitet; dies ist bisher in Deckungsprüfungen von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) nicht beanstandet worden.

Das Deckungsregister gibt also weiterhin korrekt Auskunft über die zur Deckung dienenden Werte; diese werden lediglich – wie auch im Falle von Beleihungen über die Beleihungsgrenze von 60 % hinaus üblich – nicht in vollem Umfang zur Deckung verwendet. Eine Beeinträchtigung der Rechte der Schiffspfandbriefgläubiger ist nicht ersichtlich.

II. Zu § 22 Abs. 2 und Abs. 4 Pfandbriefgesetz (= Stellungnahme des Bundesrats, Nr. 11.)

Beleihung bis zu einem Schiffsalter von 20 Jahren generell ermöglichen

Vorschlag: § 22 Abs. 2 Satz 3 erhält folgende Fassung (Änderung **fett** hervorgehoben):

„Wird für ein Darlehen mit einer Laufzeit von weniger als 15 Jahren vereinbart, dass dieses bis zum Ende der Darlehenslaufzeit nicht vollständig durch Abzahlungsraten gemäß Satz 2, sondern zusätzlich durch eine am Ende der Darlehenslaufzeit zu erbringende Schlussrate zu tilgen ist, gilt dies nicht als Fall ungleichmäßiger Abzahlung, wenn die Schlussrate den Betrag nicht übersteigt, der bei Zugrundelegung der für das Darlehen vereinbarten gleichmäßigen Abzahlung bis zum Ende des **zwanzigsten** Lebensjahres des Schiffes zurückgezahlt werden könnte.“

§ 22 Abs. 4 Satz 1 erhält folgende Fassung (Änderung **fett**); Satz 3 entfällt:

„Die Beleihung darf **höchstens eine Darlehenslaufzeit von fünfzehn Jahren umfassen und** höchstens bis zum Ende des **zwanzigsten** Lebensjahres des Schiffes reichen, **es sei denn dass eine geringere** Lebensdauer zu erwarten ist.“

Begründung:

Die erstmalige gesetzliche Regelung einer Obergrenze für das Schiffs-Lebensalter ist zwar grundsätzlich akzeptabel. Es bestehen aber weder Anlaß noch Notwendigkeit, die Zulässigkeit von in Deckung zu nehmenden Beleihungen gegenüber der bisherigen Rechtslage so deutlich einschränken wie der Gesetzentwurf, der ein Schiffs-Lebensalter von **15 Jahren** als Höchstgrenze für Beleihungen einführt und die Deckungsfähigkeit länger (bis zu einem Lebensalter von 20 Jahren) laufender Beleihungen von einer Genehmigung der BaFin abhängig macht. Schiffe sollten daher generell **bis zum zwanzigsten Lebensjahr** beliehen werden dürfen, und die auf das Lebensalter bezugnehmenden Vorschriften entsprechend geändert werden. Im einzelnen:

- (1) In der Begründung zum Regierungsentwurf wird ausgeführt², daß die Auslegung der bisherigen Vorschrift des § 10 Abs. 3 Schiffsbankgesetz mit Unklarheiten bezüglich der Anforderungen an die zu erwartende Lebensdauer eines Schiffes verbunden sei. Dies trifft nicht zu. Die Begründung weist selbst darauf hin, daß der Wortlaut des bisherigen § 10 Abs. 3 Schiffsbankgesetz darauf hindeutet, daß „ein Schiff ... **unabhängig von seinem Alter** für 12 bzw. 15 Jahre beliehen werden darf“³.

Deshalb ist auch der Ansicht zu widersprechen, daß eine Interpretation, nach der „die geltenden Vorschriften des Schiffsbankgesetzes keine Altersbegrenzung für die Beleihung von Schiffen vorsehen, ... allenfalls eine mögliche Interpretation dar(stellt).“⁴

Diese Interpretation ist nicht nur eine mögliche, sie ist die einzige bisher gelebte Auslegung und entspricht der Praxis der BaFin sowie der Schiffspfandbriefbanken. Auch in den letzten von der Bankaufsicht angeordneten Deckungsprüfungen ist nie als problematisch angesehen worden, daß Schiffe mit einem Lebensalter von mehr als 15 Jahren beliehen worden sind. Diese Auslegung deckt sich auch mit den Kommentierungen zum Schiffsbankgesetz.

² Regierungsentwurf, Bundesrats-Drucksache 781/04, S. 69 = Bundestags-Drucksache 15/4321, S. P 73.

³ A.a.O.

⁴ Gegenäußerung zu der Stellungnahme des Bundesrats, Bundestags-Drucksache 15/4487, Seite 4 f.

Darlehen mit einer Laufzeit von bis zu 12 Jahren sind nach bisheriger Rechtslage unabhängig von der zu erwartenden Lebensdauer des Schiffes für die Deckung geeignet gewesen. Die zu erwartende Lebensdauer war nur dann von Bedeutung, wenn eine Laufzeit von mehr als 12 und bis zu 15 Jahren genehmigt werden soll; aus Sicht des Gesetzes war also nicht das absolute Alter des zu beleihenden Schiffes zu prüfen, sondern die Frage, ob bezüglich dieses Schiffes eine Prognose über die Lebenserwartung getroffen werden konnte. In diesen Fällen setzte das Gesetz aber kein Höchstalter von zum Beispiel 20 Jahren voraus, sondern bestimmte lediglich, daß die zu erwartende Lebensdauer mindestens so weit reicht wie die Darlehenslaufzeit.

Das bisherige Schiffsbankgesetz, die bisherige Gesetzesauslegung und -anwendung geben daher keinen Anlaß, eine Altersgrenze von 15 Jahren einzuführen.

- (2) Alle Schiffstypen erreichen bei normaler sachgerechter Unterhaltung in der Regel ein **Lebensalter von etwa 25 Jahren**, zum Teil darüber hinaus. Dies belegen Bestätigungen von Sachverständigen, die wir als **Anlagen A – E** beifügen.

Die Begründung der Bundesregierung, der Schutz der Pfandbriefgläubiger gebiete es, „die potentielle Lebenserwartung des Schiffes nicht voll auszuschöpfen“⁴⁵ und dazu einen „Sicherheitspuffer“ vorzusehen, stützt daher nicht die im Gesetzentwurf vorgesehene Obergrenze für das Schiffs-Lebensalter von 15 Jahren. Es gibt entgegen der Ansicht der Bundesregierung keinen Schiffstyp, für den im allgemeinen eine Lebenserwartung von lediglich 20 Jahren zugrunde gelegt werden könnte.

Das nach derzeitigem Stand der Technik zu erwartende Lebensalter von Schiffen gibt somit keinen Anlaß, im Gesetz das Höchstalter, bis zu dem eine Genehmigung der BaFin im Einzelfall nicht erforderlich ist, auf 15 Jahre festzusetzen. Eine wesentliche Verbesserung der Sicherheit für die Pfandbriefgläubiger ist damit verbunden.

- (3) Die **wirtschaftliche Nutzungsdauer** von Schiffen kann nicht losgelöst von dem zu erwartenden (technischen) Lebensalter beurteilt werden. In der Regel wird ein Schiff alle fünf Jahre klassifiziert. Ist die Klasse erteilt, wird auch ein über 20 Jahre altes Schiff bei schwächeren Marktverhältnissen (zu niedrigeren Charraten) eine Beschäftigung finden, zumal es dann in der Regel einen geringeren Kapitaldienst erwirtschaften muß.

- (4) Finanzierungen bis zu einem Schiffsalter von 20 Jahren sind nicht selten, da ein Lebensalter von mehr als 20 Jahren zu erwarten ist. Die Finanzierungspraxis zeigt, daß dies nicht mit einem erhöhten Risiko einhergeht. Bei Analyse der Ausfallwahrscheinlichkeiten gemäß den Regeln von Basel II ist festzustellen, daß in Fällen, bei denen eine Beleihung bis zum zwanzigsten Lebensjahr erfolgt, **nicht von einem wesentlich erhöhten Kreditrisiko** auszugehen ist. Vorausgesetzt wird und gängige Praxis ist, daß der Kredit innerhalb dieses Zeitraums gleichmäßig vollständig getilgt wird.
- (5) Das im Gesetzentwurf vorgesehene Erfordernis, für über ein Lebensalter von 15 Jahren hinausreichende Finanzierungen eine Genehmigung der BaFin einzuholen, hat den Aufbau einer unnötigen **Bürokratie** und Kostenaufwand bei BaFin und Banken zur Folge.
- (6) Es ist nicht erkennbar, nach welchen Kriterien die BaFin über die Erteilung von Genehmigungen nach § 22 Abs. 4 Satz 1 des Regierungsentwurfs entscheiden soll außer nach dem zu erwartenden Lebensalter der Schiffe. Hierzu liegen aber bereits heute die Bestätigungen der Sachverständigen vor, siehe oben Punkt (2). Im Ergebnis müßten eine Vielzahl von kostenpflichtigen Anträgen an die BaFin gestellt werden. Einziges Entscheidungskriterium wäre doch nur die zu erwartende Lebensdauer.

Die BaFin hat aber bereits nach derzeitiger Rechtslage für die Genehmigung zur Indeckungnahme von ungleichmäßigen Schlußraten nach § 10 Abs. 2 Schiffsbankgesetz lediglich vorausgesetzt, daß bei Verteilung der Schlußrate das **zwanzigste Lebensjahr** des Schiffes nicht überschritten wird (siehe **Anlage F**).

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, daß eine Beleihung bis zu einem Lebensalter von zwanzig Jahren vertretbar ist, da

- das Darlehen bis zu diesem Alter vollständig getilgt ist,
- die Werthaltigkeit der Schiffe für einen wesentlich längeren als den vorgeschlagenen Beleihungszeitraum durch die oben genannten Sachverständigenstellungen bestätigt wird.

⁵ Gegenäußerung zu der Stellungnahme des Bundesrats, Bundestags-Drucksache 15/4487, Seite 5.

Sollte zur Frage der regelmäßig zu erwartenden Lebensdauer von Schiffen die Stellungnahme eines Sachverständigen für erforderlich gehalten werden, regen wir an, hierzu

Herrn Lutz Müller
Director Ship Technology
Germanischer Lloyd AG, Vorsetzen 35, 20459 Hamburg

zu hören. Der Germanische Lloyd ist eine der weltweit führenden Klassifikationsgesellschaften für Schiffe; Know-how und Tätigkeitsbereiche der Gesellschaft sind dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen bekannt.

Außerdem weisen wir noch auf folgendes hin:

- Für den Fall, daß das in § 22 Abs. 2 Satz 3 genannte fünfzehnte Lebensjahr bei Verteilung der Schlußrate überschritten wird, müßte das Gesetz **konsequenterweise ebenfalls eine Möglichkeit zur Einzelfallgenehmigung** wie in § 22 Abs. 4 Satz 1 unter derselben Voraussetzung („wenn eine entsprechende Lebensdauer zu erwarten ist“) vorsehen. **Diese Regelung fehlt bisher**; sie könnte etwa durch Einfügung folgenden zweiten Halbsatzes in 22 Abs. 2 Satz getroffen werden:

„ ...; darüber hinaus kann eine Genehmigung der Bundesanstalt unter der in Absatz 4 Satz 1 genannten Voraussetzung erteilt werden.“

- Mit der Einführung einer Obergrenze für das Schiffs-Lebensalter wird außerdem eine **Übergangsvorschrift** für die Beleihungen **erforderlich**, die von den Schiffspfandbriefbanken bereits jetzt zur Deckung von Schiffspfandbriefen verwendet werden und die eine künftige Alters-Obergrenze überschreiten. Wir schlagen vor, hierfür analog zur Frist der Übergangsvorschrift des 47 Satz 1 folgende Regelung zu treffen:

„Abweichend von § 22 Abs. 4 Satz 1 sind durch Schiffshypotheken gesicherte Darlehensforderungen weiterhin bis zum Ablauf des 18. Juli 2009 deckungsfähig, wenn die Forderungen bereits vor dem 19. Juli 2005 zur Deckung verwendet worden sind.“

III. Zu § 22 Pfandbriefgesetz (= Stellungnahme des Bundesrats, Nr. 13.)

Regelung für die gleichzeitige Beleihung mehrerer Schiffe (Flottenfinanzierung)

Vorschlag: Ergänzung des § 22 um folgenden Absatz:

„Werden durch ein Darlehen mehrere Schiffe oder Schiffsbauwerke beliehen, ist die Zuordnung des Darlehens auf die einzelnen Schiffe oder Schiffsbauwerke schriftlich zu dokumentieren und dem Treuhänder vorzulegen. Das Darlehen kann zur Deckung verwendet werden, soweit die zugeordneten Darlehensteile die Deckungsvoraussetzungen erfüllen.“

Begründung:

Die **gleichzeitige Beleihung mehrerer Schiffe (Flottenfinanzierung)** ist zu regeln, da diese in der Finanzierungspraxis eine beachtliche wirtschaftliche Bedeutung hat. Im bisherigen Schiffsbankgesetz war eine solche Regelung nicht erforderlich, da es keine Alters-Obergrenze für die Beleihungsobjekte enthielt und Flottenfinanzierungen daher in jeder Konstellation unabhängig vom Schiffsalter zur Deckung von Schiffspfandbriefen geeignet waren.

Entgegen der Gegenäußerung der Bundesregierung⁶ ist kein sachlicher Grund ersichtlich, aus dem eine beliehene Flotte nach dem Pfandbriefgesetz nur deshalb nicht mehr zur Beleihung geeignet sein soll, weil eines von mehreren Schiffen während der Laufzeit einer Flottenfinanzierung eine eventuelle Altersgrenze überschreitet, bei Einzelfinanzierungen sämtlicher einzelnen Schiffe aber eine ausreichende Deckung gegeben wäre. Vielmehr kann diese Frage durch die vorgeschlagene Regelung sachgerecht gelöst werden. Dies zeigt folgendes

Beispiel zur Finanzierung von zwei Schiffen:

Schiff A, Schiffsalter 5 Jahre, Wert EUR 30 Mio.,
Darlehen EUR 18 Mio., Laufzeit 15 Jahre: Das Darlehen wäre einzeln deckungsfähig.

Schiff B, Schiffsalter 15 Jahre, Wert EUR 5 Mio.,
Darlehen EUR 3 Mio., Laufzeit 5 Jahre: Das Darlehen wäre einzeln deckungsfähig.

Konsequenterweise sollte auch folgende zusammengefaßte Beleihung beider Schiffe deckungsfähig sein:

Darlehen EUR 21 Mio., Laufzeit 15 Jahre, Tilgung in den ersten fünf Jahren je EUR 1,8 Mio., ab dem sechsten bis zum fünfzehnten Jahr je EUR 1,2 Mio.

⁶ Gegenäußerung zu der Stellungnahme des Bundesrats, Bundestags-Drucksache 15/4487, Seite 5.

Auch die Gegenäußerung der Bundesregierung räumt ein, daß eine Beleihung der einzelnen Schiffe jeweils durch Einzeldarlehen möglich wäre.

Ob die auf die einzelnen Schiffe entfallenden Darlehensteile die Deckungsvoraussetzungen erfüllen, kann durch eine schriftliche Dokumentation der Aufteilung gegenüber dem Treuhänder überwacht werden. Dadurch ist auch jederzeit die Transparenz der Deckungsmasse und der Deckungsrechnung gegeben. Bei der Dokumentation handelt es sich nicht nur um eine interne Dokumentation der Pfandbriefbank, als die sie die Gegenäußerung der Bundesregierung⁷ bewertet, sondern diese ist dem von der Bankaufsicht bestellten Treuhänder, also einem Dritten, vorzulegen. Der Treuhänder hat sodann gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 PfandBG die jederzeitige vorschriftsmäßige Deckung zu überwachen.

IV. Zu § 23 Abs. 1 Satz 1 (= Stellungnahme des Bundesrats, Nr. 13.)

Höhe der Versicherung des Schiffs abhängig von Höhe des ausstehenden Darlehens

Vorschlag: § 23 Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Das Schiff oder das Schiffsbauwerk muss während der gesamten Dauer der Beleihung entsprechend den Geschäftsbedingungen der Pfandbriefbank versichert sein“.

hilfsweise: § 23 Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung (Änderung fett hervorgehoben):

„Das Schiff oder das Schiffsbauwerk muss während der gesamten Dauer der Beleihung zumindest in Höhe **von 120 Prozent der jeweiligen ausstehenden Darlehensforderung zuzüglich eventueller vor- oder gleichrangiger Schiffshypotheken Dritter** entsprechend den Geschäftsbedingungen der Pfandbriefbank versichert sein“.

Begründung:

Der Gesetzentwurf schlägt vor, daß das Schiff „zumindest in Höhe des aktuellen Marktwerts“ versichert sein muß. Diese Vorschrift zur **Höhe der Versicherung** ist nicht sinnvoll. Auch die Bundesregierung stellt klar, daß der Entwurf über die Anforderungen des bisherigen Rechts (§ 11 Abs. 1 Schiffsbankgesetz) hinausgeht⁸. Wir schlagen daher vor, daß die Höhe der Versicherung wie bisher nicht durch Gesetz vorgeschrieben werden sollte.

⁷ A.a.O.

⁸ Gegenäußerung zu der Stellungnahme des Bundesrats, Bundestags-Drucksache 15/4487, Seite 6.

Begründung zum Hilfsvorschlag:

Die Höhe der Versicherung sollte nicht in einem Umfang vorgeschrieben werden, der über 120 % der ausstehenden Darlehensforderung hinausgeht. Diese 120-%-Grenze legen die Darlehensverträge über Schiffsfinauzierungen häufig zugrunde, um den Umfang der Pflicht des Darlehensnehmers zur Versicherung des Schiffs zu bestimmen.

Der Hinweis der Bundesregierung⁹ auf die Thematik eventueller vor- oder gleichrangiger Drittbeleihungen ist sachgerecht. Angemessen ist aber nur eine Regelung, die eventuelle vor- oder gleichrangige Schiffshypotheken Dritter der Darlehensforderung hinzurechnet, solche Drittbeleihungen also bei der Ermittlung der Höhe der 120-%-Grenze einbezieht. Hingegen besteht kein sachlicher Grund, im Gesetz – wie von der Bundesregierung mit der Gegenäußerung vorgeschlagen – vorauszusetzen, daß die Beleihung erstrangig sein muß und gleichrangige Schiffshypotheken nicht bestehen dürfen.

Außerdem weisen wir auf folgendes hin:

Sollte dem Hauptvorschlag nicht entsprochen werden, müßte die im Gesetzentwurf bereits enthaltene Schluß- und **Übergangsvorschrift** des § 45 entsprechend auch für die Regelung des § 23 Abs. 1 Satz 1 gelten, soweit diese die Höhe der Versicherung bestimmt. Da eine gesetzliche Vorschrift zur Höhe der Versicherung im Schiffsbankgesetz bisher ebenfalls nicht bestand, trifft die Wertung des § 45 auch auf die Deckungswerte für Schiffspfandbriefe zu; ohne eine solche Regelung wären Schiffshypothekendarlehen ggf. nur deshalb nicht mehr zur Deckung geeignet, weil sie der neu eingeführten Regelung zur Höhe der Versicherung nicht entsprechen.

§ 45 sollte dann um folgenden Satz 2 ergänzt werden:

„Durch Schiffshypotheken gesicherte Darlehensforderungen, die den Pfandbriefbanken zu Beginn des 19. Juli 2005 zustehen, sind zur Deckung der von ihnen ausgegebenen Schiffspfandbriefe nicht aus dem Grunde ungeeignet, weil das Schiff oder Schiffsbauwerk nicht in Höhe der Versicherungspflicht nach Maßgabe des § 23 Abs. 1 Satz 1 versichert ist.“

⁹ A.a.O.