

71. 1. Ist einer in Holland an einem holländischen Flußschiffe wirksam bestellten Hypothek die Anerkennung in Deutschland dann zu versagen, wenn das Schiff, während es sich auf einer Fahrt vorübergehend in Deutschland befand, dort gepfändet und zur Zwangsversteigerung gebracht ist?

2. Wie bestimmt sich der Rang einer solchen Hypothek gegenüber einem jüngeren, in Deutschland aus einem Schiffszusammenstoße entstandenen Schiffspfandrechte?

VII. Civilsenat. Ur. v. 9. Februar 1900 i. S. Badische Schiffsahrts-Assekuranz-Gesellschaft zu M. u. Gen. (Rl.) m. R. (Bekl.). Rep. VIa. 263/99.

- I. Landgericht Duisburg.
- II. Oberlandesgericht Hamm.

Der Kapitän und Rheeder C. K. zu Dordrecht hatte dem Beklagten im März 1894 an dem ihm gehörenden Schleppdampfschiffe *Vibra* in Holland eine Hypothek in Höhe von 20 000 *M* bestellt. Im Juni 1898 wurde das Schiff auf Antrag des Beklagten wegen einer Forderung desselben von 20 400 *M* vor dem Amtsgerichte Ruhrort zur Zwangsversteigerung gebracht und dem Beklagten für sein Meistgebot von 20 000 *M* zugeschlagen. Die Kläger verlangten vorzugsweise Befriedigung aus dem Erlöse, indem sie geltend machten, daß bereits vor Einleitung des Zwangsversteigerungsverfahrens das Dampfschiff *Vibra* zu ihren Gunsten wegen einer Forderung von 34 500 *M* auf Grund eines Arrestbefehles vom 3. November 1897 am 6. desselben Monats und Jahres durch einen Gerichtsvollzieher zu Ruhrort gepfändet sei. Die Rechtsgültigkeit der Hypothek des Beklagten bestritten sie und führten eventuell aus, daß die nach holländischem Rechte bestellte Hypothek mangels Wahrung der in Deutschland vorgeschriebenen Formen hier nicht wirksam sei, wie auch in Holland deutsche Vertragspfandrechte an deutschen Schiffen nicht respektiert würden. Wenn aber doch die Hypothek als wirksam anzusehen sein sollte, so gehe das Recht der Kläger vor, da sie Schiffsgläubiger seien, denn ihre Forderung stamme aus einem durch den Kapitän C. K. verschuldeten Kollisionsfalle. Vom Beklagten wurden die Ausführungen der Kläger bekämpft. Durch Urteil des ersten Richters wurde die Klage abgewiesen; die Berufung der Kläger hatte keinen Erfolg. Auch ihre Revision ist zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

Der Berufungsrichter stellt fest, daß die Verpfändung des Schiffes in einer Urkunde mit bestimmtem Datum niedergelegt, daß deren Inhalt in das bei dem Amte für Bewahrung von Hypotheken und Schiffsbeweisen zu Dordrecht geführte öffentliche Register eingetragen, auch eine Verpfändungsmarke an dem Schiffe eingebrannt ist. Diese Thatfachen betrachtet der Berufungsrichter als nach holländischem Rechte zur Begründung einer Hypothek an dem Schiffe ausreichend. Einer Nachprüfung in gegenwärtiger Instanz unterliegen diese Annahmen nicht, die erstere, weil sie dem Bereiche der Würdigung des Thatächlichen angehört, die letztere, weil nach § 511 (jetzt § 549) der Civilprozeßordnung die Revision auf Verletzung auswärtigen Rechtes nicht gestützt werden kann.

Daß in Bezug auf die rechtlichen Voraussetzungen für die Entstehung der Hypothek allein das holländische Recht maßgebend ist, kann, da das Schiff zur Zeit der Einräumung der Hypothek einem in Holland wohnhaften Eigentümer gehörte, auch die Schifffahrt von Holland aus mit demselben betrieben wurde, keinem Zweifel unterliegen, wird auch von den Klägern nicht bestritten. Nur die Frage kann entstehen, ob, nachdem das Schiff, als der Gegenstand der Hypothek, in das Gebiet des deutschen Inlandes gelangt ist, der Hypothek eben hier die Anerkennung versagt werden muß. Der Veränderung des Ortes an und für sich kann jedoch nach den Grundsätzen des internationalen Privatrechtes eine solche Bedeutung nicht beigelegt werden. Wie es unter den heutigen Verhältnissen an jedem berechtigten Anlaß zu einer derartigen grundsätzlichen Stellung fehlt und wie dieselbe den rechtlichen und sittlichen Anschauungen aller beteiligten Verkehrskreise zuwiderlaufen würde, so ist es auch Rechtsens, daß einem im Auslande entstandenen Rechte, dessen Wirksamkeit in den Gesetzen des Auslandes fußt, nicht lediglich deshalb, weil dessen Gegenstand in den Machtbereich eines anderen Staates gelangt ist und dessen Gerichte mit der Entscheidung der Streitsache befaßt sind, die Anerkennung versagt werden kann. Ganz vornehmlich gilt dies von solchen Gegenständen, die einerseits infolge ihrer Beschaffenheit und der ihnen gegebenen Bestimmung einem steten Wechsel ihres Aufenthaltes unterliegen und die andererseits doch, da sie einem, in einem bestimmten Lande domicilierenden Betriebe dienen, dorthin auch in Ermangelung anderweitiger jeweiliger Verwendung zurückzukehren bestimmt sind, in gewissem Sinne ihren Sitz dort haben, also von Seeschiffen und größeren Flußschiffen. Für beide würde sich eine unerträgliche Lage ergeben, wenn die an ihnen wirksam entstandenen Rechte schon stets dadurch, daß sie sich zeitweilig und vorübergehend nicht im Gebiet des Heimatsstaates befinden, ihre Realisierbarkeit einbüßen müßten.

Vgl. Entsch. des Reichsoberhandelsgerichtes Bd. 6 Nr. 14 S. 80—83. Hindernisse für die Anerkennung können sich dadurch ergeben, daß die Gesetzgebung des Landes, dessen Gerichte zur Entscheidung des Streites berufen sind, Rechte der in Frage kommenden Art durch ausdrückliche Bestimmung oder kraft ihrer Richtung und Tendenz mißbilligt, oder auch, wenn dieselbe speziell bei Pfandrechten im Interesse der Sicher-

heit des geschäftlichen Verkehrs Anforderungen an die bei Begründung des Rechtes zu sichernde dauernde Erkennbarkeit desselben stellt, die der Gesetzgebung des Ursprungslandes fremd sind. Pfandrechte an Schiffen kennt aber, wie das holländische, so auch das preussische Recht. Und was die Erkennbarkeit des Rechtes betrifft, so muß auch hier der Umstand, das es sich um ein Schiff als Rechtsobjekt handelt und daselbe zu der Zeit, als das von den Klägern behauptete Schiffspfandrecht an demselben entstanden sein soll, noch dem Auslande angehörte, wiederum vornehmlich berücksichtigt werden. Diese Momente enthalten schon in sich einen Hinweis darauf, daß, wer durch Rechtsgeschäft im deutschen Inlande ein Recht an dem Schiffe zu erwerben beabsichtigt, eine genügende Gewähr für die Nichtexistenz älterer Rechte nicht schon darin findet, daß die den Gesetzen des Inlandes entsprechenden Voraussetzungen für die Entstehung solcher Rechte nicht gegeben sind, sondern daß auch das Recht des Auslandes Beachtung finden muß, und daß er sich der Prüfung, ob gemäß dessen Vorschriften Rechte an dem Schiffe entstanden sind, nicht ganz entschlagen kann. Für den inländischen Verkehr erwuchs also keine Gefahr dadurch, daß im Auslande entstandene Rechte, welche nicht in genau derselben Art wie gleichartige inländische Rechte wahrnehmbar sind, Anerkennung finden. Dies führt nicht dahin, daß eine lediglich auf mündlichem oder schriftlichem Vertrage beruhende Hypothek des Auslandes realisiert werden müßte,

vgl. Seuffert's Archiv Bd. 31 Nr. 194 S. 257,

allein die hier vorliegende Hypothek des Beklagten ist auch nicht lediglich aus einem solchen Vertrage, sondern aus ihm erst in Verbindung mit der Eintragung in das öffentliche Register und dem Einbrennen der Verpfändungsmarke hervorgegangen. Nach dem preussischen Recht (§§ 272—274. 300 A.R.N. I. 20) konnte eine Verpfändung von Schiffen auch durch symbolische Übergabe erfolgen. Ob danach die Erkennbarkeit des Pfandrechtes in höherem Maße gesichert ist als durch die Vorschriften des holländischen Rechtes, bedarf jedoch nicht der Prüfung; entscheidend ist vielmehr die Thatsache, daß auch das letztere Recht Erkennbarkeit der Hypothek in einer Form vorschreibt, die als eine ungeeignete nicht bezeichnet werden kann. Nach § 131 des inzwischen in Kraft getretenen Reichsgesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, vom 15. Juni

1895 erfolgt die Verpfändung eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes durch Eintragung in eben dieses Register; zwar soll die Eintragung auf dem Schiffsbrieft vermerkt werden, allein eine Voraussetzung für die Rechtsgültigkeit der Verpfändung bildet dies nicht. In seiner gegenwärtigen Gestalt ist also das inländische Recht dem holländischen näher verwandt, als in seiner älteren. Hiernach würde ein Grund, der Hypothek des Beklagten die Anerkennung zu versagen, selbst dann nicht gegeben sein, wenn die Kläger ihrerseits inzwischen im Inlande ein Konventionalpfandrecht an dem Schiffe erworben hätten. Umsoweniger Anlaß aber liegt dazu vor, als die bezeichnete Voraussetzung nicht zutrifft, d. h. als die von den Klägern in Anspruch genommenen Rechte an dem Schiffe nicht auf Rechtsgeschäft beruhen.

Vgl. Entsch. des R.D.G.'s Bd. 6 Nr. 14 S. 80. 84 u. 85.

Wie die Sache zu beurteilen sein würde, wenn das Schiff vor dem Schiffszusammenstoß und vor der Arrestpfändung definitiv nach dem deutschen Inlande übertragen wäre, sodaß dieses seitdem als sein Heimatsstaat anzusehen, ist in gegenwärtigen Rechtsstreite nicht zu entscheiden.

Über die von den Klägern aufgestellte, vom Beklagten aber mit Entschiedenheit bestrittene Behauptung, daß man in Holland deutsche Konventionalpfandrechte an deutschen Schiffen nicht respektiere, ist vom Berufungsrichter Beweis nicht erhoben. Hierdurch insbesondere erachten die Revisionskläger sich für beschwert, jedoch ohne Grund. Der Berufungsrichter erwägt mit Bezugnahme auf das Urteil des Reichsgerichtes Bd. 29 S. 129, zur Anwendung des Wiedervergeltungsrechtes sei der legislative Beschluß der Staatsverwaltung erforderlich, nicht aber ohne weiteres der Richter berufen, die landesrechtliche Bestimmung des § 43 der Einleitung zum U.R. lasse sich mit den Grundsätzen des Reichsrechtes nicht vereinigen. Ob dies Zustimmung finden könnte, mag dahingestellt bleiben, denn der § 43 a. a. D. trifft hier nicht zu. Das in demselben vorgesehene Wiedervergeltungs- oder Retorsionsrecht hat zur Voraussetzung, daß der ausländische Staat die fremden überhaupt oder die hiesigen Unterthanen insbesondere im Vergleich zu den eigenen ungünstig stellt, allein ein solcher Fall ist hier nicht gegeben, denn, falls eine Praxis der holländischen Behörden, wie Kläger sie behaupten, wirklich bestehen sollte, so würde diese doch keinen Unterschied machen, je nachdem Inhaber des Pfandrechtes ein

Holländer oder ein Deutscher ist, sondern ganz ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit desselben die Anerkennung eines jeden in Deutschland entstandenen Konventionalpfandrechtes an dem Schiffe abzulehnen. Die Revisionskläger halten nun den Grundsatz der Reziprozität für verletzt. Allein die Anerkennung des in dem fremden Staate entstandenen Rechtes hat nicht grundsätzlich zur Bedingung, daß in jenem nach gleicher Anschauung wie im Inlande verfahren wird. Die Anerkennung als ein Ergebnis des Bedürfnisses des privaten internationalen Verkehrs schützt in erster Linie die Interessen der Privaten. Sie enthält zugleich eine Rücksichtnahme auf den fremden Staat, unter dessen Herrschaft die Rechte entstanden sind, und zu dessen Institutionen die Zulässigkeit der Entstehung solcher Rechte gehört, ist auch von der berechtigten Erwartung begleitet, daß jener Staat von dem gleichen Gesichtspunkte aus zu dem gleichen Verhalten, sofern er es etwa zur Zeit noch nicht beobachtet, sich verstehen werde; allein daraus folgt nicht, daß, wenn die Erwartung sich nicht alsbald erfüllt, der sonst allgemein beobachtete Grundsatz der Anerkennung für die in dem fremden Staate entstandenen Rechte außer Anwendung bleiben müßte. Ob für die Gesetzgebung des Inlandes ein Anlaß daraus erwächst, Retorsion zu üben, bleibt außer Betracht; hier könnte nur das in § 45 der Einleitung zum A.L.R. gesetzlich schon vorgesehene Wiedervergeltungsrecht in Frage kommen, an dessen Voraussetzungen aber fehlt es eben. Einen anders gearteten Fall betrifft das Urteil des R.G.'s vom 12. Juli 1886, Entsch. Bd. 19 Nr. 2 S. 7.

Die Annahme des Berufungsrichters, daß die Hypothek des Beklagten den Rechten der Kläger im Range vorgehe, giebt gleichfalls zu Bedenken keinen Anlaß. Über den Rang der Ansprüche entscheidet nach feststehender Rechtsprechung stets das Gesetz des zur Entscheidung berufenen Gerichts; vgl. insbesondere Urteil des Reichsgerichtes vom 25. November 1890 (Böhm's Zeitschrift für internationales Privat- und Strafrecht Bd. 1 S. 365). Diesem Grundsatz steht es auch nicht entgegen, wenn man in dem Rangverhältnisse der mehreren Pfandrechte an derselben Sache eine schon vor dem Konkurse oder dem Verteilungsverfahren bestehende rechtliche Beziehung derselben zu einander erkennt. Diese gehört, wenn die Rechte im Gebiete verschiedener Staaten, und zwar wie hier teils im Inlande und teils im Auslande, entstanden sind, vermöge ihrer Beschaffenheit an sich nicht ausschließlich

einem dieser Gebiete an, und doch kann nur eine Rechtsordnung maßgebend sein; als dem Willen des inländischen Gesetzgebers entsprechend aber ist allein anzusehen, daß die Entscheidung nach den Grundsätzen seiner Rechtsordnung, nicht nach denen einer fremden erfolgt. Sogar über die bezeichneten Fälle hinaus führt die praktische Notwendigkeit, im Interesse der Vermeidung sonst unlöslicher Verwickelungen, zur allgemeinen Befolgung der inländischen Rechtsgrundsätze über den Rang bezüglich sämtlicher, in einem inländischen Verfahren konkurrierenden, im Inlande oder Auslande entstandenen Rechte. Von dieser Auffassung ist der Berufungsrichter auch nicht abgewichen. Für die Hypothek des Beklagten ist kein anderer Rang in Anspruch genommen und gewährt, wie er einem einfachen inländischen Konventionalpfandrechte zustehen würde, nämlich wie er nach der Zeit der Entstehung, so lange die Hypothek nicht mit einem bevorzugten Recht zusammenrifft, sich ergibt. Was aber das von den Klägern behauptete, aus dem Schiffszusammenstoß hergeleitete Pfandrecht betrifft, so ist dieses im Inlande entstanden und kann einen anderen, als den nach inländischem Recht begründeten Rang nicht haben. Dieser bestimmt sich dadurch, daß es sich um eine aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbefahrung herrührende Forderung handelt, und daß die Kläger also nach § 102 Nr. 5 Abs. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes die Rechte eines Schiffsgläubigers haben, die Rechte dieser Gläubiger aber nicht durchweg die gleichen sind. In § 109 Abs. 1 des genannten Gesetzes ist bestimmt, daß das Pfandrecht des Schiffsgläubigers den Vorrang hat vor den sonstigen Pfandrechten an Schiff und Fracht, für die im § 102 unter Nr. 4—6 aufgeführten Forderungen jedoch hinsichtlich des Schiffes nur insoweit, als jene Pfandrechte nicht früher entstanden sind. Die Hypothek des Beklagten aber ist früher entstanden als das Schiffsgläubigerrecht der Kläger. Es geht auch dem auf der Arrestpfändung beruhenden Pfandrecht der Kläger zeitlich vor.

Die Revisionskläger führen nun aus, nach Art. 748 des holländischen Handelsgesetzbuches seien die Schiffe, welche die Flüsse und Binnengewässer befahren und zu gleicher Zeit nach dem Auslande bestimmt seien, als Seeschiffe zu betrachten und den für diese gegebenen Bestimmungen unterworfen, u. a. auch der, daß die Forderungen der Schiffsgläubiger den vertragmäßigen Pfandrechten vorgehen; also stehe die Hypothek des Beklagten, wenn man überhaupt holländisches

Recht anwende und nicht die Hypothek, beim Mangel der nach deutschem Recht für die Entstehung eines Konventionalpfandrechtes vorgeschriebenen Voraussetzungen, als unwirksam ansehe, dem Pfandrecht der Kläger nach. Für eine Heranziehung der oben schon berührten Frage, ob der in Holland nach dortigem Recht wirksam entstandenen Hypothek die Anerkennung im Inlande gebührt, ist aber in diesem Zusammenhange überhaupt kein Raum vorhanden, auch schließt ihre Bejahung nicht in sich, daß der Rechtsfall allgemein nach holländischem Recht zu beurteilen wäre. Für den Rang der Rechte bleibt stets das Gesetz des Inlandes maßgebend, mögen dessen Bestimmungen dem einen oder dem anderen der konkurrierenden Rechte günstig sein. Könnte aber auch hiervon abgesehen werden, so würde doch dem Revisionsangriffe eine reale Grundlage fehlen. Eine solche wäre jedenfalls nur dann gegeben, wenn der Schiffszusammenstoß sich in Holland ereignet hätte, und deshalb Ansprüche nach Maßgabe des holländischen Rechtes aus demselben in Wirklichkeit entstanden wären. Das aber ist nicht der Fall, sondern der Ort des Zusammenstoßes liegt in Deutschland. Nur auf das konkret entstandene ausländische Recht aber würde es überhaupt ankommen können. Dem lediglich theoretischen Momente, daß wenn den Klägern ein nach holländischem Recht zu beurteilendes Schiffspfandrecht zustände, dieses nach Maßgabe desselben Rechtes einen Vorrang vor der Hypothek des Beklagten haben würde, ist keinerlei Bedeutung beizumessen. Das Recht der Kläger kann also von diesem Gesichtspunkt aus eine Steigerung seines Wertes nach irgend einer Richtung hin nicht erfahren. Ebenso unberechtigt aber wäre es, wollte man die Hypothek des Beklagten deshalb, weil ihr etwa nach holländischem Gesetz sämtliche unter dessen Herrschaft entstandene Schiffsgläubigerrechte ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung vorgehen, als in sich allgemein minderen Rechtes betrachten und sie deshalb auch in Konkurrenz mit Rechten des Inlandes, die den Konventionalpfandrechten gegenüber keinen Vorzug haben, zurücktreten lassen.“