

31. Unter welchen Voraussetzungen geht bei der Zwangsvollstreckung in ein ausländisches Schiff eine nach dem Rechte der Flagge begründete Hypothek am Schiffe jüngerer im Inlande begründeten Pfandrechten vor?

EG. zum BGB. Art. 30.

I. Zivilsenat. Ur. v. 2. Oktober 1912 i. S. der Ostasiatischen Kompagnie in Kopenhagen (Kl.) w. das Kais. Russische Ministerium des Handels u. der Industrie in St. Petersburg (Bell.). Rep. I. 379/11.

- I. Landgericht Hamburg.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Dampfer „Neva“ ist von der russischen Regierung — zugleich mit anderen Schiffen — im Jahre 1906 in Wladiwostok an eine dortige Handelsgesellschaft verkauft worden. Dabei wurde vereinbart, daß wegen des Kaufpreises von 200 000 Rubel, der gestundet wurde, eine Hypothek am Schiffe bestellt werden sollte. Die Parteien streiten darüber, ob es zu einer rechtmäßigen Verpfändung gekommen und ob gegebenen Falles diese in Deutschland rechtmäßig zu beachten ist.

Gegen das Schiff wurde im Jahre 1908, als es in Hamburg lag, die Zwangsvollstreckung eingeleitet, in deren Verlaufe es versteigert worden ist. Der Beklagte meldete seine Kaufpreisforderung, die Klägerin meldete eine Forderung an, für welche sie am 17. Februar 1908 Arrest erwirkt hatte. Im Verteilungsplane wurde die Forderung des Beklagten vor der Forderung der Klägerin eingereiht. Die Klägerin erhob Widerspruch und sodann die gegenwärtige Klage mit dem Antrage, zu erkennen, daß ihre Forderung vor der von dem Beklagten angemeldeten Forderung aus dem Verteilungserlös zu befriedigen und der Teilungsplan dementsprechend zu berichtigen sei.

In Rußland bestehen weder allgemeine gesetzliche Bestimmungen über die Verpfändung von Seeschiffen, noch Schiffsregister im Sinne unseres Rechtes. Ein Gesetz vom 24. Mai 1904 sieht die Erteilung von Darlehen zum Ankauf von in Rußland aus russischen Materialien neu erbauten hölzernen und metallenen Kauffahrteischiffen vor; danach soll die Verpfändung eines Seeschiffes zur Sicherheit für ein Darlehen dieser Art auf Grund eines besonderen, näher bezeichneten Aktes erfolgen. In dem unter dem 26. April 1906 vom Kaiser bestätigten Akte, betreffend den Verkauf obiger Seeschiffe, heißt es, es solle eine besondere Kommission beauftragt werden, den Modus der Sicherstellung der Kaufschuld mittels Verpfändung der Fahrzeuge in Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes vom 24. Mai 1904 festzustellen. Eine Hypothekenurkunde vom 22. Juni 1906, ebenso

ein Flaggenattest für den Dampfer „Neva“, gültig auf ein Jahr ab 9. Juni 1906, worin die Verpfändung des Schiffes bezeugt wird, und das nach der Feststellung des Berufungsrichters das einzige Schiffspapier gewesen ist, mit welchem das Schiff die Reise von Wladiwostok nach Riga angetreten hat und in Hamburg eingelaufen ist, liegen vor.

Die Gültigkeit der Verpfändung wird bestritten, weil es zu der in Aussicht genommenen Feststellung eines Modus der Sicherstellung überall nicht gekommen sei, und weil am 26. April 1906 ohne Zustimmung der Reichsduma ein Gesetz nicht mehr habe erlassen werden können, jedenfalls aber auch eine Veröffentlichung des Kaiserlichen Aktes vom 26. April 1906 nicht stattgefunden habe.

In beiden Vorinstanzen unterlag die Klägerin. In der Revisionsinstanz ist das Urteil des Oberlandesgerichts aufgehoben und die Sache an die Vorinstanz zurückverwiesen worden aus folgenden

Gründen:

„Es handelt sich um die zwei Fragen, ob die Hypothek, welche der Beklagte am Schiffe „Neva“ für sich in Anspruch nimmt, gültig zustande gekommen ist und ob sie, falls dies anzuerkennen ist, dem Arrestpfandrechte der Klägerin im Range vorgeht. Erstere Frage haben die Vorinstanzen aus zutreffenden Gründen nach russischem Rechte entschieden, und wenn sie dabei zu dem Ergebnis gelangt sind, sie zu bejahen, so unterliegt die Entscheidung nicht der Nachprüfung in dieser Instanz. . . .

Die Vorinstanzen nehmen an, daß die Hypothek auch als wirksam in dem Verfahren vor dem Hamburger Gericht anzuerkennen sei. Der Berufungsrichter bezieht sich hier im wesentlichen auf die Begründung des Landgerichts, wo unter Hinweis auf das Erkenntnis des Reichsgerichts (Entsch. in Zivilf. Bd. 60 Nr. 68) ausgeführt wird, Zweck der Vorschrift, nach welcher die Verpfändung eines Schiffes durch Eintragung in das Schiffsregister zu erfolgen habe, sei, die Erkennbarkeit des Pfandrechts für Dritte zu sichern. Danach sei ein Pfandrecht allerdings nicht anzuerkennen, wenn es lediglich auf mündlichem oder schriftlichem Vertrage beruhe; man könne aber nicht gerade Erkennbarkeit durch Eintragung in ein öffentliches Register fordern. Erkennbarkeit aus den Schiffspapieren stehe mit solcher aus öffentlichem Register nicht auf gleicher Stufe, genüge

aber, um dem Grundprinzip des deutschen Rechtes gerecht zu werden. Nach den Vorschriften des russischen Rechtes werde, weil Schiffsregister nicht geführt werden, die Verpfändung in den Beilbrief eingetragen, von welchem dem Schiffseigentümer eine Abschrift ausgehändigt werde, die Zubehör des Schiffes sei und dem Eigentümer zum Nachweis seines Rechtes diene; selbstverständlich werde sie vom Schiffer stets mitgeführt, und somit sei, wenn den Rechtsvorschriften genügt würde, die Verpfändung aus den Schiffspapieren erkennbar.

Mit Recht rügt die Revision, daß diese Begründung die Entscheidung nicht trägt; sie verletze vielmehr den Art. 30 E.G. zum B.W. In Wissenschaft und Rechtsprechung herrscht darüber kein Streit, daß das Seeschiff auch im Rechtssinne grundsätzlich bewegliche Sache ist und daß es mit den Zwecken, die unsere Gesetzgebung bei der Regelung des Pfandrechts an beweglichen Sachen im Auge hatte, unvereinbar wäre, jeder auswärts an einem Seeschiffe bestellten Hypothek im Inland ohne weiteres Wirksamkeit beizulegen. Man wird also nicht verkennen dürfen, daß die Art, wie bei uns das Mobiliarpfandrecht gestaltet worden ist — um mit dem angezogenen Urteile des Reichsgerichts zu sprechen — auf staatspolitischen und sozialen Anschauungen beruht, welche in der bezweckten Sicherheit des Verkehrs eine Grundlage des deutschen staatlichen oder wirtschaftlichen Lebens erblicken. Freilich hat das deutsche Gesetz bei der Verpfändung von Seeschiffen von dem Erfordernis der Besitzübertragung abgesehen, aber nicht ohne an deren Stelle im Interesse der Verkehrssicherheit und der Verkehrsmoral eine ganz bestimmte, wohl erwogene Kautel zu setzen. Man wird daher die Anerkennung ausländischer Schiffshypotheken im Inlande nicht davon abhängig zu machen haben, ob in dem Rechte der Flagge ebenfalls an Stelle der Besitzübertragung überhaupt irgend eine andere Förmlichkeit vorgeschrieben ist, sondern es kommt darauf an, ob diese Förmlichkeit, was die mit ihr zu erreichenden Zwecke angeht, der bei uns vorgeschriebenen für gleichwertig oder annähernd gleichwertig zu achten ist. Dabei ist nicht maßgeblich, ob im einzelnen Falle etwa jene Förmlichkeit diese Zwecke tatsächlich erfüllt hat oder bei genügender Aufmerksamkeit der Beteiligten erfüllt haben würde. Denn wenn auch die Frage nach der Vereinbarkeit der Anwendung einer fremden Norm mit Zwecken unserer Gesetzgebung nicht abstrakt.

sondern nur je nach Lage des betreffenden Falles entschieden werden kann, so muß doch auch der Entscheidung des einzelnen Falles eine Regel zugrunde liegen, die, als allgemeingültig gedacht, Anerkennung verdient.

Überdies handelt es sich hier um die Feststellung eines dinglichen Rechtes, die füglich nicht anders als in dem Sinne einer allen Beteiligten gegenüber maßgeblichen erfolgen kann. Deshalb muß die allgemeine gesetzgeberische Bedeutung der beiderseitigen Regelungen der Materie miteinander verglichen und gegeneinander abgewogen werden. Und da kommt es, was den Ersatz der Besitzübertragung angeht, nicht nur — wie die Vorinstanzen annehmen — darauf an, die Erkennbarkeit des Pfandrechts zu sichern, sondern wesentlich auch darauf, in welcher Weise das Pfandrecht erkennbar gemacht wird und in welchem Sinne dadurch die Erkennbarkeit gesichert erscheint. Es ist richtig, daß, wie im vorliegenden Falle kraft eines besonderen Staatsaktes verfahren ist, jeder einzelne, der mit dem Schiffer in geschäftliche Beziehungen trat, wenn er Einsicht in die Schiffspapiere verlangt und diese erhalten hätte, die Verpfändung hätte erkennen können. Aber davon ist es wesentlich verschieden, wenn jedermann ohne Ausnahme und ohne darum den Schiffer angehen zu müssen, gleichviel wo sich das Schiff befindet, durch eine Anfrage bei der zuständigen Behörde oder durch eigene Einsichtnahme zuverlässigsten Aufschluß über den neuesten Stand der Dinge erhält. Sicherlich hätte der deutsche Gesetzgeber von dem ganzen Apparate der Registereintragung abgesehen, wenn er eine Eintragung in die Schiffspapiere für auch nur annähernd gleichwertig oder seinen Zwecken entsprechend gehalten und nicht vielmehr gerade darauf Gewicht gelegt hätte, daß entsprechend den für das Grundpfandrecht geltenden Vorschriften auch für die Schiffshypothek Publizität, d. h. nicht sowohl Erkennbarkeit als vielmehr volle und authentische Öffentlichkeit geschaffen wurde. In diesem Sinne ist es zutreffend, wenn die Revision ausführt, es müsse gefordert werden, daß das ausländische Recht zu einer teilweisen Immobilisierung des Schiffes übergegangen sei, was dann freilich nicht wohl anders, als durch einen Schritt allgemeiner Gesetzgebung geschehen kann.

Auch der Brüsseler Vorentwurf zu einem internationalen Übereinkommen über Schiffshypotheken usw., auf den die Revision hin-

weist, kann nur dazu dienen, obige Auffassung zu bestätigen. Nach den dem Entwurfe zugrunde liegenden Benediger Beschlüssen des Comité maritime international sollten allgemeine Anerkennung genießen:

les hypothèques etc. régulièrement établis et rendus publics dans leur pays d'origine.

Auf den Brüsseler Staaten-Konferenzen wurde das „rendus publics“ ersetzt durch „inscrits dans un registre public etc.“. Es blieb das nicht ohne Widerspruch. Insbesondere beantragte auf der Konferenz 1910 Italien unter Hinweis auf sein geltendes Recht, an die Stelle der Registereintragung eine Eintragung in die Schiffspapiere zu setzen. Dem wurde von französischer Seite widersprochen. Man habe, wurde erwähnt, bei Einführung der Schiffshypothek in Frankreich die Eintragung in die Schiffspapiere vorgeschrieben, später aber durch die Eintragung in die öffentlichen Register ersetzt, wofür nach italienischer Behauptung der Hauptgrund gewesen sein soll: que la France ne pouvait astreindre les Autorités étrangères à faire les inscriptions (sc. au dos de l'acte de francisation) utiles. Der italienische Antrag wurde gegen die Stimmen Italiens, Österreichs und Brasiliens abgelehnt, und so erhielt der Entwurf, der sicherlich darauf ausgeht, die internationale Anerkennung des ausländischen Rechtes gegenüber dem bestehenden Zustande nicht einzuschränken sondern zu erweitern, die gegenwärtige Fassung. Dafür stimmte auch Rußland.

Vgl. den Sitzungsbericht der Brüsseler Konferenzen für 1909, herausgegeben vom deutschen Verein für internationales Seerecht (Hamburg, F. C. Jensen) S. 104 ff., für 1910: Ausgabe Brüssel, A. Vefigne S. 257 bis 261.

Der § 171 BwBG. ist für die vorliegende Frage ohne Bedeutung. Daraus, daß bei der Zwangsvollstreckung in ein ausländisches Schiff die inländischen Bestimmungen keine Anwendung finden sollen, welche die Eintragung in „das“ (d. h. das deutsche) Schiffsregister voraussetzen, folgt nichts dafür, welche ausländischen Normen im Inland anwendbar sind; insbesondere ist damit nicht gesagt, daß die Berücksichtigung ausländischer Hypotheken nicht von deren Eintragung in „ein“ Schiffsregister abhängig sein soll.“