

65. Nach welchem Rechte ist zu entscheiden, ob mit dem Anspruch aus Lieferung von Schiffsbetriebsmitteln für ein deutsches Schiff im Ausland ein Schiffsgläubigerrecht verbunden ist? Erwirbt der Lieferant das Schiffsgläubigerrecht auch dann, wenn er wegen der Lieferung vorher mit dem Reeder unmittelbar verhandelt hatte?

HGB. §§ 486 Nr. 7, 527, 754 Nr. 8.

I. Zivilsenat. Ur. v. 5. Februar 1913 i. S. G. (Bekl.) v. M. & Co.
(Rf.). Rep. I. 258/12.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin hat auf Grund einer für sie auf das Dampfschiff *Pera* eingetragenen Hypothek von 160000 *M.* die Zwangsvollstreckung in das Schiff betrieben, das für 84500 *M.* öffentlich versteigert worden ist. In den Teilungsplan sind mit dem Range vor dieser Hypothekensforderung eine Reihe von Ansprüchen der Beklagten im Gesamtbetrage von 4649,09 *M.* eingestellt, die daher rühren, daß der genannte Dampfer auf vier Reisen von der Nordsee nach der Ostsee und umgekehrt in Kopenhagen gebunkert und die betreffenden Kohlen von der Beklagten genommen hat, die außer dem Kaufpreise für die Kohlen eine Anzahl kleinerer Posten wegen Auslagen für den Kapitän und harer Darlehen an den Kapitän in Rechnung stellt.

Streitig ist, ob der Beklagten die Rechte eines Schiffsgläubigers zukommen. Früher hatte der Dampfer in Helsingör gebunkert. Die Beklagte erbot sich gegenüber dem Reeder, dem Schiffe in Kopenhagen Kohlen zu liefern. Auf dessen Ersuchen um nähere Auskunft antwortete sie unter Beifügung des Entwurfs eines Jahreskontrakts, worauf der Reeder, ohne dieses Schreiben zu beantworten, den Kapitän der *Pera* beauftragte, in Kopenhagen zu bunkern. In einem Falle hat er seinem Kapitän nach Windau mitgeteilt, er habe bei der Beklagten für das Schiff 50 t beordert, während der Kapitän, als er darauf Kopenhagen anlief, 56 t einnahm. Das Berufungsgericht hat der Beklagten Schiffsgläubigerrechte versagt, das Reichsgericht hat entgegengesetzt entschieden aus folgenden

Gründen:

„Der Ausgangspunkt des Vorderrichters erscheint verfehlt. Es wird ausgeführt, es sei das deutsche, nicht das dänische Recht anzuwenden, jedenfalls in dem Sinne, daß ein nach dänischem Rechte der Beklagten zustehendes Schiffsgläubigerrecht nur dann berücksichtigt werden könne, wenn es auch das deutsche Recht der Beklagten zugestände. Für den Erwerb eines dinglichen Rechtes an einem deutschen Schiffe, das in seinen Wirkungen dem deutschen Schiffsgläubigerrechte gleichstehe, sei in erster Linie das deutsche Recht maßgebend. Näher begründet ist diese Auffassung nicht, und sie erscheint unrichtig. Es ist kein Grund, bei der Frage nach den Voraussetzungen und Wirkungen dinglicher Rechte am Seeschiffe von dem abzugehen, was aus der Anwendung der als richtig anerkannten Sätze des internationalen Privatrechts über dingliche Rechte an beweglichen Sachen folgt.

Zutreffend ist, daß die Rangordnung mehrerer solcher Rechte am Schiff bei einer Zwangsversteigerung nicht wohl anders als nach der *lex fori* bestimmt werden kann. Zum mindesten muß das bei der Zwangsvollstreckung in ein inländisches Schiff gelten. Aber daraus folgt nicht, daß die Priorität eines Schiffsgläubigerrechts nur Anerkennung finden kann, wenn alle Voraussetzungen vorliegen, die das deutsche Recht aufstellt. Es ist vielmehr zwischen der Entstehung des einzelnen Rechtes und seiner Einordnung in die Reihe der konkurrierenden Rechte zu unterscheiden, und es kann ein im Auslande wirksam zur Entstehung gekommenes Recht den Rang eines deutschen Schiffsgläubigerrechts für sich in Anspruch nehmen, wenn es nach seinem Entstehungsgrund und seinem daraus abzuleitenden juristischen Charakter einem solchen entspricht. Daß die letztere Voraussetzung hier gegeben sein würde, bedarf bei der weitgehenden Übereinstimmung der beiden in Frage kommenden Gesetzgebungen — der deutschen und der dänischen — keiner weiteren Ausführung. Vgl. Entsch. des RG.'s in Zivils. Bd. 45 S. 276 flg., *Hanseat. Ger. Ztg.* 1899 Nr. 65. Die Frage aber, ob ein dingliches Recht am Schiffe entstanden ist, muß im vorliegenden Falle nach dänischem Rechte beurteilt und bejaht werden. Es handelt sich um den Abschluß von Kaufverträgen, die der Schiffer oder der Reeder mit dem in Kopenhagen ansässigen Lieferanten über Schiffsbedürfnisse abgeschlossen hat, die an das in Kopenhagen liegende Schiff zu liefern waren. Danach muß als die *lex contractus* das dänische Recht angesehen werden, und wenn nach diesem Rechte mit dem Vertragsabschlusse die Entstehung eines dinglichen Rechtes am Schiffe verbunden ist, so ist ein solches in der Tat auch entstanden, weil sich das Schiff in Kopenhagen befand und somit die *lex contractus* zugleich auch die für die Entstehung dinglicher Rechte maßgebliche *lex rei sitae* war.

Vgl. von Bar, *Internationales Privatrecht* 1 S. 613 flg., 651; Niemeyer, *Vorschläge zur Kodifikation des intern. Privatrechts* S. 251; *Seerecht* 1 S. 37.

Bei Anwendung des dänischen Rechtes fällt aber eines der Bedenken von vornherein fort, die den Vorderrichter veranlaßt haben, der Beklagten ein Schiffsgläubigerrecht zu versagen. Zwar ist daran nicht zu zweifeln, daß es sich bei allen vier Lieferungen von Kohlen um Kreditgeschäfte im Sinne des § 528 HGB. gehandelt hat. Aber

das dänische Recht kennt die eigentümliche Beschränkung der Vollmacht des Schiffers in Beziehung auf Kreditgeschäfte nicht. Es läßt ohne Ausnahme und abstrakt die Vollmacht in gleichem Umfang oder doch ähnlich so gelten, wie es im deutschen Rechte der § 527 HGB. tut. Daran würde auch der Hinweis darauf nichts ändern, daß die Frage nach der Vollmacht des Schiffers sich nach dem Rechte der Flagge entscheidet. Denn das würde, wenn überhaupt schlechthin richtig, doch immer nur zur Geltung kommen in Fällen, wo der Schiffer den ihm erteilten Auftrag überschritten hat und Streit entsteht, ob der Reeder gleichwohl gebunden ist, weil der Schiffer innerhalb seiner Vollmacht gehandelt hat. Ist hierüber kein Streit, so kommt für die Frage nach der Wirkung dessen, was er getan hat, das an sich maßgebliche Recht uneingeschränkt zur Anwendung.

Im allgemeinen kann auch daran kein Zweifel sein, daß es sich hier um Verpflichtungen handelt, die der Schiffer in dieser seiner Eigenschaft eingegangen ist. Der Vorderrichter hat das mit unzutreffender Begründung verneint. Es könne nicht geleugnet werden — so führt es aus —, daß durch den Briefwechsel zwischen der Beklagten und dem Reeder ein Vertragsverhältnis begründet worden sei. Die Beklagte selbst nenne es ein *pactum de contrahendo*; es komme aber auf die rechtliche Konstruktion nicht an. Die Kapitäne hätten die fraglichen Geschäfte nicht deshalb geschlossen, weil sie kraft ihrer gesetzlichen Befugnis dazu berechtigt gewesen seien, sondern weil ihnen die besondere Vollmacht erteilt sei, so viel Kohlen bei der Beklagten einzunehmen, als ihnen gut scheine. Es könne kein Zweifel sein, daß der Reeder aus diesen Abschlüssen persönlich hafte.

Darin, ob diese persönliche Haftung des Reeders begründet sei, besteht aber gerade die zu entscheidende Frage. Überhaupt liegt den Ausführungen die Verwechselung zwischen der Vollmacht des Schiffers und einem dem Schiffer erteilten Auftrage des Reeders zugrunde. Der Auftrag ist weit entfernt, besondere Vollmacht (§ 7 des dänischen Seegesetzes) zu sein. Und wenn der Vorderrichter meint, es komme auf die juristische Konstruktion nicht an, so ist vielmehr das Entscheidende gerade, wie das Rechtsverhältnis zwischen dem Reeder und der Beklagten juristisch zu bestimmen ist. In der Tat war das durch den Briefwechsel geschaffene Rechtsverhältnis zwischen ihnen das denkbar loseste. Wenn die Beklagte es einmal als *pactum de con-*

trahendo bezeichnet hat, so ist auch das eigentlich schon zu viel gesagt. Allenfalls wird man anzunehmen haben, daß, wenn das Schiff Kopenhagen anlief, um zu bunkern, die Beklagte Lieferung an Kohlen zum gangbaren Preise nicht ablehnen durfte. Dagegen war die Reederei trotz aller Korrespondenz schlechterdings zu nichts verpflichtet. Die Pera konnte Kopenhagen vorbeifahren, sie konnte in Helsingör bunkern, und wenn sie es in Kopenhagen tat, konnte sie Kohlen kaufen, wo es ihr beliebte. Jede Bunkerung war ein einzelnes in sich selbständiges Kaufgeschäft, das erst abgeschlossen wurde, nachdem das Schiff in Kopenhagen eingetroffen war.

In drei von den vier Fällen ergibt das der vorgetragene und unbestrittene Sachverhalt, der sich als ein das Schiffsgläubigerrecht begründender Tatbestand darstellt. Und somit hat in diesen Fällen die Beklagte der ihr obliegenden Behauptungspflicht und Beweislast genügt. Nur im Falle des Kapitäns Sch. könnten Zweifel hieran auftreten. Aber auch hier handelt es sich um eine der regelmäßigen Bunkerungen. Der Kapitän hat in diesem Falle, wie immer, den einzunehmenden Vorrat bestimmt und dabei mehr genommen, als die Reederei nach der ihm gewordenen Mitteilung „beordert“ hatte. Er hat das übliche Quittungsformular unterschrieben, das durch die Erwähnung des Zweckes des Geschäfts (die Kohlen sind mir geliefert, um meine Reise fortsetzen zu können) auf die Absicht hindeutet, das Schiffsgläubigerrecht zu begründen. Das einzige, was diesen Fall unterscheidet, ist, daß hier der Reeder aus einem gewissen Mißtrauen gegen seinen Kapitän dem Lieferanten eine Mitteilung hat zugehen lassen, über deren Inhalt weiter nichts verlautet, als daß der Reeder seinem Kapitän geschrieben hat, er habe 50 t beordert. Um entscheiden zu können, daß es in diesem einen Falle anders gehalten worden ist, daß hier der Reeder selbst unmittelbar einen Kauf von Kohlen abgeschlossen hat, müßte man wissen, was der Reeder der Beklagten erklärt hat. Es wäre gegenüber dem feststehenden Sachverhalt Sache der Klägerin gewesen, hierüber bestimmte Behauptungen aufzustellen und zu beweisen.“ . . .